

СА ПУАЕМ

ВЫПУСКАЕТСЯ ПО ПЯТНИЦАМ 1953

№ 82 9
Молы





БЛИЖАЙШИЕ ЗАДАЧИ АВТОДОРА

Лозунг «за многомиллионный Автотор» может быть реализован только в упорной беззаветной борьбе на фронте социалистического строительства. Только сделав каждый автоторовский коллектив активным бойцом на определенном участке этого фронта, мы можем обещать его количественный рост, добиться его прочного организационного оформления, успешно создавать сотни тысяч новых коллективов. Первичной ячейке Автотора — коллективу — основное внимание. Важнейшая задача — определить для каждого коллектива его участок фронта, тот стержень, вокруг которого должна развеваться его работа.

Условия конкурса на лучший автоторовский коллектив, печатаемые в этом номере, указывают содержание работы, дифференцируя ее в соответствии с типом коллектива.

Борясь за первенство, выполняя условия конкурса, коллективы обеспечат здоровый рост и организационное закрепление Автотора в целом, завоеуют себе и ему заслуженный авторитет.

Расширяя и укрепляя свое «низовое» звено, все организации Автотора должны с наименьшей энергией укреплять соответствующую расстановку сил, подбором кадров, содержанием работы все остальные звенья: от Центрального совета до районной организации, которую следует особенно укрепить, учитывая, что рай и стал основным звеном социалистического строительства в деревне.

Важнейшим элементом в работе Автотора является подготовка кадров. От качества и количества водителей машины зависит судьба растущего большевистскими темпами автотракторного парка, успешность гигантских растущих перевозок, урожайность и уборка социалистических полей. Автоторовские базы, школы и курсы являются основными поставщиками шоферских кадров. При дальнейшем количественном развороте вопросам качества должно быть уделено особое, исключительное внимание. Необходимо решительно в кратчайший срок покончить с неизжитыми еще тенденциями некоторых наших организаций рассматривать подготовку кадров как доходную статью. В доход от подготовки кадров — на улучшение этой работы, на лучшие помещения, оборудования, лучший педагогический состав, большую практику. Постановление президиума ЦС о перевале этой работы на хозрасчет должно быть реализовано без промедления, учебное дело должно получить прочную финансовую базу.

Одновременно, самое пристальное внимание должно быть уделено подбору обучаемых.

Преступно доверять руль советской машины классовому врагу. Тем более, что водители, механики автотранспорта и трактористы должны быть всегда готовы к защите социалистического отечества от покушений разбойников империализма. Автотор всерьез борется — и в этом огромная заслуга ленинского комсомола, который помог ему получить необходимую материальную базу, — за военизацию подготовляемых кадров, подготовку обученного и в техническом и в военном отношении резерва для моторизованных воинских частей. Тем больше бдительности при комплектовании.

Наша задача не может организоваться выпуском новых кадров. Каждый гараж, каждая МТС должны являться базами для поднятия квалификации «старых» кадров, пополнения теоретических и практических знаний. За это должны драться коллективы и районные организации Автотора, в этом им обязаны прийти на помощь вышестоящие организации.

Транспорт и дорога продолжают оставаться у нас самым слабым местом нашего социалистического строительства. Наше отставание в этой области сказывается на успехе хозяйственно-политических кампаний. Орга-

СОДЕРЖАНИЕ

М. ЛИСОВСКИЙ — Ближайшие задачи Автотора	1
Условия и программа всесоюзного конкурса на лучший коллектив Автотора	3
Я. ДРОБНИС — На рубеже двух автоторовских пятилеток	6
ВАЛ. БРОНШТЕЙН — И учить и умножить опыт местной работы Автотора и комсомола в Ленинграде	8
А. КОЗЛОВ — Советский вездеход штурмует пустыню	10

Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ — На переэкзаменовке шоферов	13
ИНЖ. К. ШАРАПОВ — Новые автомобильные конструкции НАТИ	14
А. КАЮРОВ — От Памира до Москвы	16
6 НИЛЬС БАРРЭН — Очистка дорог от снега в Швеции	22
В ЦС Автотора	27
Новости мировой автотрассовой техники	28
Работальники-автоторовцы пишут	30
На общественный суд	32

1 января
1
1933 г.

низации Автодора обязаны включаться во все эти кампании, облегчать их успех, удесятерять свои усилия в деле выпуска и ремонта автомашин, ремонта и постройки дорог.

Успехи социалистического строительства сопровождаются ростом энтузиазма масс. Трудовое участие населения в постройке и ремонте дорог выражается во многих десятках миллионов труд дней. Автодорские организации не везде возглавляют этот энтузиазм. Слабость нашей работы на селе приводит к нашему отставанию на этом важнейшем участке. Эта слабость и это отставание должны быть ликвидированы в шестом году существования Автодора.

Мы имеем огромные достижения в научно-исследовательской, конструкторской работе. При помощи Автодора ряд блестящих работников-энтузиастов разработал конструкции аэросаней, глиссеров, вездеходов, превзойдя лучшие образцы самой передовой техники капиталистических стран. Перед нами стоит задача: добиться массового серийного производства этих конструкций, вооружения нашей страны наиболее усовершенствованными средствами передвижения.

Перечисленными задачами не исчерпывается все, даже важнейшее, на чем придется работать Автодору в шестом году своего существования. Здесь не упоминается такая огромной важности работа, как работа среди детей, не говорится о завершении 3-й и подготовке к 4-й лотереи Автодора, имеющей огромное пропагандистское значение и обеспечивающей нашу финансовую базу и т. д. и т. п. Мы остановились на тех звеньях, которые особенно нуждаются в укреплении. И мы знаем, что энтузиасты-автодорцы эти звенья укрепят, и на этой основе лозунг «За многомиллионный Автодор» будет осуществлен.

М. Лисовский

Универсальный СОВЕТСКИЙ ВЕЗДЕХОД

ЦК ВКП(б) — тов. СТАЛИНУ
СНК СССР — тов. МОЛОТОВУ
РВС СССР — тов. ВОРОШИЛОВУ

РАПОРТ

Центральный совет Автодора СССР проводит в соответствии с решениями партии и правительства упорную работу по внедрению и развитию в Союзе новых видов вездеходного и легкого водомоторного транспорта, имеющих большое значение в деле народного хозяйства и обороноспособности СССР. Вездеход «НАТИ-2», сконструированный Научным автотракторным институтом при непосредственном содействии Автодора, подвергся после полуторговых испытаний в разных условиях климата, грунта и поверхности в сентябре с. г. испытаниям в пустыне Кара-Кум наравне с отдельными типами снежных и песчаных вездеходов мировой капиталистической фирмы «Ситроен Корпесс».

Результаты этих испытаний показали, что на этом участке мы ДОГНАЛИ и ПЕРЕГНАЛИ капиталистические страны, дав Стране советов универсальный вездеход, преодолевающий глубокие пески, снега и бездорожья осенних и весенних распутии.

Завершенный опытной постройкой глиссер «Автодор-13», как результат длительной работы по созданию и усовершенствованию типов глиссеров различного назначения, сконструирован активистами Автодора и при испытании показал качества, позволяющие утверждать, что и здесь в области развития глиссерного дела с воздушными винтами мы имеем преимущество по сравнению с существовавшими до сих пор у нас и за границей машинами.

Глиссер типа «Автодор-13» является прообразом больших мореходных глиссеров, а целый ряд различных приспособлений, обеспечивающих правильную эксплуатацию и в большинстве являющихся совершенно оригинальными конструкциями, а частью изобретениями, найдет себе применение в авиации и морском деле, служа делу лучшего технического вооружения нашего морского и воздушного флота.

Президиум Центрального совета Автодора СССР, рапортуя об этих достижениях, заверяет вас, что и дальнейшая его работа будет направлена к большевистскому разрешению транспортных и дорожных проблем в соответствии с хозяйственными и оборонными потребностями Страны советов.

Объединяемая Автодором общественностью твердо помнит указания вождя, что СССР должен в исторически кратчайший срок догнать и перегнать в технико-экономическом отношении передовые капиталистические страны, окончательно освободившись от иностранной зависимости.

Да здравствует Всесоюзная коммунистическая партия большевиков!
Да здравствует ее ленинский Центральный комитет во главе с испытанным вождем и руководителем т. Сталиным!

Председатель ЦС союза обществ Автодор СССР **А. М. Лежава**
Член президиума ЦС Автодора и председатель секции вездеходного и водномоторного транспорта **Я. И. Алкснис**

УСЛОВИЯ И ПРОГРАММА ВСЕСОЮЗНОГО КОНКУРСА НА ЛУЧШИЙ КОЛЛЕКТИВ АВТОДОРА

1. Цель конкурса — сделать коллектив, как основное звено автодорожной организации, активным борцом на фронте социалистического строительства, верным помощником партии и совласти в деле реализации шести исторических условий т. Сталина, проведения важнейших хозяйственно-политических кампаний, направленных к успешному завершению построения бесклассового социалистического общества.

2. Практические задачи конкурса — дать ячейкам боевую программу и добиться ее выполнения, заполнить их работу живым конкретным содержанием, дифференцированным по типу коллективов.

В конкурсе участвуют все коллективы Автодора Союза ССР. Конкурс проводится в период с 1 января по 1 июля 1933 г.

А. УСЛОВИЯ КОНКУРСА

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕД'ЯВЛЯЕМЫЕ ДЛЯ ВСЕХ КОЛЛЕКТИВОВ АВТОДОРА

1. УКРЕПЛЕНИЕ И ЗДОРОВЫЙ РОСТ КОЛЛЕКТИВА

Четкое определение своих задач, характера своей работы. Ликвидация задолженности по членским взносам, регулярная уплата их. Охват нагрузкой всех членов ячейки. Выделение актива, работу с ним, повышение его квалификации. Создание работоспособного бюро, ведущего систематическую планомерную работу, тесно связанного с партийными, советскими, общественными и хозяйственными организациями, членской массой, активом и вышестоящими автодорожными органами. Вовлечение в автодорожную организацию максимального количества членов, быстрое оформление их членства, нагрузка их в соответствии с их силами и способностями. Установление дисциплины в организации. Регулярная отчетность. Создание группы ЮДА и одного-двух технических кружков.

2. УЧАСТИЕ В ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ЖИЗНИ И ХОЗПОЛИТКАМПАНИЯХ

Ознакомление всех членов ячейки с программой и мобилизация их на его выполнение. Максимальное вовлечение их в социальное и ударничество. Определение конкретных форм участия коллектива в общих хозяйственно-политических кампаниях, наиболее успешное проведение их.

3. АГИТАЦИОННО-МАССОВАЯ РАБОТА

Внедрение автодорожной работы в клубы, красные уголки, избывчитальны; создание в них автодорожных уголков, организация до-

кладов, бесед, лекций, кружков, выставок и т. п.; распространение автодорожной литературы, пополнение его библиотек и т. п.

4. ТЕХНИЧЕСКАЯ ПРОПАГАНДА И ПОДГОТОВКА КАДРОВ

Вербовка на автодорожные курсы, наблюдение за активностью обучающихся и за качеством обучения, усиленное внимание подбору обучающихся, всемерная помощь работе курсов и баз, создание благоприятных условий для их работы, внедрение в них военных знаний, вербовка заочников, увязка их работы с курсами и базами. Техническая пропаганда автотракторного и дорожного дела: наличие кружка автомобильного, дорожного или тракторного дела; охват кружками автодорожцев; качество работы кружка; количество лекций и бесед, проведенных ячейкой по технике автотракторного и дорожного дела; насыщение общей библиотеки автотракторной и дорожной литературой.

Укрепление финансовой базы: рост количества сборщиков членских взносов (полный охват цехов, участков, бригад); сбор членских взносов (полное погашение задолженности по членским взносам), проведение разъяснительной работы за аккуратную уплату членских взносов; перевод всех причитающихся отчислений райсовету.

Привлечение юридических членов (сельсовет, правление колхоза, дирекцию совхоза, завод, фабрики, учреждения), наблюдение за выполнением финансовых обязательств.

II. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ЯЧЕЕК НА ПРЕДПРИЯТИЯХ И ТРАНСПОРТЕ

1. Содействие дорожному строительству: создание общественного мнения (через газету и выступления) за приведение в образцовое состояние под'ездных путей, внутризаводских площадок и дорог, соединяющих предприятия с рабочим поселком; разрешение вопроса о включении в промфинплан предприятия работ по улучшению дорог и площадок, а также обесценению их; общественный контроль за заготовкой и подвозкой материалов для намечаемых дорожных работ; организация субботников для улучшения внутризаводских дорог и под'ездных путей.

2. Содействие лучшей постановке автоэксплуатации, практическая помощь гаражу в скорейшем выпуске из ремонта больных машин (ремонт и сборка силами автодорожцев); создание контрольного поста при гараже и добросовестная его работа (своевременная сигнализация о неполадках в гараже и

принятие необходимых мер к их изжитию); организация общественного контроля за своевременным обеспечением имеющихся машин запасными частями, горючим, смазочным, резиной и пр.; общественными методами велел борьбу за экономное расходование горючего и пр., а также против излгшего простоя машин и их нерационального использования.

Содействие пожарной обороне заводов, фабрик, транспорта, механизация противопожарных приспособлений.

3. Помощь подшефному селу: установление контакта с шефской организацией; установление тесной связи с подшефным селом, колхозом или районом; посылка бригады или одного автодоровца для организационной массовой работы; снабжение подшефного пункта литературой по дорожному и автотракторному делу; производство в общественном порядке силами автодоровцев и из отбросов производства простейших дорожных машин для подшефного пункта.

4. Для коллективов на предприятиях, связанных с автотракторным и дорожным строительством (автотракторные, нефтеперерабатывающие заводы, заводы-поставщики оборудования и деталей для них, заводы, работающие на дорожное строительство и т. д. Основным условием конкурса является борьба за перевыполнение промфинплана и ликвидацию брака, своевременная и в должных количествах отправка доброкачественных деталей основным заводам, установление прочной непрерывной связи с ячейками смежных производств: постоянная переписка, обмен стенгазетами, выезд представителей, бригад и т. д.

III. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ СЕЛЬСКИХ И КОЛХОЗНЫХ КОЛЛЕКТИВОВ

1. Участие в дорожном строительстве: проведение разъяснительной работы среди колхозников и единоличников о вреде бездорожья и значении трудучастия в дорожном строительстве (через избу-читальню, путем выступ-



Коллектив Автотора пожарной станции за изучением деталей пожарного автомасла,

Фото Союзфото

лений на собраниях, агитацией на дому и пр.); добиться выделения дорожных уполномоченных при сельсовете и колхозе; организации и оживление дорожных секций сельсоветов; составление совместно с уполномоченными плана дорожно-мостовых работ; помощь в организации выхода колхозников и единоличников на дорожные работы (оповещение, составление нарядов, общественные меры воздействия по отношению к уклоняющимся; беспощадная борьба с кулацким саботажем); ударная работа автодоровцев в дорожных работах: выполнение и перевыполнение показателей, взятие на общественный буксир отсталых, вызов на соревнование, борьба за реализацию шести условий т. Сталина в дорожных работах; организация субботников по заготовке материалов и ремонту дорог и мостов; сбор утиля, железа, леса для производства простейших дорожных машин; общественный контроль за своевременной заготовкой дорожных работ; помощь сельсовету в проведении самообразования с тем, чтобы были выделены специальные средства на дорожно-мостовые работы.

2. Включить в планы проведения партийными, советскими, и хозяйственными органами основных хозяйственно-политических кампаний: весенней, уборочной, хлебозаготовительной и др.; проведение общественными методами ремонта дорог и мостов, соединяющих колхоз с элеватором, базаром и т. д. и т. п.

IV. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ КОЛЛЕКТИВОВ (СОВЕТОВ) В МТС И СОВХОЗАХ

1. Содействие лучшей эксплуатации тракторов и автомобилей; содействие обеспечению тракторов и автомобилей запчастями; практическое содействие силами автодоровцев ремонту тракторов и автомобилей; принятие мер к образцовому состоянию помещения гаража и ремонтной мастерской; рост ударников-трактористов среди автодоровцев (охват не менее 75%), рост ударных автодоровских бригад и развертывание соревнования среди них; принятие мер к поощрению образцовых трактористов автодоровцев и к общественному воздействию в отношении отстающих; организация политико-просветительной работы среди трактористов, комбайнеров и шоферов.

2. Содействие дорожно-мостовому строительству; организация общественного мнения за выделением дирекциями совхозов и МТС средств на дорожно-мостовые работы и выделение специальных дорожных работников; практическая помощь в заготовке и подвозке дорожных материалов, организация субботников силами автодоровцев.

3. Помощь коллективам близлежащих колхозов; организация коллективов, выделение бригад общественных инструкторов, проведение объединенных заседаний и собраний; помощь в агитационно-массовой работе среди колхозников; помощь в привлечении трактористов к дорожным работам с трудучастием населения.

V. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ КОЛЛЕКТИВОВ ПРИ УЧРЕЖДЕНИЯХ, ВТУЗАХ, ЧАСТЯХ РККА И ПР.

