

ЗА РУЛЕМ



2
1933

ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ

парти всех стран, соединяйтесь!
Кобиль—твоя щипка



ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР
Шестой год издания
Редакция:
Н. Беллев, А. Головкин, А. Горюнович,
В. Саргар, М. Кольцов, Н. Осинский,
В. Рубцов, Т. Скачковская, проф. Е.
Чудок, Н. Флак, В. Фридман,
И. Халецкий, А. Штейнер.
Ств. редактор — Н. Осинский.
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

ЦС Автодора—Москва, Садовая
Кудринская 17. Телеф. Д-1-50-32
РЕДАКЦИЯ: Москва, Б. Стростной
бульвар, 11, тел. 3-31-91. Трам. А
6, 15, 18, 23, 25, 29, 41.
Массово-тиражный сектор: тел.
5-51-69.
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1933 год:
на год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р.
60 к., 3 мес.—1 р. 80 к.

ЭНЕРГИЧНО ПОДГОТОВИТЬ АВТОДОРОВЦЕВ К УЧАСТИЮ В СЕЛЬХОЗКАМПАНИЯХ

Никогда еще перед автодоровскими организациями вопросы участия в сельскохозяйственных кампаниях не стояли в такой острой форме и в таком объеме, как это имеет место в отношении 1933 г.
Чтобы понять правильность такого утверждения, во-первых, вспомним хотя бы тот материал который давался «Правдой» о ходе посевной, уборочной и заготовительной кампаний. В будущем не должны повторяться те отрицательные явления, которые наблюдались в ряде мест в минувших кампаниях

Во-вторых, если автодоровские организации, определяя свое место и нащупывая правильные методы своей работы, до сих пор участвовали в сельскохозяйственных кампаниях в небольшом объеме, спорадически, то на одном, то на другом участке, то теперь, на основе накопленного опыта пора вступить широким развернутым фронтом в борьбу за успешное проведение сельхозкампаний 1933 г., важность и значение которых совершенно определено указаны партией и правительством.

Ни одна автодоровская организация не может оставаться в стороне от этой огромной работы, но, чтобы принять в ней участие с пользой для дела, нужно заранее обдумать и определить совершенно конкретно ту работу, которую должны взять на себя каждая ячейка, каждый коллектив.

Центральный совет Автодора должен в самом срочном порядке разослать свои планы, инструкции и письма республиканским, областным и краевым организациям о подготовке и участии автодоровской системы в предстоящих сельхозкампаниях и в первую очередь в весенней посевной.

Что должно быть в основе всей подготовки?

Конкретность в плане, в заданиях, в расстановке сил. Ведь в работе будут участвовать фактически прежде всего низовые коллективы. Поэтому в первую очередь каждая вышестоящая организация, составляя план работ, должна иметь перед собой карту или список размещения коллективов по совхозам, колхозам, МТС, по селам, деревням, коллективов как существующих, так и тех, которые надо в ближайшее же время развернуть в ответственных пунктах.

План надо не придумывать, а выводить из реальных нужд и потребностей данного места, его колхозов, совхозов и МТС. Отсюда ясно, что план надо составлять с участием людей, знающих данные хозяйства и их конкретные нужды.

Самым злым врагом практического живого плана действия является распыление внимания и сил на многие цели. План должен быть целеустремленным, подлинным, собранным. Он должен быть в определенной точке. Пример: Уральский областной Автодор такой план провел по своим коллективам и в результате дал 700 тыс. автодоровских трудовых на дорожных работах. Другой пример: Ленинградский отряд автодоровцев-ударников в Средней Волге, в совхозе им. Элек роза-вода и окружающих хозяйствах, прибыв на место, ознакомился с состоянием хозяйств, наметил об-

Ш А. ЛЕНАВА.— Энергично подгото-
вить автодоровцев к участию в
сельхозкампаниях 1
В ногу с пятилеткой 3
Б. МЕДВЕДЕВ.— За дружную рабо-
ту Автодора с союзом шоферов 8
А. ШТЕЙНЕР.— Как готовить шо-
фе ов на базах Автодора 10
В. ФРИДМАН.— Больше внимания
работе среди детей 13
АРК. МЛОДИК.— Производство лег-
ковых машин на „Красном пути-
ловце“ 16
Инж. С. НОТОВ.— Ремонт в гараж-
ных условиях 18

И. РАБИНОВ.— Советские прессо-
ванные тормозные ленты 22
Хроника мирового автодорожного
дела 23
В. КОСОУРОВ.— Проект советско-
го ограничителя скорости езды
на автомобилях 24
Гаражная смекалка 26
Новости мировой автодорожной
техники 28
Рабселькоры-автодоровцы пишут 30
На общественный суд 32

15 января

2

В номере 39 иллюстраций

1933 г.

ем работ, разбился на группы, дав конкретные задания каждой группе и блестяще выполнил свой план, отремонтировав поломанные машины, вывоза хлеб, обучая водителей и т. д.

Каждый реальный практический план надо обеспечить живыми общественными силами, которые будут проводить его в жизнь, и обязательно заранее наметить определенное лицо, которое было бы ответственно за организацию сил и за проведение в жизнь данного задания. Это должен быть сознательный автодоровец, энтузиаст-общественник. Автодоровская организация, которая испытывает недостаток в таких энтузиастах, которая не смогла их воспитать и сгруппировать вокруг себя,— плохая организация, она не помощник партии и правительству на таком ответственном участке социалистического строительства, как автодорожный.— такую автодоровскую организацию нужно перестроить.

Республиканские, областные и краевые организации должны теперь же под этим углом зрения пересмотреть свои районные организации, а последние — свои коллективы, чтобы немедленно ликвидировать мертвый балласт, а на его место создать действительно живые творческие организации.

Очень серьезной помощью низовой сети является посылка на места подготовленных деловых инструкторов из работников аппаратов и активистов-автодоровцев. К выбору таких инструкторов нужно относиться очень осмотрительно, ибо известно немало случаев, когда неудачно подобранные инструкторы не только не оказывали на местах помощи, но путали и сбивали с толку местных работников. При невозможности командирования на место достаточно сильного инструктора, лучше практиковать вызов работников из нижестоящих организаций для их инструктирования.

В чем должна заключаться практическая борьба автодоровских организаций за успех сельскохозяйственных кампаний?

Прежде всего каждый автодоровец как член добровольного общества, ставящего своей задачей борьбу за механизированный безрельсовый транспорт, за трактор, за дорогу в стране строящегося социализма, должен быть словом и делом агитатором среди масс сознательного участия в строительстве социализма. Автодоровцы и их организации своей деятельностью должны осуществлять эту сознательную помощь партии и правительству в строительстве социализма.