1. Создание общественного контроля за рациональной эксплуатацией имеющегося автомобильного парка (доклады на автодорожских собраниях, контрольные посты, премирование лучших шоферов и т. д.).

2. Помощь коллективу (совету) близлежащего завода (по указанию райгоссоветов): выделение докладчиков, развертывание на предприятии агитационно-массовой работы, выделение бригады общественных инструкторов.

3. Помощь подшефному селу: установление связи с шефской организацией, выезд в подшефные пункты, снабжение литературой по дорожному и автотракторному делу, выделение средств для производства простейших дорожных машин.

4. Коллективы при учреждениях, связанных с автодорожным строительством, — помощь (техническая и организационная) различным отделам в составлении планов, проектов и пр.; общественный контроль за выполнением планов, развешивание сопоставляющих; теснейшая связь с секцией ИТР.

5. Коллективы при автодорожных втузах — создание семинаров для общественных инструкторов, техническая помощь подшефному селу в дорожном строительстве, общественный контроль за выполнением учебных планов, борьба за выполнение постановления ЦИКа о высшей школе.

VI. ОРГАНИЗАЦИЯ КОНКУРСА

Коллективы, включившиеся в конкурс, могут в нем участвовать и в том случае, если они имеют достижения не на всех участках своей работы, а только на нескольких. Однако, обязательными условиями являются разделы: организационный, участия в хозполиткампаниях, участия в дорожном строительстве (для деревенских коллективов), борьбы за здоровую автомашину (в производственных коллективах) и за здоровый трактор (в коллективах МТС и совхозов).

1. Для проведения конкурса и определения кандидатов на премии при районных, городских, областных, краевых, республиканских советах и Центральном совете союза о-в создаются конкурсные комиссии в составе представителей: от автодорожской, партийной, комсомольской, профсоюзной организаций и местной печати. Общее количество членов конкурсной комиссии не должно превышать 5 человек.

В задачи конкурсных комиссий входит:

а) создание общественного мнения и популяризация конкурса;
б) составление плана проведения конкурса;
в) проверка правильности поступающих на конкурс материалов и отнесение качества работы коллективов (советов) к той или иной категории.

В коллективах вся работа по организации

конкурса и его проведению выполняется бюро коллективов.

2. Конкурс в коллективах (советах) начинается с того, что проводится заседание бюро, а затем общее собрание, где обсуждаются вопросы и план проведения конкурса.

Бюро коллектива (совета) Автодора назначает мероприятия по усилению своей работы в духе вышеуказанных условий конкурса и распределяет всю эту работу среди членов бюро и активистов. Одновременно с этим бюро готовит все отчетные материалы, характеризующие работу коллектива (совета).

За месяц до конца конкурса начинается смотр работы коллектива (совета) по отдельным разделам его работы. Смотр проводится путем проверки всех материалов, проведения общих собраний с широким привлечением рабоче-крестьянских масс, с отчетными докладами и т. д., с обязательным привлечением общественности (комсомола, профсоюза и др.).

3. По окончании смотра все материалы подытоживаются, окончательно проверяются бюро коллектива и направляются в конкурсную комиссию вышестоящей организации с обязательным освещением итогов конкурса на собрании, в печати и т. д.

4. Конкурсные комиссии районных, областных и т. д. советов проверяют все поступающие материалы и выбирают коллективы с хорошими показателями, и со своим заключением посылают материалы в вышестоящую конкурсную комиссию, также с освещением итогов в печати.

5. В итоговых материалах о работе коллектива (совета) необходимо отметить работу отдельных активистов, давших лучшие образцы работы в коллективе.

6. Для премирования по конкурсу ЦС союза о-в Автодора СССР выделяет 30 000 руб.

Премированию подлежат:

а) Коллективы (советы) Автодора — за лучшее выполнение показателей работы;

б) низовые активисты — за активную работу в коллективах (советах) и активную помощь в проведении конкурса;

в) газеты (местные, районные и областные) и их редакторы — за лучшее отражение хода конкурса и его итогов в газетах;

г) райсоветы — за лучшее освещение хода конкурса в газетах.

В числе премий: велосипеды, библиотеки, кожаное обмундирование, фотоаппараты, радиостановки, часы, участие в пробагах, путевки в дома отдыха и санатории и др.

8. Сводки представления материалов ориентировочно устанавливаются следующие:

а) коллективы (советы) в райгоссовет — 1 июля.

б) райсоветы в обл(край) советы или республиканские — 15 июля.

в) окончательное представление материала в ЦС 1 августа.

Окончательное подведение итогов конкурса и опубликование в печати 1 сентября.

Центральный совет союза о-в Автодора СССР.

НА РУБЕЖЕ ДВУХ АЗТОДОРОЖНЫХ ПЯТИЛЕТОК

Итоги 1932 г., последнего года пятилетки, в автодорожном транспорте еще окончательно не подведены. Но предварительные итоги дают известную возможность судить о том, с чем вступает автодорожный транспорт во вторую пятилетку реконструкции всего народного хозяйства и построения бесклассового общества.

Вместе с ростом народного хозяйства и его стремительными темпами, к транспорту в целом, и автодорожному в частности, предъявлены огромные требования.

Первая пятилетка социалистического строительства протекала для автодорожного транспорта главным образом под знаком выявления своих возможностей и перспектив развития, собирания и организационного оформления всех элементов автодорожного транспорта. Этой ведущей идеей была проникнута пятилетка, получившая утверждение правительства. Эта пятилетка проектировала такой масштаб развития автодорожного транспорта, при котором можно было бы рассчитывать не только осуществить все предстоящие перевозки, но содействовать:

- 1) укреплению и улучшению связи между городом и деревней;
- 2) удешевлению продукции;
- 3) повышению товарности сельского хозяйства;
- 4) ускорению процесса обобществления сельского хозяйства, улучшению и укреплению совхозов, колхозов и кооперации всех видов;
- 5) росту производительных сил;
- 6) освоению новых площадей страны;
- 7) улучшению работы железнодорожного и водного транспорта путем усиленного и более равномерного питания грузами и пассажирами, ускорению разгрузки узлов, помощи в перевозках на коротких расстояниях и развитии почтовых сообщений.

Вот те основные мысли, которыми была проникнута первая пятилетка. Совершенно понятно, что такое развитие автодорожного дела должно было в то же самое время соответствовать усилению обороноспособности страны.

Какую материально-техническую базу имело дорожное строительство до 1930 г.? В СССР почти не было заводов дорожных машин, и организации отечественного дорожно-машиностроения было приступлено лишь в 1931 г. Было создано специальное объединение по машинодорожному строению, в состав которого вошли 4 завода: Онежский, Рыбинский, Кременчугский и завод имени Седина. В 1931 и 1932 гг. был организован ряд новых заводов по производству дорожных машин. В 1932 г. новый выпуск дорожных машин выразился в 31 392 тыс. руб. По сравнению с 1930 г.—это примерно увеличение на 40—45%.

По неполным данным мы будем иметь к концу первой пятилетки устроенных дорог

примерно 165 тыс. км, в числе которых 52 500 км составят дороги с твердым покрытием.

В свете общего выполнения пятилетнего плана дорожного строительства надо рассмотреть особо 1932 г. Выше мы уже отмечали, что мы еще не располагаем годовым отчетом. На сегодняшний день имеются только данные за 10 месяцев. Процент выполнения дорожного строительства по общесоюзному бюджету, т. е. по основным важнейшим титулам строительства, примерно выразится за этот срок в 60—62%. Можно уже теперь сказать, что годовая программа по общесоюзным титулам будет выполнена на 75—80%. Процент выполнения далеко недостаточный.

Наряду с этим мы имеем целый ряд строителей, которые по-большевистски сумели развернуть работу, выполнить и перевыполнить план строительства 1932 г. Это — Ош-Памир, Белоруссия, Чебоксары—Канах. Позорный провал дорожного строительства имеем на Украине. Наряду с недовыполнением плана 1932 г. в ряде мест чрезвычайно низкие качественные показатели работы. Стоимость строительства увеличилась безобразно, местами на 25—30%. На автодорожном строительстве не были выполнены мероприятия по хозрасчету, недостаточно были использованы и мобилизованы внутренние ресурсы, выполнение шести исторических условий т. Сталина оказалось далеко не на высоте.

Одновременно с этим мы имеем весьма высокий процент выполнения программы по дорожному строительству с трудовым участием населения. Если выразить в рублях, то на 15/XI мы уже имеем выполнение работ на 250 млн. руб., а вся годовая программа на 380 млн. руб. Здесь мы имеем целый ряд районов и областей, которые дали примерные большевистские темпы, сумели освоить работу, мобилизовать массы. В первых рядах здесь также, не понижая темпы, не ослабляя их, идут Чувашия, Ленинград, Нижний-Новгород, Марийская республика и др. Если включить процент выполнения программы по дорожному строительству с трудовым участием населения в общий процент годовой программы по дорожному строительству, то тогда мы получим к концу года в среднем 80% выполнения программы 1932 г.

Каков же рост автотранспорта в Союзе и какова его работа? Вместо 18 тыс. автомобилей, с которыми мы вступили в первый год пятилетки, в 1932 г. общий парк достиг 80 тыс. автомобилей.

Мы имеем серьезные успехи в постановке дела эксплуатации автомобильного парка. Весьма значительный сдвиг достигнут также в оборудовании автотранспорта гаражами, ремонтными и снабженческими базами и по линии повышения использования автомобилей с одновременным улучшением норм расхода горючего, смазки, резины, рабочей силы. Боль-

Вторая пятилетка резко увеличит количество усовершенствованных дорог и советских автомобилей. На снимке — рейс автобуса по гидронированному шоссе (Московская область)

Фото Коноплева



ше чем удвоены годовые пробеги машин, повышены коэффициенты использования парка, пробега, тоннажа, снижены расходы резины, бензина на километр пробега, введена в практику двухсменная и трехсменная работа, вводится диспетчеризация и проч.

За первую пятилетку мы имеем увеличение протяженности регулярных автолиний с 14 582 км в 1928 г. до 35 255 км в 1932 г.

Однако эти достижения совершенно недостаточны. Здесь влияет много причин: многотипность машин, распыленность, недостаточно правильно поставленное обслуживание нашего парка снабжением резины, горючим, запчастями и проч., а главным образом весьма плохая работа самих автотранспортных организаций, в частности ведомственного транспорта.

Мы имеем довольно сильно выросшую и окрепшую за первую пятилетку организацию — Союзтранс. Работа Союзтранса тормозилась тем, что он расплыл свои средства и возможности по всем своим многочисленным филиалам, маленьким, хилым конторам, которые отягощали его, мешали ему быстро проворачивать работу по перевозкам, мешали его маневренности, гибкости и т. д. По последнему решению правительства Союзтранс реорганизуется и будет обслуживать только наиболее крупные железнодорожные узлы и районы, вся остальная транспортная работа передается ведомствам и местным исполкомам, которые должны создать местные организации транспорта общего пользования для обслуживания своих районов. Это решение является чрезвычайно своевременным и правильным и даст возможность Союзтрансу стать боевой организацией во всей системе автодорожного транспорта.

Транспорт общего пользования — Союзтранс в течение первого пятилетия по количеству машин из года в год давал серьезный и значительный рост. Так, например, в 1930 г. было 724 машины, в 1931 г. — 2 200 единиц, в 1932 г. — парк достиг 6 000 машин. Также росли и грузевые перевозки Союзтранса. В 1930 г. он перевез 25 тыс. т, в 1931 г. — 43 500 т, в 1932 г. — запроектировано до 73 тыс. т грузоперевозок. Таково развитие транспорта общего пользования в течение первой пятилетки. Как же справился Союзтранс со своей работой в завершающем году пятилетки? Здесь успехами похвастать, к сожалению, нельзя. Готовых данных о его работе в нашем распоряжении не имеется. Но данные за 9 месяцев дают весьма низкий процент выполнения программы по перевозкам. По всем видам транспорта, т. е. по гужу и автотранспорту, Союзтранс выполнил программу на 38% по отношению ко всей го-

довой программе. В первой пятилетке сложилась и оформилась система авторемонта и снабжения автотранспорта, организован целый ряд заправочных станций, ремонтных и снабженческих баз, создан ряд Диллерских станций и проч. Окончательно оформился и окрес Авторемнаб.

В течение второй пятилетки должны вступить в работу крупные авторемонтные заводы: два московских, ленинградский, киевский и хабаровский. Из 4 млн. руб. капиталовложений по Авторемнабу в 1931 г. эта цифра вырастает в 1932 г. до 30 млн. руб. Но эти капиталовложения далеко недостаточны для того, чтобы дело ремонта и снабжения было поставлено на высоту тех требований, которые предъявляет автотранспорт.

Развитие народного хозяйства ставит перед автодорожным транспортом задачу разработки таких мероприятий и такого плана развития автодорожного транспорта, которые бы отвечали требованиям XVII партконференции. Цудортранс проектирует постройку во втором пятилетии по системе Цудортранса 500 тыс. км дорог и намечает рост автопарка в 1 200 тыс. машин. Эти две цифры свидетельствуют о том, какие капиталовложения необходимы для организации ремонта, снабжения парка, для подготовки кадров по дорожно-машиностроению и проч. Общая цифра капиталовложений, которые намечаются во втором пятилетии по автодорожному транспорту по всем его статьям и элементам, измеряется цифрой до 20—25 млрд. рублей. Проектировки Цудортранса вытекают по преимуществу из потребности народного хозяйства, предъявляемой к транспорту в целом и автодорожному в частности. Само собой разумеется, что все эти проектировки надо еще уточнить и уложить в те общие лимиты и капиталовложения, которые запроецированы по всему народному хозяйству. Но при всем этом необходимо обеспечить для автодорожного транспорта такое развитие, которое было зафиксировано постановлением XVII партконференции.

Автодорожная общественность должна вплотную подойти к работе во второй пятилетке, мобилизовать вокруг этой работы массы.

Рабочий класс под руководством партии, преодолевая и подавляя сопротивление классового врага, будет продолжать успешное строительство социализма. Эти успехи нам обеспечены генеральной линией партии.

Общественность в лице Автотора и работники автодорожного транспорта во втором пятилетии должны стать в первые ряды строителей социализма.

ОПЫТ СОВМЕСТНОЙ РАБОТЫ АВТОДОРА И КОМСОМОЛА В ЛЕНИНГРАДЕ

Редакция газеты «Смена» (орган Ленинградского комитета ВЛКСМ) совместно с обкомом Автодора объявили общегородской и областной конкурс на укрепление автодорожской работы.

Условия конкурса вкратце сводятся к тому, что его участники к моменту финиша должны осуществить быстрейшую реализацию контрольного задания по автодорожской лотерее, обеспечить полную инкассацию денежных сумм по лотерее, ликвидировать задолженность, добиться образцового комплектования военно-учебных автодорожских пунктов и укрепить работу заводских советов.

Первый этап конкурса состоял в ряде массовых мероприятий, посвященных популяризации условий конкурса.

Конкурс начался с общегородского слета комсомольского, автодорожского и профсоюзного актива. На общегородском вечере представители предприятий районов области, райсоветов Автодора огласили свои обязательства по участию в конкурсе, которые были опубликованы в специальном бюллетене «Смена» за укрепление Автодора.

Одновременно с объявлением в «Смене» и в специальном бюллетене условий конкурса, редакция «Смены» выпустила ряд печатных материалов, посвященных автодорожскому конкурсу.

Не ограничиваясь освещением хода конкурса как в городском, так в особенности в областном издании, редакция «Смены» предприняла выпуск специальных бюллетеней выездной редакции.

С первых же дней конкурса слабость районных организаций Автодора дала себя знать. В крупнейшем рабочем районе Ленинграда — Выборгском — к моменту начала конкурса был прорыв по реализации лотереи. В то время как завод им. Свердлова выполнял обязательство по лотерее на 150 проц., на «Красном октябре», заводе им. К. Маркса, «Красной нити», «Красном маяке», заводе им. Сталина, «Красной заре» автодорожская работа еле дышала.

В конкурс «Смены» включилось большинство предприятий Выборгского района. Был проведен выездной пленум Выборгского райсовета Автодора на заводе им. Сталина, где был заслушан доклад передового предприятия — завода им. Свердлова. Свердловцы взяли на бегущих сталинцев. На заводе им. Сталина в конкурс включился не только заводской совет Автодора, но и молодежная страничка, радиогазета и комитет ВЛКСМ. Заметно усилилась помощь комсомола Автодору. В цехах стали создаваться ячейки. В газете «Сталинец» запрещен материал, посвященный конкурсу.

В одном из номеров бюллетеня «Смена» показала Василеостровскую организацию Авто-

дора. В райсовете даже не знали, сколько в районе автодорожцев, сколько коллективов. Совершенно отсутствовала массовая работа. На Балтийском заводе коллектив Автодора развалился. Ячейки в цехах отсутствовали. Техучебы нет. Не лучше и на Севкабеле и в других ведущих предприятиях района.