В сельхозпроизводстве исключительно важную роль играет трактор, автомобиль, дорога. Помочь хозяйству, чтобы тракторы и автомобили работали исправно и бесперебойно, чтобы дороги были в исправности, — это значит помочь в огромной части успехам урожая в количестве и качестве.

Автодоровские коллективы должны обращать внимание на машину и заботу о ней. Аварии, порчи и повреждения нужно преодолеть, проверяя состав водителей и повышая их политическую сознательность и техническую квалификацию. Дороги, по которым происходит наиболее напряженное движение машин, должны быть заблаговременно выявлены и приведены в порядок. Особенное внимание должно быть обращено на подготовку мостов к движению машин. Автодоровские коллективы должны иметь в своем составе лучших общественников, квалифицированных шоферов, механиков, дорожников и т. д. В нужных случаях, когда у коллективов не хватает собственных сил, они должны получить техническую помощь бригадами, инструкторами и т. д. от вышестоящих организаций.

Автодоровцы должны содействовать проведению в жизнь постановления Совета народных комиссаров об участии совхозов, МТС и колхозов в дорожном строительстве.

Однако построить дороги и мосты — это еще не все. Надо обеспечить содержание дорог в полной исправности на все время. Здесь автодоровские организации должны взять на себя заботу о ремонте и содержании дорог, путем вовлечения в эту работу всей массы рабочих и крестьян, хозяйства которых обслуживаются данными дорогами. Автодоровским организациям надо раз навсегда и твердо усвоить и внушить массам, что мало построить дорогу: надо обеспечить ее правильную эксплуатацию и организовать все заинтересованное население для постоянного ухода за нею, иначе дорога быстро портится и погибает, и труд оказывается затраченным почти впустую. Забота о содержании дорог — одна из серьезнейших задач автодоровских организаций.

Движение машин по хорошо содержимым дорогам дает огромное сбережение дорогостоящих резины, горючего и предохраняет машины от аварий и, следовательно, от простоев в ремонте.

Общественное внимание автодоровцев при подготовке к весенней сельскохозяйственной кампании и проведении ее должно быть сосредоточено также на других сторонах эксплуатации автодорожного парка: своевременном получении горючего, проверке качества его, хранения, ремонте и т. д. и т. д. На всем этом сложном фронте, всюду, где возникает трудность, автодоровцы должны быть готовы прийти хозяйству на помощь организованно, деловито, умело. Вель автодоровец — тот, кто любит и понимает автомобильное и дорожное дело, втягивает окружающих в борьбу за автомобиль и дорогу. Автодоровец, любя автодоровское дело, постоянно изучает его и свои знания передает окружающим. В особенности это важно при проведении сельскохозяйственных кампаний.

Забота об автомобиле, тракторе и дороге и их разумной эксплуатации, перенесенная в сельское хозяйство, означает своевременное обеспечение хозяйств всеми видами снабжения, своевременные операции по обработке, уборке, вывозке, ограждение продукции от порчи, расхищения. наконец, это означает участие в сложнейшем и ответственнейшем социалистическом сельскохозяйственном производстве.

Классовый враг показал нам в различных сельхозрайонах, что он еще не добит. Автодоровцы организованной, сознательной общественной работой в сельхозкампаниях 1933 г. должны стать активными и мощными участниками в беспощадной борьбе рабочего класса и сознательных колхозников с классово-враждебными элементами и обеспечивать успешное проведение сельхозкампаний, в ближайшую очередь — весенней посевной. Под руководством ленинской партии во главе с т. Сталиным врага мы разавим и социализм построим.

А. Лезава

В ногу с пятилеткой

НА ТОРЖЕСТВЕННОМ ЗАСЕДАНИИ
ПОСВЯЩЕННОМ ПЯТИЛЕТНЕМУ
ЮБИЛЕЮ АВТОДОРА



В президиуме торжественного заседания, посвященного пятилетию Автодора. Слева — т. Осинский открывает собрание; справа — А. М. Лежава делает доклад об итогах пятилетней работы.

23 декабря в Колонном зале Дома союзов Автодор праздновал свой пятилетний юбилей.

Зал заседания декорирован. На широких красных полотнищах — автодоровские лозунги, призывающие активно бороться за скорейшую автомобилизацию страны, за хорошие дороги, за здоровый рост о-ва. В фойе Дома союзов — выставка работы Автодора за пять лет.

Торжественное заседание открывает коротким вступительным словом т. Осинский.

— Наше общество, — говорит он, — имеет от роду всего пять лет, что почти соответствует продолжительности великого плана социалистической индустриализации страны, который был выдвинут, правда, только 4 года назад и победоносно завершается в 4 года.

Совпадение этих сроков неслучайно. Основные задачи о-ва, основные его установки целиком идут по тому же руслу, по которому устремляется наша борьба за осуществление пятилетнего плана.

Центральный орган нашей партии «Правда» в связи с завершением пятилетнего плана подводит итоги по отдельным отраслям достижений. И здесь первой статьёй, первой сводкой наших успехов на промышленном фронте дана сводка достижений в области создания автотракторной промышленности. Это сделано в первую очередь потому, что автотракторная промышленность является одной из самых болевых, одной из самых ударных отраслей и

притом промышленностью, создаваемой заново, почти на пустом месте и отчасти не без содействия миллионов выступавцев, которые в течение этого пятилетия боролись за то, чтобы привлечь общественное внимание к этому вопросу и по линии о-ва оказать всемерное содействие разрыванию автотракторостроения в стране.

Итоги работы Автодора были подведены в докладе председателя о-ва т. Лежавы, а также в последующих выступлениях представителей различных организаций.

— Я не собираюсь, — говорит т. Лежава, — делать длинного отчетного доклада о деятельности Автодора за 5 лет. Это дело не юбилейного заседания. Я ограничусь только основной, общей характеристикой работы и наиболее важными итогами.

Но прежде чем перейти к итогам автодоровской работы, остановлюсь вкратце на характеристике современных политических и экономических условий.

Сейчас закончились 4 года, в которые мы выполнили великий исторический пятилетний план строительства. Наша пятилетка — это важнейшая эпоха не только в истории Советского союза, но и в истории всего мира. Завершение нашей пятилетки есть в то же время завершение построения величайшего маяка, который окончательно определяет путь, по

которому пойдет к освобождению человечества, поработенное капитализмом.

Опыт рабочего класса Советского союза показывает трудящимся всего мира, какими путями нужно идти к завоеванию свободы и утверждению бесклассового общества. Рабочий класс нашего Союза показал, что прийти к освобождению, к завоеванию власти можно лишь через уничтожение капиталистической системы, через диктатуру пролетариата, что единственной организующей силой в завоевании власти рабочим классом является коммунистическая партия.

Годы пятилетки являются сплошной героической борьбой рабочего класса и трудящегося крестьянства за построение социализма в нашей стране. Остатки враждебных классов, разгромленных Октябрем, пытаются оказать бешеное сопротивление социалистическому строительству. Агенты буржуазии делают многочисленные попытки то слева, то справа расшатать и ослабить монолитность нашей партии. Враждебное капиталистическое окружение зорко и неустанно следит за нашей борьбой, за нашими достижениями, выжидая удобного момента, чтобы напасть на Страну Советов.

Преодолевая все эти трудности, победоносно разгромив всякие группировки, наша партия, единая, сплоченная, мощная, твердо идет по пути полного осуществления социализма и создания бесклассового общества.

Бок-о-бок с героической борьбой советского пролетариата в капиталистических странах из

года в год увеличивается развал промышленности и сельского хозяйства, чудовищными темпами нарастает безработица, нищета, голод, вымирание и полнейшая безнадежность. У нас — свет, заря бесклассового общества, у них — мрачный закат классового господства капитала.

Такова общая характеристика того периода, в который развивалось наше добровольное общество, поставившее своей задачей автомобилизацию страны и устройство улучшенных дорог.

Первый этап работы Автодора был периодом собирания разрозненных, распыленных и немногочисленных сил. Нужно было призвать к жизни энтузиастов, поставить их на огромную работу. Нужно было как можно скорее наверстать упущенное время. Этот первый этап был главным образом агитационно-организационным.

В реконструктивный период со всей четкостью выявились вопиющие противоречия между остальными формами и средствами безрельсового транспорта и потребностями нового бурного социалистического строительства. После первой же статьи т. Осинского, напечатанной в «Правде» под заглавием «Американский автомобиль или российская телега», мы получили колоссальное количество откликов со всех концов страны.

Автодорожцы в этот момент должны были все свое внимание устремить на вопросы автомобилизации. Ведь очень многие автодорожские работники, даже в то время, мыслили разрешение этой проблемы только в форме увеличения нашего парка машин за счет импорта. Нужно было в корне изменить господствовавшее в то время настроение, нужно было доказать на деле, что мы можем и должны поставить вопрос о собственном автостроении. И когда мы подошли к этому вопросу то в первую очередь разрешали казалось совершенно элементарные споры, какие машины нужны нам, какой завод построить — грузовых машин или легковых и т. д.

Однако настроение быстро изменилось, и вопросы о типе машин, о размерах заводов, о том, какие еще нужны механизированные средства перевозок, стали быстро продвигаться вперед.

За прошедшие 5 лет у нас имеются несомненно крупные достижения в области развертывания автостроения, в создании различных видов механизированного безрельсового транспорта, в дорожном строительстве и т. д.

Вот конкретные примеры. При нашем участии, при нашем содействии общественники-автодорожцы — работники НАТИ сконструировали вездеход НАТИ-2, который блестяще выдержал испытание, показав в песках пустыни Кара-Кум лучшие качества по сравнению с чемпионом мира — ситроэновским вездеходом.

Три года назад была сконструирована малолитражная машина НАМИ-1. Испытания показали недоработанность этой конструкции, ее недостатки. НАТИ при помощи Автодора сконструировал теперь более усовершенствованный тип малолитражки — НАТИ-2. Пять опытных машин этой марки построены на



Здание Дома союзов в день празднования 5-летнего юбилея Автодора.

Фот. С. Шингарова



Рапорт московской краснознаменной пожарной охраны на вчерашнем, посвященном 5-летию юбилею Автотора. Фото С. Шингарева

средства Автотора, при его исключительной поддержке.

Также три года назад автоторовцы поставили перед собой задачу — дать аэросани, которые особенно нужны нашим северным районам. И вскоре был уже устроен первый пробег аэросаней, их подвергли техническим и экономическим испытаниям и действительно извлекли все необходимые указания для того, чтобы аэросани пошли на службу строительству социализма.

В течение двух лет аэросани регулярно эксплуатируются на линии в Чувашской республике, они работают также в отдельных хозяйствах различных районов Союза по перевозке ценных грузов и пассажиров.

Не менее важным достижением являются глассеры. Они рейсируют по Москва-реке, по Волге, они были показаны на выставке в Петровском пассаже. В этом деле за последнее время мы имеем исключительно выдающееся достижение наших энтузиастов, недавно завершившееся официальным признанием. Тов. Гартвиг, талантливый конструктор-общественник, сконструировал новый глассер А-13, который показал блестящие качественные достижения мирового значения. У нас есть теперь все условия для массового производства применительно к различным условиям 15 типов глассеров.

Большая работа проделана нашими работниками по моторным лодкам и по мотоцикловому строению. Благодаря их энергии мы имеем

большие достижения в организации производства (правда, пока еще в начальной стадии) мотоциклов, мы имеем новую конструкцию мотоцикла, которая также войдет в эксплуатацию.

О достижениях пожарного бюро, которое является нашей гордостью, вы можете судить по некоторым экспонатам, которые выставлены в фойе этого здания.

Немалую работу проделали автоторовцы над газогенераторами: проведен всесоюзный конкурс на лучшую газогенераторную установку для тракторов и автомобилей; на средства Автотора построено 4 опытных модели для гусеничных тракторов «Катерпиллер» и «Коммунар». Мы имеем основания считать, что проблеме перевода тракторов на твердое топливо мы этими конструкциями разрешаем.

Участие автоторовских организаций в оборонной работе выразилось в подготовке специальных кадров водителей и шоферов для нужд Красной армии, в участии автоторовских отрядов и маневрах, в проведении кампании по созданию фонда моторизации погранвойск.

Далее т. Лежава подробно останавливается на большой работе, проделанной автоторовскими организациями по подготовке кадров.

— В этой квалифицированной автоторовской аудитории, — говорит он, — не нужно даже напоминать, в каком исключительно тяжелом положении находится дело подготовки кадров. В любом автотракторном хозяйстве вы имеете картину громадных простоев машин в ремонте. А машины попадают на ремонт по крайней мере в половине случаев вследствие слабой подготовленности кадров.

Работа Автотора по кадрам выражается в следующих цифрах: шоферов-водителей за 10 мес. этого года подготовлено 40 тыс., трактористов — 3324, дорожных сельхозмашинистов трудового участка — 410. Через заочные курсы Автотора мы пропустили по автоделу 45 тыс., по тракторному делу — 45 тыс. и по дорожному делу — 35 тыс. чел. Как видите, количественные достижения большие, но за качество подготовки мы должны еще серьезно бороться.