Включившись в конкурс, Василеостровский райсовет провел районный слет автодорожского и комсомольского актива, посвященный конкурсу.

Номер 5 бюллетеня «Смена» за укрепление Автодора был посвящен слету автодорожцев и комсомольцев Московского района. Комсомол и профсоюз Московского района оказывали совершенно недостаточную помощь Автодору. Общественные организации завода им. Егорова не только игнорировали Автодор, но и срывали его работу. За последнее время автодорожская организация завода им. Егорова не только не выросла, но даже уменьшилась. На крупнейшем предприятии района — «Электросиле» — была «завалена» кампания реализации билетов лотереи.

Специальные совещания по конкурсу, проведенные в райсовете, общерайонный вечер в Доме культуры им. Капранова, социальное мероприятие Московского района с Нарвским сделали свое. В связи с конкурсом наметился перелом в отношении к Автодору. После помещенных в «Смене» материалов об «Электросиле» общественные организации этого завода по боевому включились в автодорожский конкурс. Вопрос о значении Автодора и конкурса «Смены» был включен в повестку очередного партийного дня. В каждом цехе выделяется член партии, ответственный за работу Автодора. Радиогазета «Электросилы», включившись в конкурс, провела несколько бесед о его значении и передавала информацию о его ходе по цехам.

Володарский райсовет Автодора в конкурс включился с большим запозданием. Лишь в середине октября в районе развернулась боевая массовая работа вокруг конкурса. Вопрос о конкурсе стоял на расширенном совещании секретарей комсомольских коллективов, на специальном собрании председателей заводских советов Автодора, на вечере в клубе им. Бабушкина и т. д.

В связи с конкурсом наблюдается рост организации Автодора. Нарвский райсовет Автодора в конкурс «Смены» включился своевременно. В течение конкурса Нарвская районная организация Автодора должна быть увеличена на 15 тыс. человек. Члены райсовета распределены по предприятиям. Проводится перучет членов Автодора и вербовка новых. Ликвидируется задолженность по членским взносам. Проведено ударное комплектование автодорожских военно-учебных пунктов. На основе массовой работы, развернутой вокруг кон-

курса, удалось вывести район из прорыва по реализации билетов 3-й лотереи.

На заводе «Красный путиловец» работает выездная редакция «Смены», ставшая своей задачей оформить о-во Автодора на заводе, вовлечь 3 000 новых членов, организовать ячейки Автодора в цехах, пересмотреть состав бюро цеховых ячеек Автодора, укрепив ряды актива новым пополнением, и, наконец, наладить работу военно-учебного автодорского пункта. Если до конкурса Автодор на заводе являлся пустым местом, то сейчас волею Автодора развернута массовая работа.

Наряду с Московским и Нарвским районами передовым по конкурсу является Смольнинский. В течение конкурса здесь обследовано 43 коллектива Автодора. Обследователи на местах инструктировали актив, входили в контакт с партийной и комсомольской организациями, редколлегиями газет. За время конкурса Смольнинская районная организация Автодора увеличилась на 3 000 членов. Значительно ожилилась помощь автодоровцев дорожному строительству района. Взято шефство над одной из погранчастей. Для подшефников отремонтирован мотоцикл. Проведен районный слет юных друзей Автодора, посвященный конкурсу, на котором присутствовало 300 школьников. Создано 26 новых коллективов. В местную печать сдано 23 статьи об Автодоре (до конкурса печать района редко занималась автодорскими вопросами). Организовано 23 новых кружка по авто-мотоделу. Усилилась связь райсовета Автодора с местными коллективами. В конкурсе участвует 23 коллектива Автодора.

Для передачи опыта лучшего коллектива по участию в конкурсе Смольнинский райсовет Автодора провел выездное заседание в трампарке им. Смирнова.

В хвосте летается Октябрьский райсовет Автодора, даже не известивший штаб о вступлении в конкурс. Лишь коллективы Автодора

завода им. Марти, артели «Жооппарикмахер» и «Судомеха» включились в конкурс.

Райсовет Автодора не обеспечил массового включения автодорских коллективов района в конкурс. Октябрьский райсовет не только не развернул вокруг конкурса массовой работы, но и умудрился угробить печатные агитматериалы, выпущенные в связи с конкурсом. 24 октября, т. е. спустя месяц по объявлению конкурса, в райсовете Автодора лежало свыше сотни плакатов о конкурсе, лозунгов. Большинство бюллетеней «Смена» за укрепление Автодора» лежат в райсовете без движения. Работники райсовета Автодора к конкурсу относятся наплевательски.

Характерно, что облсовет Автодора тоже не сразу оценил значение конкурса. Прикрепленные к районам руководящие работники облсовета Автодора отнеслись к конкурсу совершенно безответственно. Примером этого может послужить сам заведывающий массовым отделом облсовета Автодора т. Кольванов. Докладчики от облсовета Автодора неоднократно подводили «Красный путиловец», торжозя тем самым работу выездной редакции «Смены». Лишь секретарь коллектива ВЛКСМ Автодора т. Красинский, прикрепленный к Смольнинскому райсовету Автодора, отнесся к конкурсу добросовестно и проделал порядочную работу.

В середине октября наконец удалось добиться «признания» конкурса в самом облсовете Автодора. Даже за последнее время лишь председателем Автодора т. Орлов и зав. орготделом т. Храбров стали оказывать необходимую помощь в проведении конкурса.

Если бы президиум Облавтодора своевременно оценил значение конкурса, поход ленинградского комсомола за укрепление Автодора принес бы значительно больше пользы.

Выездная редакция «Смены» в облсовете Автодора.

Вал. Бронштейн

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРЕЗИДИУМА ЦС АВТОДОРА О СОВМЕСТНОЙ РАБОТЕ АВТОДОРА И КОМСОМОЛА В ЛЕНИНГРАДЕ

3 декабря президиум ЦС Автодора заслушал доклад председателя Ленинградского областного совета т. Орлова и содоклады редакции комсомольской газеты «Смена», а также ряда ведущих коллективов об итогах проведенного областного конкурса-смотря на лучшую автодорскую организацию.

В резолюции по этому вопросу президиум отметил огромные результаты смотра, которые выразились в росте членской массы, в создании новых сотен коллективов и цехячеек, в усилении руководства низовыми организациями, в охвате большого количества рабочих технической учебой, а также в выработке новых форм и методов работы для укрепления

коллективов (цехячейка, звено, уполномоченные по сменам).

Президиум ЦС Автодора особо отметил решающую роль комсомола и прежде всего его органа, «Смены», в проведении конкурса-смотра и постановил премировать редакцию газеты «Смена» за проявленную инициативу и за активную работу автомобилем.

Отметив чрезвычайно ценный и положительный опыт ленинградской организации, президиум ЦС указал на необходимость распространить опыт ленинградцев на весь Советский союз, широко используя его в предстоящих кампаниях «декады Автодора» и всесоюзного конкурса на лучший коллектив.

СОВЕТСКИЙ ВЕЗДЕХОД ШТУРМУЕТ ПУСТЫНЮ

ПРОБЕГ ВЕЗДЕХОДА НАТИ-2 В ПЕСКАХ ПУСТЫНИ КАРА-КУМ

В сентябре—октябре 1932 г. ЦС о-ва Автодор и Научным автотракторным институтом (НАТИ) был проведен пробег вездеходных машин по пескам пустыни Кара-Кум в Средней Азии.

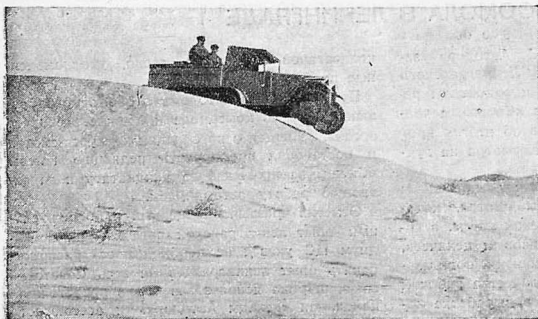
В пробеге приняло участие 5 вездеходов — три французской фирмы «Ситроен-Кепресс» (из них два — малый и большой пустынного типа и один — снежного) и два советских вездехода НАТИ-2.

За несколько дней до старта маршрут пробега был утвержден от Чарджуя по берегу реки Аму-Дарья до Ташауза с определением в Ташаузе дальнейшего движения пробега.

От Чарджуя до Дейнау пробег шел культурной полосой через населенные пункты. От Дейнау мы имели возможность свернуть в пески вне всякой дороги и впервые встретиться с «барханами» (невьсокие песчаные холмы, лишенные растительности, передвигающиеся при малейшем дуновении ветра), где машины получили свое первое («боевое») крещение. Здесь НАТИ-2 вырвались вперед, и сразу определилось их полное преимущество перед машинами «Ситроен-Кепресс». Колонна вездеходов двигалась по участку «барханов» два с половиной часа. За это время с машинами ничего не случилось. Через два с половиной часа пески стали менять свой характер, «барханов» стало меньше, стала попадаться растительность и в конце концов барханы сменялись песками с большим процентом саксаула (вид низкого колючего кустарника, употребляемого как топливо). На этом песчаном участке выяснилось, что снежный тип «Ситроен-Кепресс», имевший передок с одним скатом резины, теряет всякое управление, так как колеса врезались глубоко в песок и вывернуть

их было весьма затруднительно. Кроме того у этой машины сильно грелся мотор и в заключение отказалось работать сцепление. Наступал вечер, съезда не было, пришлось взять снежный «Ситроен-Кепресс» на буксир и итти к дороге, тем более, что поднимался «афганец» (ветер, дующий с границ Афганистана) и нахождение в песках не предвещало ничего хорошего. Часов в 7—8 вечера мы вышли на дорогу и в темноте при свете фар прибыли в Кабаклы, пройдя в этот день 145 км. На другой день занялись осмотром машин и исправлением снежного «Ситроен-Кепресс».

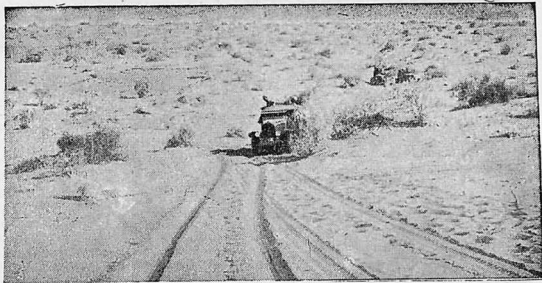
На следующий день рано утром двинулись дальше по направлению к Дарганата, имея задание как можно больше испытать машины в песках. Тотчас же по выходе из Кабаклы колонна вездеходов свернула на запад и углубилась в пески пустыни Кара-Кум. На этом участке в отличие от рыхлых песков, встречаемых в Дейнау, пески были твердыми и поросшими саксаулом. Отойдя на 40 км в сторону от дороги и убедившись, что песок и дальше будет такой же (это подтверждал и взятый нами из Чарджуя проводник), мы решили возвратиться на дорогу. Дальнейший путь мы совершили по дороге, которая в большинстве своем была труднее по грунту, чем пески, из которых мы только что вышли. Не доходя 40 км до Дарганата, у снежного «Ситроен-Кепресс'а», который мы накануне уже ремонтировали, перестало включаться сцепление. Осмотрев, не разбирая, сцепление, мы пришли к заключению, что диск от нагрева начал сыпаться и местами изодрался. Решили продолжать движение дальше, стараясь как можно меньше переключать скорости. Не доходя



Вездеход на спуске

Фото автора

Фото автора



15 км до Дарганата, сцепление прекратилось. Опять пришлось взять снежник на буксир и добираться до места ночевки Дарганата. В этот день было пройдено 105 км. Весь следующий день был посвящен ремонту.

Ознакомившись с картой и расспросив местных жителей, мы узнали, что помимо дороги до Питняка имеется берблюжья тропа, проходящая мимо озера «Тус-Султан», по которой и было решено двигаться. Прохождение этого участка заняло два дня. В первый день из-за частых обрывов и смены цепей и НАТИ-2 из 10 час. 30 мин. движения ходового времени было лишь 2½ часа. На середине дистанции прямо в пустыне на песке мы заочевали.

Участок от Акродат до Питняка является одним из труднейших во всем пробеге. В первый день было пройдено 50, во второй — 70 км.

От Питняка до Хивы — 90 км и от Хивы до Ташауза — 80 км преимущественно шли по тяжелой песчаной дороге, очень узкой и изолирующей рядом мостов и глубоких колеи. Дорога эта имеет чрезвычайную крутизну и большое наличие поворотов, на которых приходилось даже применять задний ход. Здесь очень скверно чувствовали себя вездеходы «Ситроен-Кегресс».

В Ташаузе надо было решить вопрос о дальнейшем движении пробеге. Опасаясь за машины «Ситроен-Кегресс», решено было пойти через Ташту, где находились самые «злые барханы», до колодцев Аджид-Кую и вернуться обратно в Ташауз, т. е. пройти 250 км напряженнейшего пути по пескам с «барханами».

Так как местные власти решительно заявляли, что по этим «барханам» движение совершенно невозможно, то до выхода в дальнейший путь были сделаны три вылазки на участок «барханов» к Таште, где и были продемонстрированы как советские вездеходы НАТИ-2, так и французские машины «Ситроен-Кегресс».

Составленный с участием местных властей акт о проходности как тех, так и других машин свидетельствует о полном преимуществе советских вездеходов НАТИ-2 и является документом для всех сомневающихся в возможности преодоления самых тяжелых «барханов» пустыни Кара-Кум.

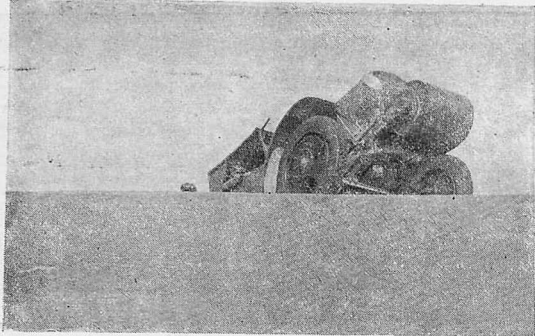
После демонстрации машин по «барханам», отдохнув пару дней, мы двинулись по намеченному маршруту к колодцам Аджид-Кую. В середине второго дня пути отлетел подшипник на промежуточном валу дифференциала у НАТИ-2, его пришлось изъять. Обрато двинулись по старой дороге и благополучно вернулись в Ташауз.

По прибытии в Ташауз мы осмотрели машины. Советские вездеходы были в удовлетворительном состоянии, но зато все «Ситроен-Кегресс» были сильно побиты. Относительно лучше всех из французских машин чувствовал себя большой «Ситроен-Кегресс» пустынного типа. Решено было идти обратно прямо по дороге через Ново-Ургенчи, Питняк, Дарганата и Кабаклы на Чарджуй.

Участок Ташауз—Ново-Ургенчи был очень труден. Глубокие колеи до 40 см и тяжелая пыльная дорога сделали дорогу плохо видимой и весьма трудной. На этом участке у снежного «Ситроен-Кегресс» щитки легли поперек бегунков и ведущих барабанов. Пришлось двигаться со скоростью 4—5 км в час и добираться до Ново-Ургенчи, где ремонтировать в мастерских хлопкоочистительного завода.

Не доходя до Дарганата, в 50 км от жилья малый пустынный «Ситроен-Кегресс» потерял компрессию и был взят на буксир большим «Ситроен-Кегресс». Во время хода водитель попытался завести свою машину, и попытка эта была настолько неудачна, что машина затормозилась, ободрался стальной трос и у большого пустынного «Ситроен-Кегресс» сорвался зуб первичного валика коробки скоростей. Колонна очутилась в тяжелом положении. Выбыли из строя два «Ситроен-Кегресс» пустынного типа, а снежный «дышал на ладан», и из его картера вылился дым. Стали в песках на ремонт близ реки Аму-Дарья, разостлали шинели и плащи и занялись разборкой мотора малого пустынного и коробки скоростей — большого «Ситроен-Кегресс».

По разборке мотора выяснилось, что поршневые кольца сработались до толщины ватманской бумаги: Остались целы только масляные (низкие) кольца. В запасе у нас имелось всего лишь 4 кольца и то не по размеру. Лишнюю часть колец опилили напильником и поставили по одному кольцу на каждый пор-



Берут приступом песчаный холм.

Фото автора

шень. Таким образом снизу были поршневые, а наверху компрессионные кольца. В большой машине мы вынули промежуточный валик из коробки скоростей и, лишившись первой и второй скоростей и заднего хода, но имея дополнительную третью скорость на редукторе, двинулись дальше, сколько можно разгрузив снежный и малый пустынный «Ситроен-Кегресс». После ремонта, идя преимущественно рано утром, вечером и ночью, мы благополучно добрались до Чарджуй. К такому движению нас вынуждала слабая компрессия всех «Ситроен-Кегресс» и опасения, что из-за жары и пыли они могут окончательно потерять компрессию.

Советские вездеходы НАТИ-2 весь обратный путь от Ташауза до Чарджуй прошли вполне благополучно, если не считать 3—4 смен цепей из-за лопнувших роликов.