Занимаясь подготовкой кадров, мы, конечно, не могли пройти мимо огромнейшей проблемы — подготовки смены. Развертывание работы среди подрастающей детворы привело к созданию организации ЮДА — юных друзей Автотора, которая из года в год растет по своему составу и улучшается по качеству.

За последние два года усилилось участие автоторовской общественности в важнейших политических кампаниях. Развернуто большое издательское дело — это всем знакомый журнал «За рулем», наша газета «Автотор» и многие специальные издания.

Таким образом, если перечислить все то, что мы сделали за эти годы, то действительно достижения у нас огромные. Но если мы обратимся к основному вопросу — к работе коллектива, к работе каждого автоторовца в отдельности, к массовой работе двухмиллионной организации, то мы не получим той отрядной картины, которую я вам только что нарисовал, характеризующая наши общие достижения.

Мы слишком долго и слишком много занимались ведущими проблемами, которые осуще-

ществлялись отдельными активнейшими группами, энтузиастами и творческими работниками Автодора, а широкую массовую работу мы начали развертывать с опозданием.

Что сейчас нужно сделать для того, чтобы двинуть это дело вперед, чтобы превратить Автодор в действительно массовую организацию?

Нужно добиться, чтобы автодзоровцы не только носили в кармане автодзоровский билет и уплачивали членские взносы, — кстати сказать, дело с уплатой членских взносов также обстоит из рук вон плохо, — но и были активными работниками.

Каждый автодзоровец должен чувствовать себя обязанным реагировать на каждый факт, на каждое явление, с которым он сталкивается и которое является в той или иной степени угрозой в эксплуатации машин, в дорожном строительстве, в подготовке кадров и т. д.

Этого мы еще не наблюдаем. Когда автодзоровец видит грузовик, мчащийся по улицам Москвы со скоростью 50—60 км в час, он на это не обращает внимания, он не записывает номера машины для того, чтобы арестовать шофера и привлечь к ответственности.

Наши основные установки для дальнейшей работы — это борьба за массовый Автодор с конкретными задачами, борьба за максимальную дисциплину в автодзоровских организациях. Нам нужна эта дисциплина во всех отношениях — и в делах организации, и в делах взаимоотношений.

Теперь уже нельзя ни в центре, ни на местах говорить о необходимости дорожного строительства «вообще». Речь должна идти о строительстве определенного типа дорог — грунтовых, гравийных, булыжных, асфальтовых, об отрезке дороги — от такого-то сооружения до такого-то пункта, или от такого-то колхоза в таком-то направлении и т. д.

Конкретизация руководства, конкретизация управления — вот основная задача, которую мы должны осуществить, вступая в 6-й год своего существования.

— Я думаю, — закончил свой доклад т. Лежава, — что на основе тех достижений, которые у нас есть, мы можем смело ставить перед собой еще большие задачи во всех областях автомобильного, тракторного транспорта и дорожного строительства и можем смело и твердо заявить и нашей партии, и нашему правительству, что мы с удвоенными силами будем им помогать в строительстве бесклассового общества во вторую пятилетку, что мы и впредь будем вести напряженнейшую борьбу за единство, монолитность нашей партии, за проведение в жизнь генеральной линии, что мы примем все меры, чтобы стать действительно квалифицированными помощниками нашей славной Красной армии, что мы будем напряженными темпами готовить смену, воспитывать молодое поколение, давая ему техническую и политическую подготовку.

Да здравствует наша партия! Да здравствует ЦК во главе с т. Сталиным!

Юбилея в день его пятой годовщины представляли различные организации.

От имени Реввоенсовета СССР выступил с приветствием т. Халепский.

— Бойцы Красной армии и начальствующий состав, — говорил он, — зорко и чутко присматриваются к деятельности Автодора. Мы, армейцы, понимаем, что сила современного оружия в будущей войне заключается в сознательном, искреннем, до конца преданном партии и рабочему классу человеке современной техники.

Капиталистический мир, независимо от всех жевневских и прочих конференций по разоружению, ищет новые, совершенные формы боя, ищет новые пути привлечения на службу войны современной техники. Капиталистический мир организовал лучшие предприятия, для того чтобы дать наилучшие средства борьбы и уничтожения человечества. Попутно с этим он мобилизует свою классовую общественность — т. е. ту же «массу бойцов, которые могут сесть на боевые машины».

Мы не должны успокаиваться на той благоприятной международной обстановке, которую имеем на сегодняшний день. Мы не можем воткнуть штык в землю, ибо как бы ни была благоприятна для нас обстановка, классовый враг ищет наше слабое место, чтобы схватить за горло советскую власть, чтобы покончить с большевистской заразой.

Это знают все — от пионера до бойца, это знает каждый честный советский гражданин. Поэтому мы должны всячески укреплять нашу армию, которая охраняет границы социалистического отечества и дает возможность рабоче-



Делегация механизированных частей подносит председателю ЦС Автодора А. М. Лежаве в день 5-летия о-ва подарки — альбом и модель коробки скоростей.

Фото С. Шингарева

му классу поспойно работать у станка и создавать социалистические ценности.

В лице Автодора мы имеем такую общественную организацию, которая может оказать нам техническую помощь, дать индустриальную базу. Вот почему мы так чутко относимся к Автодору, стремимся непосредственно участвовать в его работе. Каждое достижение о-ва Автодор есть достижение РККА, каждый лишний автомобиль, лишний трактор увеличивает силу и мощь Рабоче-крестьянской Красной армии.

Мы не можем, как это было иногда в гражданской войне, идти в наступление на врага, прикрываясь лишь собственной кожей. Мы должны в противовес капиталистическому миру обеспечить свою Красную армию необходимыми техническими средствами. И в этом—еще раз повторяю,—многомиллионная общественность Автодора несомненно может оказать нам большую помощь.

От имени Цудортранса с приветствием выступил **т. Перепелкин**.

— Мы празднуем пятилетний юбилей Автодора, — говорит он, — наряду с блестящими достижениями на хозяйственном фронте. По-большевистски освоены нами мировые гиганты. Мы имеем ряд строящихся автотракторных заводов и закладываем десятки новых заводов. Заслуги автодорской организации по освоению этих предприятий колоссальны.

В ряде областей и в ряде районах у нас были прорывы в дорожном строительстве. Но там, где автодорские организации включились в борьбу за дорожное строительство, эти прорывы ликвидированы. Примером могут служить Чувашия, Горьковский край, Ленинградская обл., Узбекистан и др., перевыполнившие план доростроительства.

Я уверен, что и вторую пятилетку дорожного строительства и автомобилизации мы блестяще освоим при активной помощи Автодора.

От Центрального комитета союза автотракторной и автомобильной промышленности юбиляра приветствует **т. Соболев**.

— Пять лет существования Автодора, — говорит он, — знаменуют огромнейшие успехи в области автомобилизации, дорожного строительства и укрепления обороны страны.

Заводы автотракторной промышленности за этот год показали образцы большевистской работы и борьбы за овладение новейшей техникой.

Трудности пускового периода позади. Сейчас наши заводы выпускают уже не десятки и сотни, а тысячи и десятки тысяч тракторов и автомобилей для промышленности, сельского хозяйства и обороны страны.

Но учитывая массовый выпуск автомобилей и тракторов, надо сказать, что состояние наших дорог является угрозой для автотранспорта. Поэтому сегодня, когда мы подытоживаем наши успехи, мы должны поставить вопрос о дорожном строительстве, о расширении и улучшении дорог во главу угла.

От имени ЦС Осоавиахима выступает с приветствием **т. Белицкий**.

— Сила нашей армии, — говорит он, — заключается в том, что ее окружает ряд крупнейших общественно-политических оборонных организаций — Осоавиахим, Автодор, РОКК, ОДР.

Мы, осоавиахимовцы, особенно заинтересованы в росте Автодора. Нам хотелось бы, чтобы каждый осоавиахимовец умел владеть мотором, умел управлять нашей советской машиной.

Многомиллионный Осоавиахим стремится к тому, чтобы все его члены прошли через школу Автодора, чтобы они были не только осоавиахимовцами, но одновременно и автодоровцами, т. е. чтобы они овладели техникой мотора.

От научного автотракторного института выступает **т. Зелинский**.

— Не случайно, — говорит он, — что всякая новая техническая идея, всякий новый вопрос, касающийся того или другого вида безрельсового транспорта и дорожного строительства, находит активную, реальную помощь Автодора. Не случайно шефство Автодора над нашим институтом и большие результаты этого шефства.

Догнать и перегнать — это значит не только построить гиганты по образцу современной зарубежной техники, но и строить новые типы машин, типы наши, советские, приспособленные к нашим требованиям.

Проблема перевода нашего парка на нефть, на дизеля, над которой бьется весь капиталистический мир и которую в массовом порядке осуществляет только большевики, находит свое отражение как в работах заводов и научно-исследовательских организаций, так и в работе Автодора.

Тов. Лежава говорил здесь относительно вездехода, который выпущен нашим институтом. Не случайно, что искания нового технического решения задачи, перемонженные на инициативу и помощь массовой автодорской организации, дали нам возможность перекрыть крупнейшую капиталистическую фирму Ситроен.

Тов. Лежава говорил о глссерах. Мы можем гордиться, что вещь, которая является с технической стороны подлинно мировым достижением, выпущена бывшим рабочим изобретателем, а ныне инженером и талантливейшим конструктором **т. Гартвигом**. Это достижение также является результатом активной помощи Автодора.

Нет ни одной острой технической задачи, нет ни одной новой технической идеи, которая не была бы подхвачена Автодором. Автодор успешно превращает в жизнь лозунг **т. Сталина** об овладении техникой.

Далее юбиляра приветствовали от имени пограничных войск ОГПУ **т. Воцент**, конструктор малолитражного автомобиля НАТИ-2 **т. Шаранов**, делегация завода им. Сталина, представитель Горьковского автозавода **т. Волков**, представитель Московской краснознаменной пожарной охраны, начальник школы военных автотехников и делегация Юных друзей Автодора.

ПРИВЕТ

ВСЕСОЮЗНОМУ С'ЕЗДУ ШОФЕРОВ

Центральный совет Автодора и редакция журнала „За рулем“ приветствуют всесоюзный с'езд союза шоферов от имени двухмиллионной армии автодорожцев и выражают уверенность, что в результате совместной дружной работы союза шоферов и Автодора стоящие впереди задачи по автомобилизации страны, овладению техникой и укреплению труддисциплины среди шоферов под руководством ленинской коммунистической партии будут успешно разрешены.

Центральный совет союзного Автодора

ЗА ДРУЖНУЮ РАБОТУ АВТОДОРА с СОЮЗОМ ШОФЕРОВ

31 декабря 1917 г. в Ленинграде собрался первый всесоюзный с'езд шоферов и автораб-отников фронта и тыла.

Через 15 лет снова в Ленинграде созывается организационный с'езд автораб-отников.

За эти 15 лет автотранспорт вместе со всей страной переживал лишения в годы интервенции, вместе со всей страной он бурно растет и крепнет в годы мирного строительства.

Самостоятельный союз шоферов не мог существовать при совершенно незначительном автотранспорте. Объединение раб-отников местного транспорта в один профессиональный союз, охватывающий быстрорастущую гражданскую авиацию и автотранспорт, было вызвано тогда практической необходимостью.

Теперь же образование союза шоферов на базе мощного роста автомобилизации СССР полностью соответствует новым задачам профсоюзной работы в реконструктивный период и установкам ЦК ВКП(б), которые легли в основу исторических решений V пленума ВЦСПС.

Парк машин и армия автораб-отников за последние годы растут с огромной быстротой. В течение первой пятилетки создана совершенно новая автомобильная промышленность, выпускающая уже сотни машин ежедневно. Полное развертывание построенных заводов будет ежегодно обогащать страну на сотни тысяч автомобилей. Еще недавно в СССР была горсточка автораб-отников, а теперь союз насчитывает в своих рядах около 300 тыс. автолюбителей. Каждая новая грузовая машина, снятая с конвейера автозавода, означает увеличение армии автораб-отников на 5 чел.

Победоносное социалистическое наступление по всему фронту под руководством партии и вызванное этим изменение условий работы потребовало коренной перестройки всех массовых организаций и в первую очередь профсоюзов. «Лицом к производству в своей профсоюзной работе — это значит в вопросах зарплаты, нор-

мирования труда, снабжения и жилстроительства быть на первом месте. Для профсоюзов в шести указаниях т. Сталина главнейшими, решающими являются вопросы зарплаты и нормирования труда, охраны труда, снабжения и жилища. Именно отсюда должны профсоюзы «итти» к производственным вопросам» (Каганович).

Автотранспорт строится почти на пустом месте. До революции по существу автотранспорта не существовало. Предприятия автотранспорта начали создаваться только недавно. Это в значительной мере усложняет и затрудняет положение профорганизаций, так как автотранспорт сплошь и рядом не имеет никакого жилищного фонда, никаких культурных учреждений. Едва ли имеется еще один профсоюз, столь же бедный клубами, библиотеками, как Местран. Политическое воспитание масс, повышение их культурного уровня в этих условиях вызывают повышенные требования к профорганизациям шоферов.