В дальнейшем при постановке вездеходов НАТИ-2 на серийное производство, необходимо учесть, что на все детали машин оказывает большое влияние солончаковая пыль.

Кожаные части не выносят этой пыли совершенно и страдают хуже чем от бензина. На металлические части машин эта пыль влияет еще хуже и они покрываются ржавчиной. Необходимо покрывать каким-либо составом металлические части машин для предохранения от раз'едания этой солончаковой пылью.

В заключение необходимо отметить хорошо подобранный во главе с командиром состав участников пробега, их квалификацию, дисциплинированность и выдержку, что немало способствовало успешному испытанию вездеходов и пробегу машин в тяжелых климатических условиях пустыни Кара-Кум.

На основе испытаний советских вездеходов НАТИ-2 и решений по докладу Научного автотракторного института на президиуме ЦС Автодора, в 1933 г. в Советском союзе будет налажен серийный выпуск этих ценных и необходимых народному хозяйству СССР машин.

А. Козлов

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦС АВТОДОРА О ВЕЗДЕХОДЕ НАТИ-2

Президиум ЦС Автодора, заслушав доклады гг. Ротермеля и конструктора инж. Сонкина, постановил:

1. Вследствие исключительно большого значения для народного хозяйства и обороны страны проблемы автомобильного освоения бездорожных районов внести в правительство вопрос о необходимости срочной организации крупного серийного производства легковых и грузовых бездорожных автомобилей по типу НАТИ-2.

2. Войти с ходатайством в правительство о награждении конструктора машины т. Сонкина за исключительные заслуги в конструировании, постройке и испытании машины.

3. Поручить секции вездеходного и моторного транспорта широко ознакомить представителей хозяйственных организаций с вездеходами НАТИ-2 путем проведения специальных докладов.

НА ПЕРЕЭКЗАМЕНОВКЕ ШОФЕРОВ

— Какая смазка у «Форда»?

— Смазка комбинированная, насосом и разбрызгивателем.

Беляков отвечает кратко и точно. Видно, что, несмотря на небольшой стаж (с марта 1932 г.), любит свое дело и все, что видел и слышал во время учебы, на работе — запомнил хорошо.

Экзаминатора шоферов мы привыкли представлять себе в виде злобещего шофера-волка, задающего каверзные вопросы или тычущего пальцем в старый вопросник, где спрашивается о конструкциях, которых наши шоферы не видели и не увидят (кстати, новый вопросник еще не выпущен — а пора бы). Нет, так было совсем недавно. Теперь иначе.

Папаша Катинас по-отцовски разговаривает с Беляковым. Отцовство ему дано его 32-летним шоферским стажем:

— Ох, честное слово даю — не проверял ты насоса, оттого и не знаешь где расположен. А у «Форда» каждый день проверять надо.

— Верно, — сознается Беляков, — не проверил...

Катинас входит в положение, но бывает строг. Интересуется не только знанием дела, много спрашивает о социальном положении, работе, учебе.

Беляков, молодой белобрысый паренек, смущается, но под покровительственным взглядом Катинасы выкладывает всю историю своего поступления в шоферы.

— ...Мать умерла, отец зашил. Я тогда взял гармонь — гармонь у нас была — и ходил, на вечерниках играл. Из-за этого отстал в школе. Бросил — пошел на завод...

Катинас перебивает его.

— А ты можешь и теперь возьмишь гармонь и работу бросишь?

— Не, не брошу.

Справки, прилагаемые Беляковым к шоферской книжке, подтверждают это. Беляков оставлен в 3-й категории. Молод еще для второй.

Силаев из автобазы Огиза даже не спрашивали. Проверили только правильность документов. Силаев был уволен в августе за работу на стороне и аварию. Здесь он лишен права езды.

Такова же судьба всех, у кого в справках стоит: «дезорганизатор производства», «злостный прогульщик» и т. д. После решения ЦК ВКП(б) за 3 месяца работы комиссии по переквалификации и переэкзаменовке шоферов лишено права езды 497 человек из 17 146 опрошенных. Около 3%. Переведены в высшую категорию 2 823 чел., в низшую — 96. Временно (на срок полгода — год) оставлены в 3-й категории и закреплены за предприятием с обязательством явиться на переэкзаменовку 2 517 чел. Этой группе дана возможность подучиться и приобрести отсутствие у ней навыков.

Это относится главным образом к женщинам (из 240 выдержали испытание только 140). Среди них наблюдаются большие пробелы в технических знаниях. Поэтому к женщинам особый подход. Дают условное утверждение, посылают учиться. Зато женщины почти все без исключения приносят положительные от-

зывы об уходе за машиной, о соблюдении правил уличного движения.

Надо сказать, что во всей системе экзамена замечается отрядный перелом. Другое отношение к экзамену. Перед экзаменом проводятся беседы, доклады, митинги по общеполитическим и бытовым вопросам, о значении переэкзаменовки. Для этого горкомом шоферов выделен специальный работник. Ответственный представитель президиума горкома все время присутствует на экзамене.

Проведено 170 собраний совместно с шоферами на предприятиях. На собраниях присутствовало 25 тыс. человек. Выдано 20 тыс. справок.

Шофер, идущий на переэкзаменовку, знает, что это не пустая формальность, а необходимость, продиктованная плохой подготовкой и никуда негодной системой экзаменов, существовавшими до сих пор.

И, конечно, многие перед переэкзаменовкой пассивны. Некоторые идут на подделку документов, приходят с чужими. Таких чаще всего быстро распознают и лишают права езды.

Даже внешне экзамен выглядит совсем иначе, чем это имело место полгода назад. В маленьком помещении (экзаменационная комиссия загнана в полутемное и тесное помещение. Надо дать ей другое) за подложной столов сидят два десятка экзаминаторов, в большинстве — старых шоферов и механиков.

Столы заделаны деталями, главным образом фтордооскими. Вместо словесного опроса, экзаменуемому предлагают найти те или иные недочеты в деталях машины и попутно описать устройство. Ответы немислимы без соединения практических и теоретических знаний.

В соседней комнате представитель милиции заставляет шоферов передвигать на макете перекрестка модельки автомобилей и трамваев, создает различные положения и предлагает выйти из них. Все наглядно. Тут же на стене план Москвы и таблицы новых дорожных знаков.

Впечатление от экзамена самое благоприятное. Большинство шоферов уходит удовлетворенным.

Но... Всегда бывает какое-нибудь «но». В виду большого напывания переэкзаменуемых — испытания по практической езде отменены. Об этом писал уже т. Осинский в «Известиях» от 7/Х — 1932 г. в № 20 «За Рулем» за 1932 г. В результате шофер, усвоивший на работе неправильные навыки, с этими навыками уходит с экзамена. Сейчас старые шоферы-рулевики уже не «проваливаются» на экзаменах из-за того, что они забыли уже то, что учили. Благодаря новой системе экзамена (теоретическо-практической) старые шоферы отвечают безусловно лучше молодых. Поэтому беспокоиться об уходе из рядов шоферов лучших из них не приходится. Но весьма желательным надо считать введение экзамена по практической езде для шоферов с 1—2-летним стажем.

Ю. Долгатовский

НОВЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ КОНСТРУКЦИИ НАТИ

В дни Октябрьских праздников на Советской площади в Москве Научным автотракторным институтом было выставлено пять новых автомобилей по конструкциям института — три малолитражных, одна шестиколеска и пятитонный грузовик.

Подробное описание конструкции малолитражек НАТИ-2 уже было помещено в «За рулем». Здесь мы дадим только основные данные по этой машине.

На выставке участвовали двухместная машина, четырехместная и грузовичок на полтонны. Шасси у этих машин общее, с той лишь разницей, что двухместная имеет укороченную базу 2 430 мм, четырехместка и грузовичок — 2 730. Колея — 1 200 мм. Грузовик отличается повышенным передаточным числом в заднем мосту и усиленной рессорой. Шасси безрамного типа. Рама заменена солидной трубой, соединяющей перед и зад машины. Труба полностью воспринимает скручивающие усилия от перекосов на неровностях дорог, и кузов совершенно от скручивания освобожден. Задний мост разрезного типа с независимой подвеской колес. Задняя рессора — одна, полуэллиптическая, передние две — полукантелеверные. Эта схема шасси при ее простоте сообщает машине чрезвычайную мягкость подвески, даже на самых скверных дорогах.

В целях упрощения и главного улучшения проходимости по бездорожью и способности маленькой легкой машины хорошо «держат дорогу» на больших скоростях дифференциала у машин нет. Передача в заднем мосту коническими шестернями со спиральным специальным зубом.

Двигатель воздушного охлаждения, общий

для всех типов, имеет литраж 1 200 см³ и развивает на валу 20 л. с. при 2 800 оборотах в минуту и степени сжатия 11,42. Охлаждение достигается центробежным вентилятором. Двигатель имеет подвесные клапаны и компенсирующее устройство для сохранения постоянства зазоров в клапанах. Головка чугунная с емной и так же, как и цилиндры, блочной конструкции. Поршни алюминиевые, разрезанные. Всаивающаяся труба имеет подогрев отработанными газами. Зажигание батарейное. Сцепление сухое, однодисковое. Коробка скоростей имеет три скорости и задний ход. Тормоза на задних колесах закрытые, колодочного типа. Руль типа червяк-колено помещен с левой стороны, что для принятого у нас движения по правой стороне наиболее удобно. В машине максимально возможно использованы фордовские детали, особенно в части оборудования.

Шестиколеска института, называемая Форд-НАТИ-30, построена на Горьковском автозаводе в двух вариациях, с червячной и шестеренчатой передачей и будет там поставлена на производство. Машина построена на основе полторатонного шасси. В конструкции задних мостов обращено огромное внимание на максимальное использование странدارтных деталей, что конечно очень важно для производства и эксплуатации. Копированием какой-либо заграничной модели аналогичной шестиколески мы, конечно, такой унификации не имели бы. Эта машина имеет грузоподъемность для грунта и плохих дорог 1,5 т и для шоссе 2 т.

Институт уделил очень большое внимание разработке конструкции многотоннажных грузовых машин. Весьма разнообразные требова-

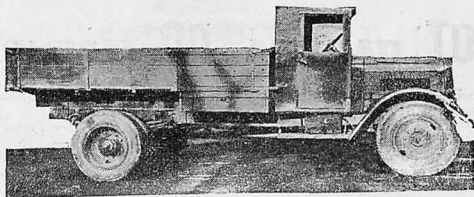


Новые конструкции НАТИ в дни Октябрьских торжеств были выставлены на Советской площади в Москве.

Фото автора

5-тонный грузовой ПАТИ-Я, построенный на Ярославском заводе.

Фото автора



ния применения тяжелых грузовиков как в гражданской, так в военной службе не могут быть удовлетворены каким-либо одним типом. Машины, смотря по назначению и характеру работы, должны иметь свои особенности, как то: база и связанные с нею размеры платформы, тяговые качества и др. Короче говоря, требуется иметь такое «семейство» грузовиков, которое, имея общие агрегаты, как двигатель, коробка заднего моста, рамы и др., все же могло дать несколько типов грузовиков. Это «семейство» должно также охватывать двухосные и трехосные машины. Такого «семейства» из заграничных образцов мы, конечно, собрать не могли бы, и тут нам нужно было стать на путь самостоятельного конструирования. Тем не менее машины не представляют собой доморощенного творчества, а сконструированы из лучших заграничных агрегатов,

с учетом и поправками на наши условия и стандарты. Представленная на выставке пяти-тонка является одним из членов этого «семейства». Она имеет стосильный двигатель того типа, который будет строиться на Уфимском моторном заводе. Коробка скоростей четырехскоростная. Машины для тяжелых условий работы снабжены демультипликаторами. Передача толкающего усилия — толкающей трубой.

Двухосные машины имеют грузоподъемность 5 т с базами 4 100, 4 250 и 4 750, трехосные машины имеют грузоподъемность 8 т.

В этом же «семействе» находится два низко-рамных автобусных шасси на 35 и 65 пассажиров. Отличаются эти шасси от грузовых рамой и низкой посадкой, которая должна со-общить автобусам устойчивость и мягкость подвески.

К созыву II автодорожной конференции

В связи с завершением работы по составлению второй пятилетки Президиум Госплана СССР создал оргкомитет под председательством т. В. В. Осинского и зам. пред. т. В. А. Зарзар и Л. П. Серебрякова по созыву II всесоюзной автодорожной конференции. Срок созыва конференции назначен на февраль 1933 г.

На пленуме конференции будут заслушаны доклады: Госплана СССР и Цудортранса — о плане автомобилизации и дорожного строительства во втором пятилетии и НКТП — об авто-мото- и дормашстроении во второй пятилетке.

Для более глубокой проработки отдельных вопросов Оргкомитет счел необходимым организовать при конференции следующие секции.

1. Секция грузо- и пассажирооборота автодорожного транспорта

На этой секции будет заслушан доклад Цудортранса об автодорожном грузо-пассажирообороте.

2. Автомобильная секция — будет заслушаны:

а) доклад Главного управления автотракторной промышленности Наркомтяжпрома — о плане капиталовложений, производстве автотракторной промышленности и обеспечения ее базовыми и смешанными производствами.

б) доклад Резиннообъединения.

в) доклад Цудортранса — о плане развития авто- и мототранспорта и его эксплуатации.

г) доклад об автотранспорте общего пользования;

д) доклад Цудортранса о гаражном строительстве во второй пятилетке;

е) доклад Авторемснаба — о снабжении и ремонте автотранспорта во второй пятилетке;

ж) доклад Нефт. управления Наркомтяжпрома — об обеспечении автотранспорта горючими и смазочными материалами.

3. Дорожная секция, на которой будут заслушаны:

а) доклад Цудортранса — комплексный план дорожного строительства по отраслям народного хозяйства и районам СССР с содокладом Наркомзема СССР, Наокомтяжпрома СССР, Наркомснаба СССР, Наркомлеспрома СССР, Коммунального совета при ЦИКЕ;

б) доклад Дормашобъединения — о плане производства дорожных машин.

в) доклад Цудортранса — о механизации дорожного строительства во второй пятилетке;

г) доклад Цудортранса — о плане трудового участия населения в дорожном строительстве.

д) доклад Цудортранса — об эксплуатации дорсети во второй пятилетке.

4. Секция труда, кадров и науки, где будут заслушаны:

а) доклад Цудортранса — баланс производительности труда в автодорожном хозяйстве.

б) доклад Цудортранса — о подготовке кадров и географическом размещении учебной сети Цудортранса и содоклад — о подготовке кадров для авто- и дормашстроения;

в) доклад Цудортранса — о научно-исследовательской сети автодорожного транспорта.

Содоклады: НИСа Наркомтяжпрома — о научно-исследовательской работе по авто-дормашпромышленности.

ОТ ПАМИРА ДО МОСКВЫ

В июне этого года на Памире работала правительственная комплексная экспедиция. 350 ученых, разбившись на 70 групп, разбрелись по горам, долинам, полям, ущельям Таджикистана.

Как обслуживать всю эту массу людей, как доставить им продукты, снаряжение, оборудование, как вывести добытые учеными десятки тонн материалов.

Республика без дорог. Верблюды, ишак, лошадь — единственные средства передвижения в горном Таджикистане.

Тем не менее экспедиция пошла на большой риск — было решено при помощи ЦС Автодора взять с собой колонну «фордов».

**

11 июня на платформе Казанского вокзала «форды» были погружены в вагоны и под руководством начальника автоколонны Георгия Николаевича Соколова шесть шоферов на шести грузовиках-полуроторках отправились в далекий путь.

28 июня колонна прибыла на ст. Ош — исходный пункт экспедиции.

2 июля — первый рейс.

Сколько грузить? Впереди предстоял неизведанный путь. Решили — грузить по одной тонне.

Место назначения: Мургаб — пограничный пункт на границе Афганистана, в расстоянии 412 км от Оша, на высоте в 3800 м над уровнем моря. Дороги: первые 120 км — благоустроенная дорога — по ней ходили и автомобили. Дальше — верблюжьи тропы. Ни один автомобиль еще не бывал здесь.

Первые трудности. 3 июля на перевале Чигир-Чик. Крутой подъем. Команда:

Тротать!

Сзади крик. Шофер машины № 2, т. Комаров:

— Георгий Николаевич. Кипит.

— Что кипит?

— Не самовар, конечно. Радиатор.

Через минуту радиаторы всех шести машин представляли собой деятельные паровозы. Пар шипел, вода кипела.

Для московского шофера (все шестеро — москвичи) непривычно ездить с «самоваром».

Однако сообразили, что вода на таком высоком уровне над морем закипает при 80 градусах и успокоились. Едем дальше.

На высоте в 3800 м москвичам пришлось изобретать.

Авто шли вяло. Оказывается, воздух настолько жарен, что получилась слишком богатая смесь.

Соколов и остроумный Комаров додумались — ликвидировали «дворника» — в отверстие ринулось достаточно воздуха. Поехали.

2 июля — новый перевал — Талдык. Крутой и длинный. На каждом повороте подливали воду.