Вполне понятно, что с этими требованиями не был в состоянии справиться союз Местран. Он не мог уделить большого внимания автораб-отникам, так как он охватывал и раб-отников авиации и гуза. Наконец, почти вне всякого профсоюзного руководства оставались обширные отряды шоферов, работающих в совхозах и МТС, не входивших в союз Местран и только ныне переданных в союз шоферов.

Новому союзу придется разрешать задачи огромной важности. XVII партконференция предложила обеспечить по автомобильному транспорту и дорожному строительству более быстрые темпы развития, чем по железнодорожному и водному. Это означает огромное дорожное строительство, постройку широкой технической базы автотранспорта, резко отстающей от темпов выпуска новых машин.

усиленное строительство гаражей и заводов, диллерских станций и профилакториев, подготовку квалифицированных кадров для новых машин и новых предприятий и т. д.

Техника автомобилестроения и эксплуатации быстро растет. Советские автоработники должны быть на уровне мировой техники. Выпускаются новые типы машин, вездеходов, дизельных моторов — советские автоработники должны быть готовы к эксплуатации этих машин. Социалистическое отношение к труду и к машине, повышение уровня технических знаний — все это является непосредственным делом профорганизаций шоферов.

Но наряду с задачами, вытекающими из решения XVII партконференции о стирании грани между городом и деревней, что приведет к усилению внутрирайонных связей, поддерживаемых главным образом автотранспортом, союз должен уделять не меньшее внимание и выполнению текущего производственного плана, который нельзя отделить от всей проблемы второй пятилетки.

Практическое участие рабочих автотранспорта в борьбе за ликвидацию непроводительных простоев, за сокращение до минимума порожних пробегов, за внедрение подлинного хозрасчета, за повышение трудовой дисциплины является необходимым условием выполнения плана. Пропулы, езда «на-лево», аварийность должны быть немедленно устранены.

Усиление массово-производственной работы и развертывание социалистического соревнования работы профсоюзов в борьбе за разрешение и ударничества — таковы основные методы этих задач. И важнейшей частью работы союзных организаций должна быть упорная, систематическая борьба за производительность труда, за собственную продовольственную базу, за улучшение материально-бытового обслуживания, за жилищное строительство, за культурный отдых.

Лозунг партии «За автомобилизацию» не может быть реализован силами одних только автоработников. В строительстве автомобильного транспорта должна участвовать вся страна, и в первую очередь общественные организации. Автотор, аккумулирующий энергию и инициативу миллионов людей, оказывал и будет оказывать огромную помощь автомобилизации. Совместная дружная работа союза шоферов и



Шофер машины № 67, бригадир 1-го московского автогрузового парка Мосавтогруза т. Копылов, дважды премированный за перевыполнение транфинплана в 1-м всесоюзном конкурсе на лучшую строенную бригаду (в бригаде работают тт. Копылов, Будин и Галицкий, перевыполнение 150%) и во 2-м всесоюзном конкурсе им. XV годовщины Октябрьской революции — за оздоровление парка и лучшую строенную бригаду, лучший ударник в гараже и лучший общественник.

Зарисовка С. Ковровского

Автотора, практическая поддержка автотранспортных предприятий автодорскими коллективами является фундаментом построения образцового автотранспорта.

Б. Медведев.

Автоторовцы Донбасса т. Осинскому

ТЕЛЕГРАММА

МОСКВА, ЦЕНТРАЛЬНЫЙ СОВЕТ АВТОДОРА, ОСИНСКОМУ

ЮБИЛЕЙНЫЙ ПЛЕНУМ ДОНЕЦКОГО АВТОДОРА ШЛЕТ ОСНОВОПОЛОЖНИКУ О-ВА ПРОЛЕТАРСКИЙ ПРИВЕТ.

ТВОИ ИДЕИ И ДЕЛА ПОДХВАЧЕНЫ ПРОЛЕТАРСКОЙ МАССОЙ ДОНБАССА, ДАВШЕЙ В НАШИ РЯДЫ СТО ТЫСЯЧ ЧЛЕНОВ. УКРЕПЛЯЯ НАШУ РАБОТУ, БОЛЬШЕВИСТСКИ БОРЯСЬ ЗА ДОРОГИ, ТРАНСПОРТ, ОБОРОНУ, УГОЛЬ, МЕТАЛЛ И ХЛЕБ АВТОДОРОВЦЫ ДОНБАССА ЗАВЕРЯЮТ, ЧТО ЗАДАНИЯ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВА БУДУТ ВЫПОЛНЕННЫ.

ПЛЕНУМ ПОСТАНОВИЛ ПРИСВОИТЬ УДАРНОЙ АВТОДОРОВСКОЙ БРИГАДЕ УГОЛЬЩИКОВ ШАХТЫ РУЗСКАЯ (МАКЕЕВКА) ТВОЕ ИМЯ.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЯВОРСКИЙ

КАК ГОТОВИТЬ ШОФЕРОВ НА БАЗАХ АВТОДОРА

С настоящего номера журнала «За рулем» мы начинаем печатанием серию статей т. А. Штейнера «Как готовить шоферов на базах Автодора».

Эта серия статей должна дать практическим работникам учебных курсов и школ Автодора основные организационно-методические указания по перестройке работы под углом повышения качества учебы и реализации на практике постановления ЦК ВКП (б) от 10 июля 1932 г. «о шоферских кадрах».

В серию входят следующие статьи: 1. Политическая подготовка шофера. 2. Оборудование классов и лабораторий. 3. Методика теоретической подготовки шофера. 4. Методика практической-производственных работ. 5. Организация практических записей по учебной езде.

С
Т
АТЬЯ

Политическая подготовка шофера

«Важнейшей задачей в деле улучшения эксплуатации автотранспорта, растущая роль которого в транспортном хозяйстве страны особо отмечена в решениях XVII партконференции, является подбор и подготовка шоферских кадров».

(Из постановления ЦК ВКП (б) о шоферских кадрах)

О-во Автодор, проводящее громадную работу в области подготовки шоферских кадров, в настоящий момент располагает значительной сетью, состоящей из 245 стационарных автокурсов, подготавливающих кадры шоферов для народного хозяйства Советского союза.

Эта учебная сеть, в значительной своей части выросшая стихийно в порядке проявления общественной инициативы на местах, представляет довольно пеструю картину по оборудованию, пропускной способности, наличию преподавательского персонала и учебной материальной части.

Наряду с отдельными неплохо поставленными курсами, мы имеем в целом ряде мест примитивные учебные заведения, ни в коей мере не удовлетворяющие требованиям, которые предъявляются к школам, выпускающим шоферов для социалистического автотранспорта.