«Взяли» Талдык. Спустились в Алайскую долину.

— Здесь кончилось наше счастье, — улыбается Соколов.

...Впереди растянулась ровнехонькая сорокакилометровая долина.

Восторженный Якайтис, водитель машины № 4, еще с горы заметивший растянувшуюся равнину, воскликнул:

— Вот газанем, Георгий Николаевич.

Но...

Газануть не пришлось. Долина обманула.

№ 5 тут же, в самом начале, засел в реке. Вода залила мотор. Еле вытянули.

Впереди одни верблюжьи тропы.



Встреча про-
бега Москва—
Памир в Мо-
скве



Из болота при-
дилось выбирать-
ся на «длинном
зажигании» (с по-
мощью каната)

Якайтис не газанул. Его машина прыгала на необъезженной дороге и на ямах, вырытых сурками.

Якайтис мрачнее, но что поделать — больше 15 км в час ехать нельзя...

К вечеру прошли долину.

Бардаба — подножье Памира. Ночевка.

На рассвете начали перевал Кизил-Арта. Дорога — жуть берет. Сплошной камень. Через 8 км:

— Стоп. Аврал.

Шоферы и пассажиры выскочили из грузовиков и дружно принялись расчищать путь. Камни — в сторону. Дорога свободна. С трудом забрались на высшую точку. В долине — жара, ехали в одних нижних рубашках. Наверху одели ватные куртки.

Говорят, что подниматься в гору тяжело. Спускаться оказывается труднее.

Ужаснейший спуск. Верблюды свободно обходили камни и скалы. Не то автомобиль. Повороты круты. На каждом повороте приходилось заниматься эквилибристикой — вперед — назад, вперед — назад, и так по 3-4 раза.

Последние 4 поворота так круты, что и эквилибристика не помогла. Рискнули идти напрямки. На тормозах, осторожно, прыгая по камням, спустились в «Долину смерти».

Смерчи, вихри, ветры запылили 70 км долины мелким камнем. По костям павших ишаков и верблюдов определили дорогу. За 1 час промчались долину.

Вечером добрались до озера Кара-Куль. Ночевка. Несносная температура. Днем — 40° жары. Ночью — 2°.

На рассвете пошли вдоль озера Пески. Скорость 10—12 км в час.

Река. «Форд» № 1 застрял. Чуть-чуть завязли задние колеса. Водитель Александров «дал» чуточку назад. Колеса вошли глубже. «Дал» чуточку вперед. Еще глубже.

— Сто-ой..

Вновь аврал. Откапывают машину в ледящей воде. Хуже. Машина еще глубже за-

рывается в тягучий песок. Выручили доски. Времени потеряли уйму. Провозились с 5 час. утра до 3 час дня.

Дальше...

Сотни километров — ни живой души навстречу.

Перевал Ак-Байтал. Он прознее предыдущих. Здесь больше неожиданных поворотов, крутых подъемов и спусков. Малейшая неосторожность, и машины полетят в пропасть — дорога верблюдья вьется по краям пропасти.

— О, это не московский асфальт...

Все пассажиры слезли с машин. Они категорически отказываются ехать на авто — им чужда прелесть риска.

Четыре часа бились на перевале. «Взяли».

Наконец — Мургаб.

Появление автомобиля в этом заброшенном уголке Памира произвело колоссальное впечатление и на наших пограничников и на киргизов и афганских купцов.

Киргизы никогда не видывали «шайтан»-арбы. При звуках сирены они отскакивали от машины и уже больше старались не подходить.

Сдали грузы, людей и по знакомой дорожке в 3 дня вернулись обратно.

... Так было сделано 4 рейса.

Начальник Таджикской экспедиции Н. И. Горбунов, видя успешность работы колонны, решил, что она справится и с маршрутом Оша-Хорог. Хорог — столица Горно-Бахдышанской области Таджикистана, в 702 км от Оша. Сюда верблюды добираются на 37-й день. Автомобиль не ходил ни разу.

Вновь добрались до Мургаба.

Тут же начались приключения. Мостов нет. Первая же река глубока. Пустили машину № 4. Якайтис тронулся, и сразу же вода залила мотор. Ехать нельзя.

Что делать?

Организовали «семейный совет». Думали, мезговали. Изобрели.



Колеса буксуют в непролазной грязи
Фото участника пробега т. Якайтис

Решили превратить авто в «подводные лодки». На карбюраторы надели брезентовые шланги, на глушитель — тоже. Шланги вывели наружу. Воздух попадал, вода не попадала «Подводные лодки» свободно переправились через реку, хотя вода заливала ноги водителей.

На одном из спусков ехали по каменной лестнице со ступеньками из громадных метровых камней. Вновь аврал — из камней складывали новую дорогу.

Каменистая дорога сменилась болотистой. Машины везливались в трясины «по брюхо». Целью, при помощи 2—3 машин вытаскивали каждую по очереди.

... Стали попадаться мосты через бурные горные речки Памира. Строители этих мостов при «проектировке» принимали в расчет только верблюдо-ишаковое движение. Об авто никто никогда даже не думал.

Что такое здешние мосты? Это пара слег «на них навалены поперек палки, придерживаемые камнями.

Затем начались арыки без мостов. Пришлось мосты делать самим.

И снова мосты. Узкие, перегибающиеся, качающиеся, скрипящие и настолько узкие, что крайние шины задней оси шли по воздуху.

Новое препятствие. Лепящая над обрывом дорожка так узка, что края ее после проезда двух-трех автомобилей настолько осыпаются, что четвертому приходится ехать одним колесом над обрывом. С трудом пробираются «Форды».

— А-аа-х!..

№ 5 оборвалась в пропасть.

Уцелела чудом. Передок зацепился за камень — машина повисла над обрывом.

Справились и с этим. С большими предосторожностями вытащили машину.

На протяжении 300 км все время такие «сюрпризы».

... В начале сентября прибыли в Хорог. В тот же день прилетел из Сталинабада аэроплан. Получился праздник автомобилизма и авиации.

Машины проходят вброд через горный поток

Фото т. Якайтис



Сюда же пришел пешком через горы и начальник экспедиции т. Горбунов. Вместе с ним автоколонна отправилась в обратный путь.

Горбунов телеграфирует т. Лежаве об успехах колонны и просит разрешить пробег Памир—Москва.

Лежава телеграфирует Горбунову радость и гордость за успех автоколонны им. Автодора и разрешает пробег.

Сделав 9 рейсов по неизведанным дорогам, две машины из шести отправляются в пробег Памир—Москва.

Их пять: командор Соколов, водители Комаров, Якайтис, Теряев и фотограф Писарев.

31 октября вышли. От Оша до Ташкента чудная дорога. Ни дождей, ни слякоти.

Но... пыль. Ужасная пыль. Задней машине пришлось ехать за ½ км — облака пыли висели плотным слоем. Пыль забивалась в рот, в нос, в глаза, уши, проникала в самые защищенные одежды места. Карбюраторы чистили по 3 раза в сутки.

Ташкент. Здесь пробовали посылать машины в пробег до Москвы. И каждый раз возвращались... на верблюдах.

От Ташкента до Чикмента приличная дорога. Зато труднее всего было везжать в город. Арыки. Дорожки. Где обезд? По какой дороге ехать? Где мосты через арыки? На рысьи ушло несколько часов.

Шло время. Оно привело путников к болотам Сыр-Дарьи. Ход сразу сбавили. Перед самой Кызыл-Ордой нечаянно заехали в рисовые поля. 4 часа пробивались в липкой грязи. Кругом ни души, помочь некому. За 4 часа проехали... 100 м.

— Кызыл-Орда. Где ночевать? Автодора не нашли. Заходим в милицию.

На утро выезжаем. Впереди необятные болота. Левее — такая же необятная степь.

— Едем в обход, степью.

Здесь уже не было никаких не только дорог, но даже и тропинок.

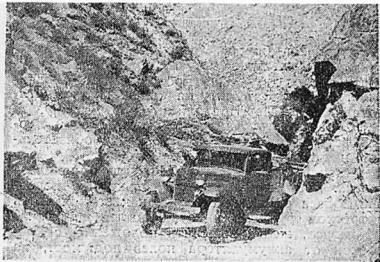
4 дня ехали только по компасу, не встретив ни живой души. Воды не хватало — пили ржавую, грязную из протухших луж, болотную. Ночевали в степи, забираясь от дождя под машины.

К вечеру четвертого дня добрались до железной дороги.

За ней пески. В песках дороги, но опять-таки не только не для авто, но и не для колесного транспорта вообще. Здесь можно проспать только верхом.

— Пески встретили нас сурово. Застряла машина (головная). На выручку подехал Комаров, стал вытаскивать — «занозил» и само. Ни с места ни та, ни другая. Бросали под колеса доски, брезенты — не помогло. Выручили старые покрывахи. По ним, метр за метром выбрался из сыпучих песков.

За Казалинском снова пески. Курс на Оренбург. На границе двух республик маленькая речка. Моста нет. Есть лед. Не крепкий. Одно колесо провалилось. В прорубь хлынула вода. Автомобиль буксовал весьма старательно, и



В горах Памира

Фото т. Якайтис

только 4 взятые на прокат у колхоза верблюда вытащили его из реки.

Ближе к Оренбургу шли по снегу.

От Оренбурга благополучно добрались до берега Волги. Казус. По Волге шел лед. Навигация кончилась. Паромы не ходили.

Выхлопотали две платформы и перебрались по железнодорожному мосту.

Странно слышать от командора пробега, познакомившегося с непроходимыми дорогами Памира, такое заявление, но это так:

— От Памира до Волги дорога была несравненно лучше, — говорит Соколов, — чем от берега Волги до Рязани.

Ямы, выбоины, колоссальных размеров колеи. И главное препятствие — мосты. Точно как нарочно делали так, чтобы на другой день после постройки некатать брода.

— И заметьте, — смеется Соколов, — у каждого моста, если река не глубока, обязательно рядышком обезд имеется.

Такой мост встретился на реке Суре. Ветхий и дряхлый. Внимательный осмотр: прощлись группой по мосту — прогибается, шатается.

По льду. Тонко. Решили рискнуть.

Первым поехал Соколов. Впереди шел Якайтис и указывал, куда направлять колеса, так как малейшее уклонение в сторону — и машина ныряет в реку.

Насчет этого моста Комаров отозвался своей любимой поговоркой:

— Н-да. Штука маленькая, но лохматая.

...Еле двигаясь, Соколов прошел полмоста. Треск... Машина несколько осела задом. Еще треск... Машина садится ниже. Еще... Радиатор любопытствующе глянул на небо. Еще... Машина окончательно провалилась, к счастью зацепившись передними колесами за стропила. Это избавило водителя от перспективы испытать купанье в запертой кабине на глубине 3 саженей...

Балансируя, как опытный циркач, чтобы не потревожить машину, не вызвать толчка, Соколов перебрался на берег.

Напряженное молчание... Так две минуты.

Все заговорили. Тысячу предложений. Самые невероятные.

Удача. На берегу лесосклада. Ночью натащали бревен, шпал, тесу и, приподняв домкратом машину, ремонтировали мост. Выправили. Машину стащили на берег. Подремонтировали мост. Переправили вторую машину.

... Снова мосты. Снова провалы. Третий провал встретили спокойно, как нечто обязательное и привычное.

Четвертый мост. Первая машина проехала — треск... Вторая поехала, но только что передние колеса сехали на берег, как задняя часть с треском рухнула книзу. Машина повисла.

Комаров, желая выяснить положение, с лампочкой от аккумулятора полез под мост, на лед.

— Слышим во тьме треск... Плеск воды. Нагибаемся — Комарова нет, на льду валяется лампочка, которая освещает дыру во льду и пузырьки на волнующейся поверхности воды. Бросились под мост — вытащили Комарова.

Всего под машинами на пути рухнуло семь мостов.

Рязань. У всех мысль — в Москве. Дома. Наконец-то у цели.

Торжествовать рано.

Впереди ж.-д. путь. Через канавку на переезд шпалы. Как только автомобиль Соколова передними «лапами» наступил на концы шпал, они приподнялись, собились в кучу, и машина застряла на рельсах.

А вдруг поезд.

Раздался возглас Якайтиса:

— Ребята, а ведь semaфор-то открыли...

Все бросились к машине. Толстые тяжелые шпалы летели, как мелкие полешки. Откуда взялась сила. Мигом разбросали, и в тот самый момент как машина тяжело переставила свои задние «галюши» за рельсы и отошла на два метра, в тот самый момент, как в при-

ключенской кино-картине, обдав шопера паром, промчался курьерский поезд...

Несколько задержала переправа через Оку.

С Бронниц началась такая гололедица, что машины бестолково вертелись на шоссе и все время имели намерение вернуться в Рязань.

Это задержало на час.

В 12 мы были в Москве...

Чем объяснить успех этого невиданного в мире пробега?

Предоставим слово Соколову:

— Подбор водителей. Строгая дисциплина. Никакого лихачества. Бережное отношение к машине.

Обычно водители, даже не зная впереди себя дороги, начинают газовать.

Я строго-настрою запретил это. Максимальная скорость на незнакомой дороге — 30 км.

Всякое подозрительное место мы предварительно осматривали. Рисковали только в исключительных случаях, когда ничего больше не оставалось делать.

Сознание важности этого пробега заставляло водителей с удвоенным вниманием относиться к своим обязанностям.

Пробег показал, что путь Памир—Москва проходим для авто. Найдены новые обходные дороги.

Испытана советская резина. Блестящие результаты. 5 100 км принесли смену только трех покрышек, и те были проколоты гвоздями при переезде мостов.

Самое важное — это то, что мы доказали возможность широкого развития автомобильных перевозок по таким дорогам Памира, где ранее проходили только верблюды и ишаки.

ХОД ПРОБЕГА МОСКВА — СЕВАСТОПОЛЬ — МОСКВА

В организованном ЦС Автодора и центральным автоклубом им. А. Д. Садовского пробеге для испытывания шин «Сверхбаллон», электрооборудования отечественного производства участвовало 7 машин.

Старт был дан 6/XII в 10 час утра.

Расстояние Москва — Орел в 353 км колонна должна была пройти в 7 час. 55 мин. Однако, в силу гололедицы, колонна фактически прибыла в Орел 7/XII в 18 час.

Имея опоздание против плана на сутки, колонна прошла Орел без остановки на ночь и прошла Курск 7/XII в 23 часа. На перегоне Курск — Харьков под сильным проливным дождем произошла задержка в поле, так как втеренный полугоратонный «Форд» сбил у полугорки кузов. Несмотря на непогоду и полное отсутствие условий работы — кузов был снят и переставлен в течение полутора часов.

В Харьков колонна прибыла 8/XII — первая машина в 18 час., последняя в 24 часа.

Укравтодором колонна пополнена одной легкой машиной на нормальных шинах для сравнения шин «Сверхбаллон» с нормальными.

Расстояние Харьков — Днепропетровск в 224 км. колонна прошла в течение суток, прибыв в Днепропетровск 11/XII в 6 час. утра.

12/XII в 5 час. утра колонна стартовала на Днепрогос и прошла его в 12 час. дня без остановки, прибыв в Мелитополь в 19 час.

13/XII в 6 ч. утра колонна стартовала из Мелитополя в Джанкой, куда прибыла в полном порядке 13/XII в 18 час.

14/XII в 4 ч. утра колонна стартовала на Севастополь и прибыла в Симферополь в 10 час. утра. После 2-часового отдыха колонна в 12 час. дня вышла на Севастополь и приняла финиш 14/XII в 15 час. 59 мин. в Севастополе при хорошем техническом состоянии машины и бодром состоянии участников пробега.

За время первой половины пути на всем расстоянии Москва — Севастополь велось наблюдение как за резиной, так и за электрооборудованием.

Комитет пробега

В последнюю минуту

24 декабря с. г. машины благополучно вернулись в Москву. Сведения об этом поступили в редакцию когда номер был уже сверстан.

БОРЬБА С АВАРИЙНОСТЬЮ — БОЕВАЯ ЗАДАЧА АВТОДОРОВЦЕВ

По инициативе президиума Укравтодора 15 ноября 1932 г. в Харькове состоялась конференция водителей автотранспорта и руководителей автохозяйств, где был поставлен вопрос об аварийности на автотранспорте и мерах борьбы с нею.

На конференции присутствовало до 350 водителей автомашин и руководителей автотранспортом.

С ростом промышленности и увеличением населения Харькова значительно возрос безрельсовый транспорт (с 12 576 единиц в 1931 г. он увеличился на 1/X 1932 г. до 20 582 единиц, или на 62%). За это время возросло количество автомашин с 1 007 в 1931 г. до 1 424 в 1932 г.

Значительное увеличение транспорта и рост населения приводят к тому, что на главных магистралях уличного движения происходят заторы, особенно в часы наибольшего напряжения уличного движения.

Слабая подготовка к вопросам уличного движения водителей транспорта, трамвая, грузового транспорта, недисциплинированность шоферов, несоблюдение правил уличного движения пешеходами, процветание пьянства среди водителей приводят к увеличению аварийности, несчастных случаев и катастроф.

В 1931 г. мы имели 403 катастрофы, а в 1932 г. они увеличились до 642, т.е. на 50%. Причем особенно резко это видно на автотранспорте, где количество аварий увеличилось с 105 в 1931 г. до 262 в 1932 г.

Пьянство — в большинстве главный виновник катастроф — приносит миллионные убытки государству, колоссальный ущерб, потери о-ву.

Какие же меры борьбы применялись до сего времени? С 1/1 по 1/X—1932 г. заведено 480 уголовных дел на шоферов, арестовано 27 пьяных шоферов. Наложено штрафов на сумму до 36 тыс. рублей.

За 1932 г. выпущено до 100 тысяч листовок. Проведено около 150 бесед с автоводителями и 200 по предприятиям.

Конференция прошла оживленно. Суммированные цифры продемонстрировали, какой ко-

лоссальный урон несет государство от аварийности.

На конференции выступал зам. пред. Совнаркома Украины, он же председатель Укравтодора т. А. К. Сербиченко.

В своей речи т. Сербиченко подчеркнул своевременность созыва автодорожской общественностью конференции.

Конференция констатировала, что основными причинами катастроф и аварий являются: а) низкая квалификация водителей и слабая дисциплина; б) чрезмерно быстрая езда; в) несоблюдение правил уличного движения; г) работа шоферов в нетрезвом виде; д) езда на неисправных и негодных к эксплуатации машинах; е) неосторожность пешеходов; ж) недостаточно проводимая автодорожской общественностью и профсоюзами массовая работа среди шоферов-водителей.

Конференция наметила целый ряд практических мероприятий по борьбе с аварийностью, главные из них сводятся к следующему:

1. Развертывание агитации и пропаганды правил уличного движения как среди водителей транспорта, так и среди населения путем организации докладов, бесед и издания литературы.

2. Привлечение рабочей общественности к делу регулирования уличного движения, создание специальных бригад, усиление борьбы за укрепление дисциплины. ЦС Укравтодора должен организовать конкурс на лучшие показатели работы шофера. Просить Горсовет отвести с центральных улиц трамвайное движение. Лишать неисправных шоферов права на управление машиной.

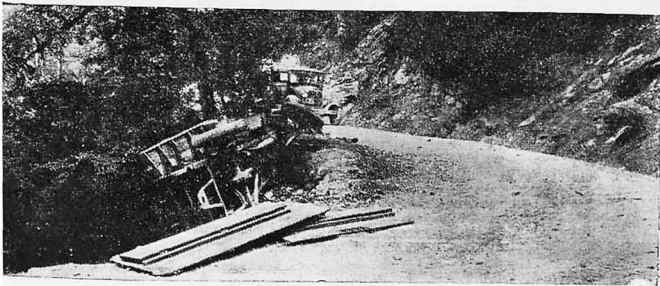
Просить ЦС Укравтодора организовать ряд общественно-показательных судов на автохозяйствах. Повысить квалификацию милиционеров, регулирующих уличное движение. Пропустить всех шоферов через психотехнические испытания.

Вся автодорожская общественность Союза ССР должна развернуть массовую работу за бережное отношение к машине, за экономное и рациональное ее использование, за культурное, дисциплинированное шофера.

Руденко

Авария грузовика, происшедшая летом 1932 г. в Крыму вследствие неосторожного и неумелого управления.

Фото
В. Коренева



ОЧИСТКА ДОРОГ ОТ СНЕГА В ШВЕЦИИ

В журнале «За рулем» уже не раз писалось о больших убытках, которые несет народное хозяйство из-за снежных заносов на дорогах. Вопрос об очистке дорог от снега в настоящее время, когда мы имеем довольно разви-

Передний плуг (треугольный) прикрепляется к передней оси грузового автомобиля и удаляет снег на ширине в 2, 2, 2 м, создавая уже этим твердое основание для колес автомобиля.

Боковой плуг устанавливается на боковой стороне грузового автомобиля между передними и задними колесами и очищает дорогу еще на ширину около 1,5 м, т. е. всего дорожка очищается на ширину около 3,5 м. Для укрепления бокового плуга к раме и платформе приделываются особые приспособления.

Вместо бокового плуга можно пользоваться и прицепным плугом, который не требует особых приспособлений, за исключением прицепного крюка сзади грузовика. Такой плуг состоит из широких салазок, на которых установлены два «крыла», которые совместно с передним плугом удаляют снег на ширину в 3,8 м, за прицепным плугом приделаны сани для управления, на которых находится человек, управляющий прицепным плугом.

Следует заметить, что все плуги движутся на полозьях, так что на дорогах всегда остается немного снега для конной езды.

Грузовик, вооруженный такими плугами, работает со скоростью от 30 до 40 км в час.

Угол врезывания в снег всегда очень мал, вследствие чего снег разрезается горизонтально и, приобретая благодаря форме крыльев вид цилиндрических валов, отбрасывается по сторонам на расстояние от 1 до 6 м.

Такого рода автоплуг может очистить в среднем около 100 км дороги, так как, возвращаясь обратно по тому же пути, он расширяет прочищенную дорогу еще на 2,5—2,9 м. Причем работает или одна сторона переднего плуга и весь боковой плуг или же одна рама переднего плуга и одна сторона прицепного плуга. Все пройденное пространство составляет таким образом около 200 км. Грузовик легко может пройти это расстояние за 8 рабочих часов при средней скорости в 25 км в час.

Необходимо иметь в виду, что плуг должен начинать работу немедленно после снегопада или даже во время него. Снежный покров, затвердевший вследствие движения или после



Прямоугольный плуг для очистки снега в городах

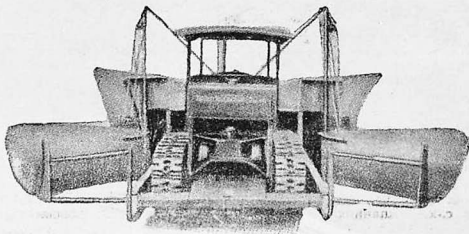
тый автотранспорт, приобретает особенно большое значение.

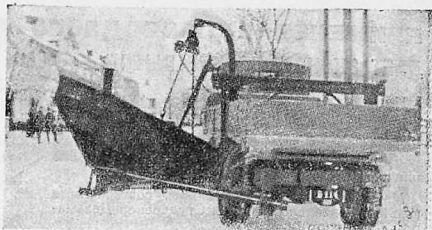
Можно ли организовать дешевую расчистку дорог от снега?

В Швеции примерно 10 лет назад вопрос об очистке дорог от снега казался совершенно неразрешимым. Старый способ очистки дорог с помощью конных деревянных снегоочистителей казался для автомобильного сообщения недостаточным.

В 1924/25 г. был построен плуг для очистки снега, который давал возможность дешевого и быстрого удаления снега с дорог. Этот тип плуга совершенствовался с каждым годом и сейчас представляет собой комбинированную машину, состоящую из переднего плуга, бокового плуга, или из переднего плуга и прицепного плуга.

Снежный тракторный плуг к 5-тонному трактору





Снежный плуг (вид сзади).

оттепели и последующего мороза, удалить почти невозможно.

Для очистки от снега можно пользоваться и тракторными плугами, но они работают со скоростью всего 3—4 км в час. В местностях с большим выпадением снега, а в особенности в горных районах, рекомендуется пользоваться 5—10-тонными тракторными плугами.

В особенно изобилующих снегом местностях применяются также вращающиеся плуги. Они, однако, чрезвычайно дороги, так же как и их эксплуатация.

Для очистки от снега городских улиц и открытых мест пользуются иногда более удобными прямоугольными плугами, приделываемыми к передней оси грузовика.

Для очистки дорог от снега требуется еще одно — а именно щиты для удержания снега. Однако все эти плуги пригодны при равно-

мерном выпадении снега, как напр. на дорогах, защищенных лесами. На незащищенных дорогах, где ветер образует большие снежные наносы, такая очистка почти невозможна или крайне затруднительна. Для предупреждения заносов на расстоянии 15—30 м от дороги устанавливаются щиты. Благодаря этому снег собирается за щитами, а дорога остается свободной.

Щиты делаются высотой 1,25—1,70 м, отдельные дощечки связаны между собой железной проволокой. Щиты доставляются в рулонах длиной около 18 м; к ним нужны также железные столбы, устанавливаемые через 3 м. Щиты устанавливаются осенью и снимаются весной. Если наносы снега за щитами становятся очень высокими, то щиты могут быть поставлены на нанесенном снеге.

Швеция

ПЕРВЫЙ АВТОДОРОВСКИЙ ФОТОКОНКУРС

Широкая работа Автодора на предприятиях, в колхозах, сельсоветах, совхозах и МТС до настоящего времени почти не нашла своего отражения в фотоснимках.

Отдел печати ЦС Автодора и редакция журнала «За рулем» и газеты «Автодор», желая завязать и укрепить постоянную связь с фотокоррами-автодорцами, объявляют конкурс на лучший снимок.

Снимки должны отвечать одной из следующих тем:

1. Автотракторное производство (отдельные наиболее интересные производственные моменты).

2. Эксплуатация автотранспорта и различные способы передвижения от автомобиля до волокуши.

3. Дорожное строительство, а первую очередь с участием населения. Образцы благоустроенных дорог и непроходимых проселочных путей, образцы ударной борьбы с бездорожьем.

4. Новые виды моторного транспорта. Моторные лодки, глиссеры, вертолеты в народном хозяйстве страны.

5. Автотранспорт и тракторный парк МТС в с.-х. кампаниях.

6. Практическая работа автодорских коллективов: военная работа, подготовка кадров, участие в выполнении промфинплана предприятий, работа ударных автодорских бригад, дорожное строительство, автодорские дорожные субботники, ремонт подъездных путей и др.

Проведение фотоконкурса не случайно совпадает с массовыми кампаниями, объявленными ЦС Автодора, и в первую очередь с конкурсом на лучший коллектив. Работу образцовых коллективов на предприятиях, колхозах и МТС надо показать не только в живых ин-формациях, но и в серии фотоснимков.

По фотоконкурсу устанавливаются 15 премий, из них 2 первых премии по 100 руб. за снимок, 3 вторых по 50 руб. за снимок и 10 третьих по 25 руб. за снимок.

Премированные фото, а также вообще все снимки, пригодные для печати, будут помещены в журнале «За рулем» и газете «Автодор» за общую плату.

Последний срок: представления снимков на конкурс — 1 апреля 1933 г.

Снимки посылайте в редакцию (Москва 6, Страстной бул., 11) с надписью: «На автодорский фотоконкурс».

ПРИМЕНЕНИЕ „СВОБОДНОГО КОЛЕСА“ В АВТОМОБИЛЯХ ДАЕТ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ВЫГОДЫ

Новая система автомобильной трансмиссии «свободное колесо» с технической стороны знакома нашим читателям. Но, небезинтересен и экономический эффект эксплуатации в течение года этой трансмиссии в Америке, где она впервые появилась.

Мы приводим здесь таблицы, составленные главным инженером фирмы Студебекер Дельмаром Ж. Рузом.

Руз обработал результаты многих специальных испытаний и использовал наблюдения частных владельцев и повседневной эксплуатации.

В испытаниях в условиях городского движения (г. Чикаго) участвовали два одинаковых автомобиля «Гупмобиль», отличающиеся только трансмиссиями. Изю дня в день они проделывали один и тот же путь. В результате, мотор автомобиля с «свободным колесом» сделал на 22% меньше оборотов, чем мотор другого автомобиля.

Не менее интересны и результаты расчетов Руза на теоретический максимум экономии горючего при свободном колесе.

Скорость общ. автомобиля (км. в час)	Скорость автомоб. с свободным ходом (км в час)	Максимум экономии в проц.
80	64—96	24—29
80	72—88	23—27
48	40—56	27—42
32	24—40	26—50

Примечание. Колебания в процентах неизбежны, так как расход на торможение, маневрирование и т. п. точно рассчитать нельзя.

Кроме того, Руз сообщает, что на последних национальных женских автомобильных гонках на экономность по горным дорогам Калифорнии расстоянием 200 км, впервые за много лет первое и второе место взяли автомобили «Студебекер» с «свободным колесом», сделав в среднем 47 и 45 тонно-миль на галлон горючего. Лишь на 3-м месте был автомобиль легкого класса («форд»), сделавший 43 тонно-миль.

И. Б.

Экономия бензина и масла при пользовании трансмиссией со свободным ходом

Пройдено всего миль	Скорость км. в час	Расход горючего				Расход масла				Условие пути
		км на литр		Проценты		км на литр		Проценты		
		Обычн. транс-миссия	Свобод-ный ход	Увели-чение км	Умень-шение расх.	Обычн. транс-миссия	Свобод-ный ход	Увели-чение км	Умень-шение расх.	
4 896	48,3	4,8	5,8	21	17,5	433	666	59	38	Горн. дорога (средняя) Ровное шоссе в городе
960	46,1	5,9	7,6	30,5	23	683	977	43	30	
848	68,3	4,6	4,4	18,5	16	142	520	270	68,5	
509	16,5	3,2	3,6	12	10,5	281	320	14	12	

УПОТРЕБЛЕНИЕ ДЕГТЯ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

В Англии за последние годы большое внимание уделяется дегтю как материалу для строительства и ремонта шоссе-ных дорог.

Исследованиями было установлено твердое соотношение между составом дегтя и наиболее подходящим сортом крупно- или мелкозернистого насыпного материала.

При употреблении этого способа достаточно взять указанное количество насыпного материала и спрессовать его легким катком.

В специальных случаях, например при покрытии дегтем поверхности асфальто-бетонных дорог, необходимо предварительно удалить с помощью проволочных щеток корку, образующую неровный слой на поверхности недавно построенных дорог этого типа. Корка неплотно пристаёт к поверхности асфальто-бетона и со временем либо стирается, либо откалывается.

Наилучшие результаты будут получены при двойной обработке поверхности, которая за-

ключается в том, что дорога сначала покрывается первым слоем жидкого креозота или дегтя такого состава и силы проникновения, что он быстро пропитывает и защищает цементный раствор и отдельные частицы пласта (агрегата).

После промежутка в 24 часа ремонтируемые места покрываются плотным слоем специально-го дорожного дегтя, который в свою очередь покрывается насыпным материалом, лишенным пыли, размером от $\frac{1}{8}$ — $\frac{3}{8}$ дюйма. Последний вдавливается в деготь посредством легкого катка.

Применяемый в качестве материала для дорожных покрытий деготь должен обладать вязкостью в 180—240 секунд. Его следует нагревать до температуры в 120—150° Ц и наносить ровным плотным слоем на указанный сухой пласт в пропорции одного галлона (4,5 л) дегтя на каждые 840 кв. см дорожной поверхности.

ДОРОГИ КАЗАКСТАНА

На юге СССР в двух частях света — Европе и Азии — раскинулась громадная, местами безводная и пустынная территория Казакстана.

Площадь Казакстанской республики исчисляется примерно в 3 млн. кв. км, и понятно, что для такой громадной территории, имеющей в различных точках богатейшие залежи полезных ископаемых, необходим четко работающий транспорт всех видов.

Некоторые районы расположены от областных центров на сотни и даже тысячи километров. А об отдаленности областных центров от республиканского и говорить не приходится.

Спешное письмо от Эмбы до Алма-Аты идет около месяца. Почти такая же связь с Уральском и рядом других районов Казакстана.

Сейчас нормальная эксплуатация фабрик и заводов, работа новостроек и завершение хлебозуборочной кампании упирается часто в работу транспорта.

Все это ставит перед Казакстаном вопрос о постройке больших автодорожных магистралей и о приведении в проезжее состояние всех дорог низовой сети.

Необходимо провести большую работу по исследованию и освоению территории.

Создание новых кадров — также один из важнейших вопросов. Два года работающий Семипалатинский автодорожный техникум, Петропавловские курсы дорстройуча и другие дорожные школы республики еще не дали ни одного выпуска специалистов.

Необходимо провести коренизацию дорожного аппарата, укомплектовывая дортехникум и доркурсы преимущественно казакками.

Незнание райдортехниками казакского языка сильно тормозит выполнение районных планов.

Плохо налажена связь с районами. Облдортранс, обслуживая точки, в радиусе до 1 000 и более км, не имеют ни одной автомашины.

Решающую роль в борьбе с бездорожьем должно сыграть трудовое участие населения.

В 1932 г. силами трудового участия по Казакстану должно было быть построено 7 875 км дорог и 6 264 пог. м мостов, на общую сумму 16 830 тыс. руб. Эта огромная программа при ее выполнении сильно смягчила бы острую бездорожную республику. Но на 20/IX 1932 г. план был выполнен всего на 9—10%, причем сводки о выполненных работах получены только от 50% общего количества районов.

Этот глубокий прорыв объясняется затянувшимся разделом республики на области, в виду чего аппараты облдортрансов начали сколачиваться только в мае—июне.

Кроме того специфические особенности Казакстана «стирают с лица области» целые районы. Так, перекочевали Куевский, Абролинский, Чингиставский и ряд других районов, не говоря уже об аулсоветках, которые очень часто перекочевывают с места на место.