Одной из важнейших причин, определяющей это обстоятельство, является довольно широко распространенная среди некоторых автодорских организаций **позорная практика** взгляда на учебные курсы, как на подсобные организации для извлечения средств, необходимых местным организациям о-ва на проведение текущей работы.

Совершенно естественно, что такое отношение к курсам губительнейшим образом отражается на их работе, создавая условия, при которых говорить о повышении качества подготовки не представляется возможным. Кроме того такой подход к работе курсов создает предпосылки к пролезанию в число курсантов чуждых антисоветских элементов. Мы располагаем рядом сведений о том, что благодаря торгашескому подходу к комплектованию курсов, выражающемуся в стремлении получить деньги на учебу с курсанта, невзирая на его социальное происхождение, на автодорских курсах обучались сотни кулаков, торговцев, служителей культа и прочие антисоветские элементы.

Политическая близорукость руководителей этих курсов объективно содействовала совершению вредительских актов со стороны классового врага, проникшего через автодорские курсы в автохозяйства.

Указания ЦК о строжайшем качестве подбора шоферских кадров должны лечь в основу практики комплектования шоферских курсов Автодора. Организация авторитетных проверочных комиссий из представителей партийных, профсоюзных и комсомольских организаций и внимательный анализ каждого поступающего на курсы с точки зрения политического соответствия его занятию почетного места у руля советского автомобиля — важнейшая задача всех автодорских организаций вообще и автокурсов в частности.

Хорошо проведенный классовый подбор обучающихся не является еще окончательным разрешением задачи.

Необходимо соответствующим образом воспитать будущего шофера, выковать из него политически сознательного, технически грамотного и культурного работника, который с величайшей бережливостью и любовью относился бы к сложной технике, которую представляет собой современный автомобиль.

К сожалению, в практике подготовки будущего шофера некоторые товарищи разделяют политическую подготовку шофера от технической, считая что прохождением 32—40 часов политграмоты политическая подготовка исчерпывается.

Этот вреднейший взгляд ни в малейшей степени не соответствует получению необходимых кадров. Политическая и техническая подготовка должны быть теснейшим образом связаны между собой и дополнять друг друга.

При проведении политической подготовки необходимо исходить прежде всего из тех специфических условий, в которых придется работать будущему шоферу.

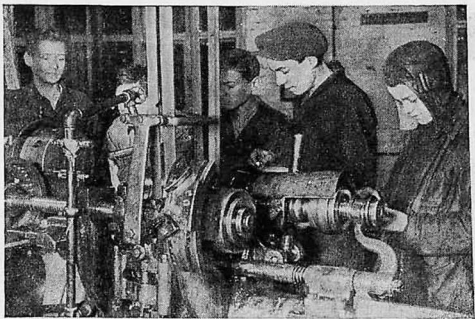
Каковы же эти условия?

Они складываются в основном из трех:

а) Высокой техники, заключенной в современном автомобиле, причем шофер является полным хозяином этой техники и отвечает за ее состояние и исправность. Так как шофер на машине обычно находится вне технического руководства со стороны более квалифицированного специалиста, как это имеет место на

Ударная бригада ФЗУ 1-го Госзавода им. Сталина (б. АМО) за работой у револьверного станка.

Фото Е. Леонова



фабрике или заводе, то следовательно он должен быть настолько технически грамотен, чтобы не допустить поломки, которая часто является результатом лишь недосмотра, негражданственности в уходе и эксплуатации машины.

б) Работа на машине в течение рабочего времени дня происходит вне производственного коллектива, имеющего громадное воспитательное и дисциплинирующее влияние в смысле ликвидации проявления антиобщественных и антиморальных поступков (пьянство, хулиганство, ухарство и т. д.). Следовательно шофер должен быть воспитан в духе такой сознательной самодисциплины, которая препятствовала бы совершению этих проступков вдали от глаз товарищей и руководства.

в) Опасность автомобиля в руках разложившегося шофера для окружающих, возможность катастроф, несчастных случаев и т. д.

Поэтому совершенно неправильно ограничивать политическую подготовку шофера преподнесением ему лишь некоторых социально-общественных дисциплин и на этом успокаиваться.

Единственно правильным методом политической подготовки, вернее **политического воспитания**, будущего шофера должно являться умелое сочетание всего учебного распорядка школы с политическими и техническими дисциплинами, преподающимися курсанту.

Это в первую очередь значит, что весь учебный распорядок и быт в школе должен быть подчинен основной задаче — дать надлежащую культурно-политическую и техническую зарядку будущему шоферу, воспитать в нем любовь к изучению техники, содержанию в абсолютной чистоте и исправности машины и неприязнь к техническому разгильдяйству, негражданственности, наплевательскому отношению к государственному имуществу.

Не будет особенно смелым, если мы будем утверждать, что в большинстве курсов, баз и школ (автодорожных и ведомственных) на эту сторону учебы обращается самое незначительное внимание.

Возьмем хотя бы состояние учебных машин.

Почти как правило, учебные машины находятся в безобразном состоянии, с болтающимися крыльями, загрязненные до мерзости, подвязанные проволочками и веревочками. Эти машины прививают шоферу совершенно обратные навыки наплевательского отношения к машине, к тому орудию производства, на котором он должен в дальнейшем работать.

То же относится и к учебным гаражам, которые вместо того, чтобы быть действительно **учебными**, т. е. образцовыми по постановке эксплуатации, обычно воспитывают будущего шофера в обратном направлении. Мы не говорим уже о состоянии самих классных помещений и учебного инвентаря, которые сплошь и рядом находятся в отвратительных антисанитарных условиях. То же к сожалению можно сказать и о некоторых преподавателях и инструкторах. Мы знаем случаи появления преподавателей в нетрезвом виде на работу, матерщина и брань иногда входят в практику «преподавания» практической езды и монтажных работ.

Вместо толкового правильного разъяснения того или иного положения наблюдается казенное отмахивание и высокомерное отношение к любознательному курсанту и т. д.

Можно ли говорить о правильном политическом воспитании шофера при таких, с позволения сказать, «методах» учебы?

Совершенно ясно, что наличие таких преподавателей буквально разлагает будущих шоферов, зачастую слепо воспринимающих «удаль» своих наставников.

Необходимо объявить решительную борьбу подобным случаям в жизни автомобильных учебных заведений и курсов. Проверка преподавательского состава с точки зрения соответствия его воспитательным целям должна также стоять в центре внимания автодорожных организаций при перестройке учебной работы автокурсов.

Никакие ссылки на «объективные» условия не могут оправдать наличие приведенных выше фактов.