Кроме того многие районы еще не осознавали значения трудового участия в дорожных работах.

Даже в Южно-Казакстанской области, более передовой по дорожному строительству, президенту Облсполкома от 18/VI 1932 г. отмечает, что из целого ряда районов поступают тревожные сведения от дортехников о крайне тяжелых экономически-бытовых условиях дорработников, что тормозит выполнение планов.

Слабость дорожных органов, самотек в работе, беспомощность большинства райдортехников, извращение правительственных постановлений отдельными органами, слишком позднее и неполное включение в борьбу с бездорожьем общественности, печати сказались на позорном выполнении плана.

Только в конце июля в областях и многих районах были организованы штабы по борьбе с бездорожьем, спущены на места директивы, включились в освещение хода дорстроительства отдельные газеты («Ленинградская смена», «Прииртышская правда» и др.).

Правда, отдельные районы по-боевому разрабатывают дорожный вопрос. Актюбинские комсомольцы выделили опытный участок строительства, мобилизовали из своих рядов 100 лучших товарищей, выделили 5 участковых уполномоченных, и в результате августовский план был выполнен больше чем на 50%. Южно-Казакский Облдортранс послал в Казалинский рик инженера, который сумел поставить дело и, мобилизовав внимание района, добился перевыполнения полугодового плана работ.

Надо шире повести кампанию за оселание кочующего населения, используя все формы массовой работы для привлечения его на дорработы. Создание райдоротделов, комплектование работоспособного института доуполномоченных, реализация своих директив — боевые вопросы казакстанских организаций.

Автодорожная организация в этом деле должна показать подлинное лицо пролетарской общественности. Вместе с увеличением своих малочисленных рядов (на сегодня 15 тыс. членов), вместе с созданием и укреплением ячеек, Автодор должен практически включиться в дорстроительство, путем посылки бригад в отстающие участки, организацией агитпробегов, ударных бригад на строительстве и т. д. Развертывание массовой работы, разяснение значения дорстроительства с трудучастием, организация постоянных бригад при колхозах — основные задачи Автодора, выполнение которых требует четкой согласованности и взаимопомощи с дорорганами.

Уже сейчас необходимо начать подготовку к строительному сезону 1933 г. Контрольные цифры должны быть проработаны и уточнены в каждом районе и в каждой области.

Выполнив все эти условия, обеспечив использование трудучастия, использовав зиму для заготовки стройматериалов, районы выпонят свои дорожные планы полностью и выдвинут республику в ряды передовых областей и краев Советского союза по дорожному строительству.

Петропавловск.

А. Борисин А. Безобразов

КОЛЛЕКТИВ АВТОДОРА

НА ЗАВОДЕ ИМ. СТАЛИНА (БЫВШ. АМО)

БУДЕТ ДОСТОИН СВОЕГО ЗАВОДА

Завод имени Сталина — один из бедущих в авто.обильной промышленности Советского союза.

До недавнего времени автодорожская работа на заводе им. Сталина не носила планового характера. Автодорожцы не могли похвалиться борьбой за промфинплан, за высококачественную продукцию. Автодорожский коллектив не сумел завоевать авторитета. Связь с партийными и профессиональными организациями завода была чрезвычайно слаба.

Тем труднее было новому руководству за короткий 4-месячный период перестроить работу.

Вместо числящихся прежде на бумаге 6 000 членов коллектива при новом руководстве было выявлено и зарегистрировано на 1 октября только 2 200; но уже к 1 ноября прирост выразился почти в 1 000 членов, и организация продолжает быстро расти.

Особенно залучены дела с лотерейными билетами. Из 25 тысяч билетов автолотереи реализовано 7 000, причем деньги собраны не все, и держателей лотбилетов приходится разыскивать по всему заводу.

Характерным примером того, как велись дела раньше, может служить следующий факт: в феврале серпомолотовцы вызвали на соревнование коллектив Автодора завода им.

Сталина по лучшему распространению лотерейных билетов. Сталинцы вызов приняли, договор написали, подписали и утерли.

Сейчас значительно ожила работа коллектива по дорожному строительству. Автодор добился от Горстроя переброски сил для упорядочения подъездов к заводу, а транспорт-



Автодорожцы завода им. Сталина овладевают техникой мотора.

Фото фотокружка з-да им. Сталина

ный отдел отпустил 6 машин для подвозки стройматериалов. Своя машина использована быть не может, так как стоит в ожидании капитального ремонта. До последнего времени Автодор не имел своего гаража, а сейчас уже получено, правда, вне территории завода, место для постройки его.

Технической учебной охвачено 340 человек; из них 215 занимаются заочно, остальные — в кружках.

В комиссию, проводившую переквалификацию шоферов завода, был включен представитель Автодора.

Открытое письмо автодорожцев автозавода им. Сталина к автодорожцам смежных производств, в котором они призывают товарищей мобилизовать все силы для ликвидации брака и для технического усовершенствования выпускаемой продукции, накладывает в первую очередь обязательства на них самих.

И автодорожцы осознали это: в ноябрьском рапорте коллектива завода им. Сталина изят ряд конкретных обязательств по автодорожской и производственной работе, к реализации большинства которых уже приступлено (постройка гаража, кружки по автоделу, посты по проверке качества продукции и т. д.).

На основе тесной связи со всеми парт- и профорганизациями, начиная с заюкома и парткома и кончая цеховыми ячейками, широко применяя метод ударничества и соревнования, сигнализируя отставание и беря на бумсир отстающих, автодорожская организация завода им. Сталина на всех участках должна проявить максимум активности.

Л. Бать



В сборочном цехе завода им. Сталина.

Фото А. Аркадьева

В Центральном совете Автодора

ПЛЕНУМ ЦС АВТОДОРА

В последних числах января собирается расширенный пленум ЦС Автодора.

На повестке дня пленума следующие вопросы: 1) оргмассовая работа; 2) участие Автодора в хозяйственно-политических кампаниях; 3) подготовка кадров.

После пленума состоится специальное совещание по организационным вопросам.

ПРЕМИАЛЬНЫЙ ФОНД ПЯТИЛЕТКИ О-ВА

Считая необходимым всемерно поощрять лучших активистов, показывающих образцы общественно-самодеятельной работы и большевистской борьбы за рост и укрепление автодорожного движения, президиум ЦС создал премиальный фонд в размере 30 тыс. руб.

Премии имени «пятилетия Автодора» будут выдаваться в первую очередь работникам низовых организаций.

ПОДГОТОВКА К ВСЕСОЮЗНОЙ «ДЕКАДЕ АВТОДОРА»

В связи с всесоюзной «декадой Автодора», которая проводится почти повсеместно с 20 декабря по 1 января, ЦС Автодора проделана большая подготовительная работа.

Оргинструкторский отдел послал на места 15 бригад и отдельных инструкторов для участия в проведении декады. Бригады были направлены в следующие края и области: Нижняя Волга, Средняя Волга, Башкирия, Западная область, Татария, Урал, Белоруссия, Казакстан, Киргизия, Таджикистан, Западная Сибирь, Восточная Сибирь, Северный Кавказ, Северный край, Крым, Дальневосточный край, Ивановская область.

В связи с пятилетием о-ва и проведением декады отделом печати ЦС изданы лозунги, тезисы для докладчиков, сборник пьес малых форм, брошюра о работе коллектива и другие печатные материалы.

Для пропаганды идей Автодора в период юбилея ЦС использовал все средства агитации: проведено два театрализованных доклада по радио, выпущен специальный фильм «Пять лет Автодора», организована выставка художественных картин, на места посылаются 6 зрелищных художественных бригад, на некоторых

площадях Москвы будут демонстрироваться автодорожские электролозунги.

НОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ О СЕКТОРЕ ЮДА

Юношеская секция при ЦС Автодора реорганизуется в сектор ЮДА, который будет работать под руководством президиума ЦС Автодора и ЦБ ДКО.

Задача сектора — создавать кружки и группы ЮДА, развернуть пропаганду за овладение детьми техникой автомобильного транспорта, тракторного и дорожного дела, практически вовлекать детей в общественно полезную автодорожную работу.

Для привлечения актива к работе сектора ЮДА, а также для предварительного обсуждения принципиальных вопросов и для координирования работы, проводимой о-вом Автодор, Наркомпросом, в системе ВЛКСМ и при президиуме ЦС Автодора создается общественный совет ЮДА.

Совет ЮДА объединит рабочий, инженерно-технический, педагогический и др. актив Автодора, представителей центральных наркомпросовских, профсоюзных и пионерских организаций, представителей детской и педагогической печати и т. д.

ИТОГИ РЕАЛИЗАЦИИ ЗАЙМА 4-го ЗАВЕРШАЮЩЕГО ГОДА ПЯТИЛЕТКИ

ЦС Автодора взял на себя обязательство распространить среди одиноличников, колхозников, сезонников и неорганизованного населения городов заем 4-го завершающего года пятилетки на сумму 10 млн. руб.

По неполным сведениям, представленным 18 организациями, заем реализован на 2 083 475 р. из общего задания этим организациям в 6 600 000 р. Таким образом заем реализован по этим организациям на 31,57%.

Неудовлетворительное выполнение взятого на себя обязательства — результат недооценки этой кампании со стороны ряда руководителей областных и краевых советов (Ивановская область, Северный край Вост.-сиб. край, Украина, БССР), слабой мобилизацией широкой автодорожной общественности, недостаточно развернутой массовой работой. Все организации Автодора должны вынести для себя серьезный урок из результатов этой кампании.

ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ»

Ограничение тиражей заставляет нас значительно сокращать отпуск журнала «За рулем» для розницы и удовлетворять в первую очередь подписчиков.

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

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

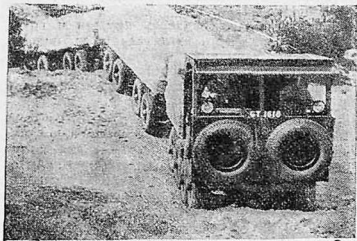
Массово-тиражный сектор ЖГО

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

ТЯГАЧ С ПРИЦЕПНЫМИ ТЕЛЕЖКАМИ

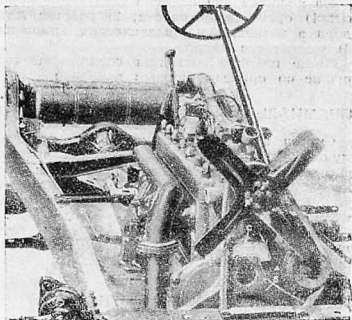
Недавно в Англии был испытан новый тягач с тремя прицепными платформами, предназначенный для перевозки больших грузов.

Каждая из тележек имеет по 8 колес, одетых в балонные шины. Весь «поезд» может свободно перевозить груз весом в 50 тонн.



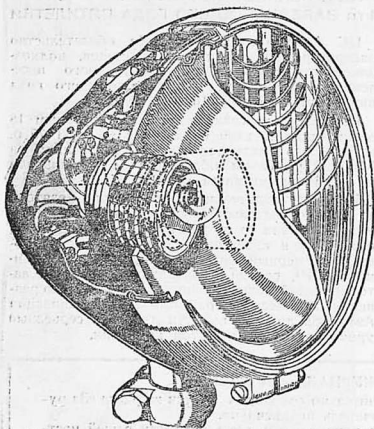
„ПЛАВАЮЩИЙ МОТОР“ СИТРОЕНА

«Французский Форд» — Ситроен в своих последних моделях пережил последний «крик моды» в области подвески мотора у американцев.



НОВЫЙ ПРОЖЕКТОР

Новый тип прожектора выпустила фирма «Цейсс» (Германия): прожектор снабжен специальным противослепяющим устройством.



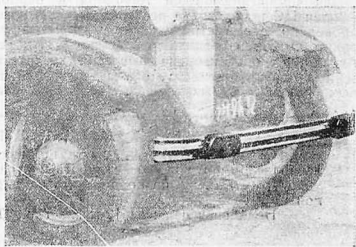
На чертеже — вид фары «Цеселес-250» в разрезе, показывающий капюшон для уменьшения яркости света и устройство стекла.

На фото показан новый «плавающий мотор» последней модели Ситроена. Впереди мотор укреплен на специальной подставке... треугольной формы, снабженной каучуковой подушкой С; подобная же каучуковая подушка укреплена сзади мотора на траверсе (не видна на фото). Третья точка, в которой укреплен мотор — рессора К сдерживает его колебания.

Машина, снабженная таким мотором, в очень слабой степени испытывает вредные последствия, от вибрации мотора.

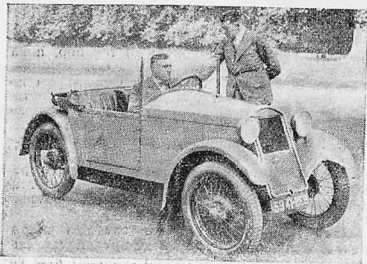
ОСЛАБИТЕЛИ ТОЛЧКОВ

Компания автооборудования Фаулер-Уинтон (САСШ) сконструировала резиновые накладки на бамперы, ослабляющие толчки в густом городском движении! На фото — бампер с ослабителями на 8-цилиндровом «Форде».



ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

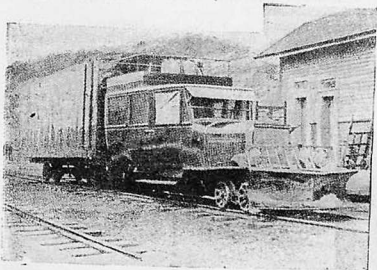
НОВЫЙ „БЭБИ-КАР“



На фото — один из последних французских «автомобилей-малюток», сконструированный инженером М. Саломаном. Его одноцилиндровый мотор (объем 387 куб. см) снабжен термосифонным охлаждением. Машина имеет 3 скорости и задний ход и развивает жорость до 60 км в час. Вес машины без пассажиров — 330 кг. Расход горючего у нового «автомобиля-малютки» равен $3\frac{1}{4}$ л на 100 км пути.

АВТО-ЛОКОМОТИВ

По извилистой железной дороге Рио-Грандо в горах Колорадо регулярно курсирует авто-локомотив с прицепным товарным вагоном.

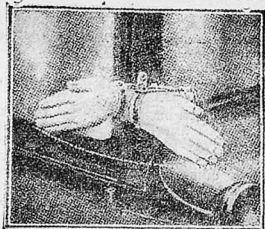


Авто-локомотив — автобус с некоторыми внешними чертами локомотива. Он управляется одним водителем и вмещает 10 пассажиров и 10 тонн багажа.

Основное его преимущество — гибкость на поворотах и необычайная дешевизна эксплуатации.

МЕХАНИЧЕСКАЯ РУКА

Новый тип сигнализатора для закрытых машин выполнен в виде руки. Он может поворачи-

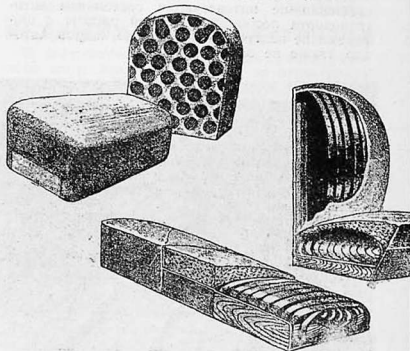


ваться вверх, вниз и вперед, и таким образом сообщать водителям других экипажей об изменении направления движения машины.

НОВЫЕ АВТОБУСНЫЕ СИДЕНЬЯ

Автомобильные и автобусные сиденья, употребляемые в настоящее время за границей, резко отличаются от первоначальной конструкции со спиральными пружинами.

На рис. 1 показано усовершенствованное пневматическое сиденье трубчатого строения. Рис. 2 изображает сиденье, представляющее собой резиновую губку, в разрезе напоминающую медовые соты. В отличие от первого типа этот тип не боится прокола. Наконец, на рис. 3 мы видим последнее изобретение — комбинацию резиновой губки и стальных лент, получившее уже широкое распространение благодаря своей исключительной прочности.



РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

Клишэ

ПЛАНОВО РЕМОНТИРОВАТЬ АВТОМАШИНЫ

В условиях Дагестана автотранспорт играет огромную роль, доставляя промтовары в горные районы и вывозя оттуда сельскохозяйственные продукты. Автотранспорт должен обслужить горные перевалочные пункты и кустарные производства.

Уже в текущем году из 30 районных центров 28 должны иметь автопроезд к республиканскому центру и железнодорожным станциям. Но мы скверно еще относимся к автомашине. 40% общего количества автомашин не выходит из ремонта. Изношенность автомашин доходит до 50—80%. Большинство автомашин требует восстановительного ремонта.

Хозяйственные организации совершенно не занимаются вопросом обеспечения планово-предупредительного ремонта и продолжают

эксплуатировать автомашину до тех пор, пока она в состоянии двигаться.

Так, в Буйнакском отделении Союзтранса до сих пор продолжает находиться в эксплуатации грузовая автомашина № И-30-53, которая имеет пробег в 150 тыс. км при норме пробега в 100 тыс. Машина давно требует восстановительного ремонта.

Недооценка планово-предупредительного ремонта и преступно безалаберная эксплуатация вывели уже из строя 50% автомашин Буйнакского отделения Союзтранса.

Надо установить твердые графики постановки автомашин на планово-предупредительный ремонт, что значительно сохранит наш автотранспорт.

Дагестан

В. Вильпор

85% ШОФЕРОВ БЕЗ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ

Автопарк Экспорттеса насчитывает до 100 автолесовозов и 20 автомобилей. В будущем этот парк должен возрасти. Значит возрастет и потребность в кадрах, которых и сейчас не хватает. В настоящее время все лесобиржи обслуживаются одним группом механиков. Автотехников нет совершенно. 85% шоферов не имеет права на управление машиной. Все это ведет к большой аварийности. Так на лесобирже им. т. Молотова, где имеется 20 автолесовозов, не проходит ни одного дня без аварии.

Все это говорит о необходимости, во-первых, переподготовки существующих кадров, во-вторых, подготовки новых кадров. Ни тем, ни другим Экспорттес не занимается. Характерно отметить, что автодорожские организации совершенно не интересуются состоянием автотранспорта лесобирж. Никакой работы с шоферами не ведется, о подготовке кадров Автодор также не заботится.

В 15 гаражах Экспорттеса кроме стен ничего нет. Гаражи холодные. Инструмента нет, нет запасных частей а главное, здесь нет опытных работников. Обезличка, господствующая в гаражах, приводит к плачевным результатам. Так, в прошлом году была получена большая партия автолесовозов. Сейчас на этих лесовозах нет ни одного инструмента. Не сохранилось даже полдвоймовых ключей.

Дорожное строительство в районе лесобирж ведется из рук вон плохо. Крайдортранс проявляет в этом деле полную инертность.

Темучность рабсилы тоже характерный признак лесобирж.

Все это говорит о том, что организации Экспорттеса и в первую очередь автодорожские организации должны взяться со всей решительностью за оздоровление автопарка и парка лесовозов.

Автодорожцы Архангельска, слово за вами.

А. О.

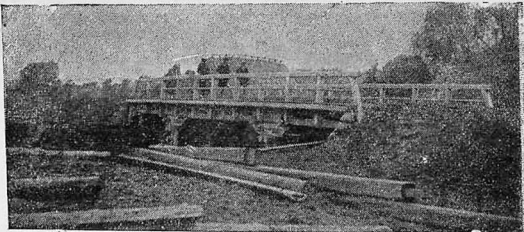


Под Евпаторией замощенное брусчаткой шоссе было разобрано и перекрыто булыжником лишь для того, чтоб покрыть «для красоты» брусчаткой набережную, по которой всякое движение воспрещено.

Фото Любарского

Мост, построенный с трудучастием населения в Чебоксаро-Ядрин-Шу.

Фото Чувашдортранса



НУЖНО СОЗДАТЬ СТИМУЛ К ПОВЫШЕНИЮ ЗНАНИЙ

Мы беседовали с нашим завгаражом о заочном обучении.

— Пишут в газетах, что производится прием в заочный автоинститут. Это — дело хорошее, но только оно мне не нужно, — заявил завгаражом.

— Зачем мне диплом? Я имею 20-летний стаж по автоделу: был шофером, был слесарем, сейчас завгаражом, получаю больше, чем иные инженеры. Только брать будут с меня по 32 рубля в месяц и больше ничего.

Выходит, по мнению завгаражом, что повышать квалификацию нечего, раз берут за

это много, а набавки после не будет. И это говорит завгаражом, шофер 3-й категории, у которого на переэкзаменовке чуть не отобрали шоферскую книжку, у которого плохая организация труда в гараже.

Такое мнение существует не у одного завгаражом ст. Горловка. Я думаю, что следует подумать хотя бы над тем, чтобы снизить плату заочного обучения и экономически заинтересовать в обучении, повышая оклады или зарплату тем, кто лучше овладеет техникой и повысит квалификацию.

Ст. Гор овка

Шофер

НАДО ГОТОВИТЬ КАДРЫ НА СЕЛЕ

Шахтинское отделение Автодора за последние два года организовало автокружки, которые выпустили 150 шоферов. Сейчас работают 7-й и 8-й кружок с количеством слушателей 155 чел. Курс учебы рассчитан на шесть месяцев.

Плохо обстоит дело с экзопнатами, практической учебой на автомашинах, а также с помещением.

Имеются экзопнаты от старых машин, но их очень мало. Три машины Автодора — настоящие «тробы» допотопной марки и ездить на них нельзя.

Союзтранс в практической учебе совершенно не желает помогать автокружкам.

Автодору надо, во что бы то ни стало, дать слушателям максимум практической учебы и

больше наглядных современных пособий.

Кроме этого работают автокружки: при Союзтрансе, Артемовском, Октябрьском и Коминтерновском поселках.

В общем подготовку кадров в городской местности надо признать удовлетворительной.

Плохо обстоит дело с подготовкой автокадров на селе при совхозах, МТС и колхозах, где Автодор совершенно не работает. Особенно хромает подготовка дорожных кадров. Этот вопрос совершенно не популяризован среди масс, и сам Автодор обходит его.

В будущем необходимо развернуть сеть кружков в сельской местности и мобилизовать внимание на подготовку дорожных кадров.

г. Шахты

№ 931431

ЖУРНАЛ ПОМОГ

После помещения в журнале «За рулем» заметки о плохой работе Харьковского заочного автотехникума, мне стали аккуратно отвечать на письма, вернули все контрольные работы, валявшиеся по 10 месяцев.

Теперь я получаю контрольные работы от рецензентов не позже чем через две недели.

Горловка, шахта № 8

Заочник Грединаров

**

В журнале «За рулем» в № 21 была помещена заметка под заголовком «Головотяпы должны ответить» и фото с 2 стоящими во дворе электростанции «Красный Октябрь» тракторами. После помещения фото и заметки тракторы были убраны машинно-тракторными мастерскими, Лиговская ул. г. Ленинград.

г. Ленинград

Черников Н.

НЕ ДОЖИДАЯСЯ КАТАСТРОФЫ

О светофорах, о соблюдении правил уличного движения, о сохранении автотранспорта говорится очень много и не зря. Видимо не все одинаково понимают правила регулирования движения и способы сохранения транспорта.

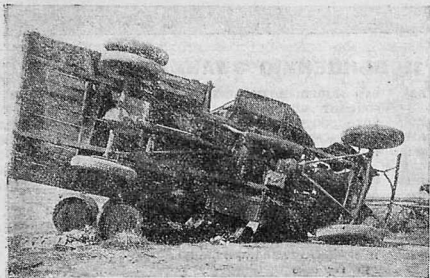
Например, товарный двор ст. Москва-1 Западных ж. д. имеет 7 различных проездов к пакгаузам. Все проезды имеют разную ширину, разное мощение и сильно загромождены. Ни одного указателя проездов, указателя габарита проезда и ни одного предупреждения тихого хода во дворе нет. Однако имеются места, опасные для автотранспорта.

Надо заставить автономную станцию Москва Западных ж. д. расставить соответствующие знаки у контрольных ворот, проездов, пожарной команды и др.

Москва

Соронин

На общественный суд!



Перевернутая машина 1 1/2-тонный «Форд» принадлежит совхозу № 52 Сасовского района Западной области.

Машина перевернулась два с половиной раза в воздухе, хотя шла по профилированной дороге в сухую погоду; авария произошла от неумелой регулировки тормозов. Шофер скрылся.

БЛИЗОРУКАЯ ДИРЕКЦИЯ

В районе зерносовхоза «Красный Октябрь» построено около 80 км дорог. Однако дороги эти в очень скверном состоянии. Они сплошь изрыты ухабами, мосты разрушены, но никто на это не обращает внимания. Под носом дирекции совхоза расположен овраг, через который идет дорога. Во время дождя в этом овраге застревают автомашины.

Нужно немедленно провести хотя бы минимальный ремонт дорог с тем, чтобы уберечь от поломки и обеспечить бесперебойную работу 24 автомашин «Красного Октября».

Зерносовхоз «Красный Октябрь».

Шофер

Сасовский райавтодор должен переключиться на работу в колхозах, совхозах и селах и мобилизовать население на ремонт дорог и мостов.

Колхоз «Победа труда», Сасовский район.

Шестаков

НУЖНО ОРГАНИЗОВАТЬ РЕМОНТНУЮ БРИГАДУ

При гараже зерносовхоза «Красный Октябрь» Нижневолжского края имеется 24 автомашины. Половина их требует капитального ремонта, но в гараже нет ни одного слесаря. Ремонт производят сами шоферы. В итоге машины простаивают по полмесяца, а качество ремонта очень низкое. Техническому осмотру отремонтированные машины не подвергаются. Зав. гаражем т. Дерпачев хотя и хорошо знает свое дело, но один с таким количеством автомашин справиться не может.

Дирекция же, с своей стороны не оказывает никакой помощи.

Такой автопарк требует организации специальной ремонтной бригады, которая сумеет подготовить машины к осенне-зимним перевозкам.

Зерносовхоз «Красный Октябрь».

Шофер

КОЛХОЗНИКИ ПРОКЛИНАЮТ ДОРОГИ

Районное отделение сасовского Автодора очень слабо ведет работу на селе, в колхозах и совхозах.

Вследствие этого дорожное строительство в районе почти сорвано. А между тем материальные возможности и трудовые ресурсы имеются.

Дороги в районе в ужасном состоянии. Мосты разрушены, а в ряде мест от них не осталось никаких следов.

Проклятая трасса, колхозники едут в обезд, часто забывая ценные посевы. Все это приводит к порче транспортных средств.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯВ**

Издатель: **Журнально-газетное объединение**

Уполн. Главлита В — 44 745. Техред Н. Свищиков. Отп. в 7-й тип. «Искра революции» в Мособлполиграф. Филипповск й, 13
З. Т. 1566 Тираж 35 000. Лист Б 5 — 176 × 210 мм 1 бум. лист. Количество знаков одним бумажным листе 20 200
Изд. № 1887/33. Журнал слан в набор 16 декабря, подписан к печати 3 января 1933 г. Приступлено типогр. к печати 7/1—33 г.

№№ серий	№№ лот. билет.	Сумма выигр.	№№ серий	№№ лот. билет.	Сумма выигр.	№№ серий	№№ лот. билет.	Сумма выигр.	№№ серий	№№ лот. билет.	Сумма выигр.	№№ серий	№№ лот. билет.	Сумма выигр.	№№ серий	№№ лот. билет.	Сумма выигр.		
14054	047	300	14781	054	300	15568	009	300	16249	092	200	16820	019	120	17678	099	80		
14056	1-100	4	14821	043	40	15590	031	120	16310	1-100	80	16830	071	200	17685	048	300		
14120	014	120	14823	009	80	15602	1-100	4	16311	091	80	16968	087	400	17696	044	120		
14162	028	120	14833	089	40	15624	092	80	16324	063	300	17019	089	80	17733	081	40		
14168	070	400	14871	020	40	15685	062	300	16373	065	400	17021	021	120	17740	053	120		
14172	093	400	14890	100	120	15755	1-100	4	16377	040	120	17058	078	120	17769	069	40		
14179	027	80	14922	042	120	15758	088	400	16393	054	200	17130	007	200	17771	020	200		
14226	045	2	500	14956	013	200	15791	087	300	16395	042	200	17192	009	80	17797	070	120	
14251	096	400	14975	027	80	15877	045	40	16402	078	300	17198	012	400	17816	023	80		
14258	011	120	15018	1-100	4	15885	015	120	16423	1-100	120	17214	097	200	17895	031	200		
14258	033	40	15034	078	120	15887	093	120	16440	050	2	500	17250	097	400	17917	078	2	500
14315	1-100	4	15071	1-100	4	15914	035	80	16518	045	120	17289	082	80	17949	053	80		
14361	006	2	500	15111	056	120	15949	045	40	16529	001	80	17294	093	80	17951	003	40	
14363	1-100	12	15193	046	2	500	15982	081	120	16611	031	40	17317	079	120	17953	059	1	000
14417	098	80	15211	1-100	10	16006	084	300	16616	100	200	17345	036	80	17970	009	40		
14496	049	2	500	15218	021	1	000	16097	051	120	16629	029	120	17347	001	400	17983	043	120
14535	018	40	15259	074	200	16124	055	40	16694	073	40	17457	048	40					
14535	070	120	15374	029	2	500	16182	099	40	16723	060	40	17458	070	120				
14545	082	80	15484	015	120	16196	1-100	10	16725	1-100	4	17501	066	1	000				
14615	017	300	15506	1-100	4	16200	014	120	16754	1-100	4	17522	1-100	4					
14703	090	80	15556	1-100	200	16234	090	200	16800	1-100	200	17637	1-100	4					

КАК ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТАБЛИЦЕЙ

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

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

ПОРЯДОК ПОЛУЧЕНИЯ ВЫИГРЫША

1. Выигрыши, по желанию выигравшего, выдаются вещами, согласно списка выигрышей.
 2. В таблице указана только стоимость выигрыша. Список выигрышей и стоимость каждого из них помещена после таблицы. Наименование выигрыша соответствует стоимости, помещенной в списке выигрышей.
 3. Денежная выплата выигрышей в 4, 10, 12, 40 и 80 рублей производится немедленно по предъявлении билета всеми учреждениями Госбанка в 4, 10 и 12 руб.—также всеми госстроуберкассами.
 4. Для получения всех выигрышей вещами, а также для получения выигрышей деньгами от 120 руб. и выше, выигравшие пересылают свои билеты открытым почтовым письмом по адресу: Москва, Садово-Кудринская ул., д. № 17—Лотерейному комитету Автодора, при пересылке билета выигравший указывает свое желание получить выигрыш натурой и чем именно, но деньгами, одновременно сообщая свой почтовый адрес, точно и разборчиво написанный, а также, если выигрыш предназначается к получению натурой — наименование ближайшей жел.-дорожной станции или пристани.
 5. Выигрыши пересылаются выигравшим за счет Лотерейного комитета.
 6. Срок заявки на получение выигрыша вещами устанавливается в 4 месяца, а для оплаты деньгами в 6 месяцев со дня опубликования таблицы выигрышей в Ленинградской газете „Красная газета“ и газете „Известия ЦИК и ВЦИК“.
 7. Выигрыши, не востребованные держателями в 6-месячный срок, со дня tirazha поступают в распоряжение о-ва Автодора.
 8. Никакие заявки об утере, краже и т. д. Лоткомом не принимаются. Все справки по вопросам, связанным с получением выигрышей, можно получить в г. Ленинград — Областном совете Автодора (ул. Герцена, д. № 45) в Лотерейном комитете по адресу: г. Москва, Садово-Кудринская ул., д. № 17.
- Кроме этого все справки выдаются во всех коллективах и отделениях Автодора.

Председатель Тиражной комиссии — член президиума Ленсовета — Семенов.

- Зам. пред. Тиражной комиссии — Зам. председателя президиума ЦС Автодора СССР — Лисовский.
- Зам. председателя Тиражной комиссии — председатель Лен. обл. совета Автодор — Орлов.
- Зам. председателя Тиражной комиссии — нач. УПО ЛВО — Фомин.
- Зам. председателя Тиражной комиссии — зам. нач. УПО ЛВО — Горюшин.
- Зам. председателя Тиражной комиссии — редактор газеты „Смены“ — Богданов.
- Зам. председателя Тиражной комиссии — от Облфинотдела — Мартынов.

ЧЛЕНЫ ТИРАЖНОЙ КОМИССИИ

От Обкома ВЛКСМ Забелло, от Облпрофсовета Иванов, от Облсовета Местранса Курочкин, от Политотдела УПО ЛВО Резниковский, от Карелин Сенкевич, от редакции газ. „Смена“ Бронштейн, от УПО ЛВО Гомеров, от Ленинградской обл. Автодора Пуховский, от комитета по моторизации Хотенягин, от лотерейного комитета Ивановский, Дубиковский, от горкома ВКП(б) Горбунов, от Карельского Автодора Филатов, Гутковский, Мюзиев, от Западного обл. Автодора Давыдов, от Псковского райсовета Автодора Потапов, от Череповецкого райсовета Автодора Спиричев, от Новгородского райсовета Автодора Степнов, от Нарвского райсовета Автодора Елизаров, от Московского райсовета Автодора Маскин, от Смольнинского райсовета Автодора Михайлова.

ОТ РАБОЧИХ ОРГАНИЗАЦИЙ

От завода „Красный треугольник“ Георгиев, от завода „Красный путиловец“ Иванов, от завода им. Свердлова Платт, от завода „Большевик“ Григорьев, от завода „Знания труда“ № 1 Чесноков, от завода „Промтехника“ Иванова, от Электросилин Старков, от завода им. Казимиро Тумшевци, от завода № 7 Бутов, от автобазы № 2 „Союзтранса“ Перфильев, от трампарка им. Смирнова Масальский, представитель КК Синицын, представитель ОблРКИ Нужина.
 Ответственный секретарь Тиражной комиссии Астамбовский.