Никакие «политчасы» не в состоянии дать надлежаще подготовленного шофера, если они не будут органически связаны с образцовой



Занятия в автокабинете при учебном комбинате завода «Спартак» (завод автотракторных частей, филиал завода б. АМО, Москва).

Фото А. Тимофеева

постановкой учебы, быта и повседневного распорядка в школе.

Это необходимо в первую очередь помнить всем практическим работникам, работающим

на важнейшем участке деятельности Автодора,— подготовке автокадров для социалистического автотранспорта.

А. Штейнер

МАЛО ВНИМАНИЯ КАЧЕСТВУ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ

40 ПРОЦ. ШОФЕРОВ ЛИШЕНЫ ПРАВА ЕЗДЫ

С момента организации облдортранс им было передано руководство работой квалификационных комиссий шоферов, причем для приближения работы комиссий к периферии и улучшения качества проверки было дано указание о том, что комиссии должны находиться при горсоветах и райисполкомах, где имеется штатная автоинспектура.

Нужно, однако, отметить, что облдортранс недостаточно руководят работой квалификационных комиссий. Это относится в первую очередь к Харьковской и Днепропетровской областям.

Недавно на места спущены новые характеристики для определения категорий шоферов, что значительно облегчило работу комиссий. В целом ряде областей проверка знаний шоферов в основном закончена.

Предварительные итоги характеризуются таблицей, помещенной справа.

Эта таблица показывает, что 40 проц. (2 тыс. испытуемых из 5) лишены прав шофера, что характеризует качество их подготовки.

На Украине улучшению качества подготовки кадров уделяется пока мало внимания. До сих пор еще не организована ни одна показательная школа шоферов, нет соответствующих

Наименование комиссии	Сведения за время	Прошло испытание	Квалифицировано по		
			1 кат.	2 кат.	3 кат.
Одесская	1/I—20/VII	400	29	30	282
Херсонская . . .	1/I—1/X	299	—	6	116
Зиновьевская . .	1/I—1/VII	101	3	9	55
Артемьевская . .	1/I—1/VIII	925	1	12	373
Мариупольская .	1/I—1/VII	158	—	4	83
Киевская (по 5 комиссиям) . . .	за 2 кв.	1 020	29	31	564
Проскуровская . .	1/IV—1/IX	180	—	8	113
Харьковская . . .	1/I—1/VII	2 638	13	58	1 293
Мелитопольская .	1/I—1/VII	525	7	22	347
Сумская	1/I—1/VII	258	1	5	187
Днепропетровская	1/I—1/VII	683	22	39	428
Криворожская . .	1/I—1/VII	578	7	58	241
Уманская	1/I—1/VII	37	1	8	25
АМССР	1/I—1/VII	98	7	23	64
		5 050	58	221	2 698

щих психотехнических лабораторий для обслуживания шоферских масс.

В распоряжении Главдортранса и облдортранс имеется около 15 000 руб., предназначенных на организацию таких кабинетов, но они не расходуются по назначению.

И. К.



Пионеры-юдовцы на вечере 4-летия пожарного бюро ЦС Автотора преподносят президиуму построенную ими модель автомобиля.

Фото С. Шингарева.

Больше внимания РАБОТЕ СРЕДИ ДЕТЕЙ

Прошел год с момента первого всесоюзного слета ЮДА, который сыграл огромную роль в развитии детского автоторовского движения. Тогда впервые удалось добиться некоторого поворота местных организаций о-ва лицом к детям, мобилизовать детскую печать, привлечь внимание органов народного образования и профсоюзов. Резолюции слета по оргвопросам, задачам техпропаганды, работе в городе явились практическим руководящим материалом для всех звеньев о-ва и организаций ЮДА.

Красной нитью в решениях слета и первого всесоюзного съезда о-ва проходит указание о том, что главная роль в развертывании детского автоторовского движения должна принадлежать коллективу. **Непосредственно работать с детьми** — руководить техническими кружками, предоставлять для учебы имущество, помещение, участвовать во всех мероприятиях по техпропаганде, культурно-массовой работе должен прежде всего коллектив.

Районный совет должен направить свое внимание на организационно-методическое руководство группами ЮДА и коллективами, на воспитание детского автоторовского актива и его использование, на работу в районной ДТС и проведение других мероприятий районного масштаба — слетов, конкурсов, соревнований, выставок и т. п.

Недооценка роли коллектива в работе с детьми ведет к тому, что фактически группы ЮДА остаются без помощи и руководства, не растут, а распадаются.

Ведь дело не в том, чтобы созывать собрания группы и делать доклады, чтобы все юдов-

цы имели членские книжки и значки, чтобы они успешно распространяли лотерейные билеты. Дело в том, чтобы работали технические кружки, чтобы дети у машин и агрегатов, в гаражах и мастерских, в дорожных участках овладевали техникой, приобретали знания и навыки, делали общественно полезное дело. Сведение работы с детьми на заседаниях, выхолащивание интересного воспитательного содержания в работе — серьезнейшая опасность, которая в практике пионердвижения часто приводила к распаду отрядов и целых баз. На эту сторону дела следует обратить сейчас главное внимание.

Апрельское решение ЦК ВКП(б) о работе пионерорганизаций обязало Автотор «всемерно расширять организацию кружков юных друзей». Коллективы о-ва должны мобилизовать свои силы на реализацию этого решения ЦК. Самым лучшим автоторовцам, самым опытным и проверенным товарищам надо поручать организацию кружков и групп ЮДА, руководство ими. Кружки должны иметь квалифицированных инструкторов, пособия, помещение, свое собственное автотракторное и дорожное имущество или возможность пользоваться имуществом коллектива и заниматься в гараже, МТС, мастерской. Кружки должны иметь программу, литературу и регулярно вести занятия. Это — главное.

Коллектив Автотора должен стать активным участником перестройки школы на политехнической основе. Решающими условиями этой перестройки продолжат оставаться — подведение производственно-технической базы под

работу школы, повышение производственно-технической квалификации педагогов, организация труда детей на предприятии. Именно на этих решающих участках низовое звено о-ва должно проявить свою активность. Школа должна получить возможность пользоваться всем автотракторным имуществом, инструментом, пособиями, литературой коллектива Автотора. Это явится главным залогом успешной реализации автоторовских разделов, школьных программ и проведения автоторовской техпропаганды в системе культурно-массовой работы школы.

Коллектив о-ва должен взять на себя также заботу об организации производительного труда детей в автотракторных и дорожных предприятиях — заводах, автобазах, гаражах, МТС.

Основа политехнического образования заключается в правильном сочетании усвоения основ науки и современной техники с практическим участием в общественно-производительном труде. Надо хорошо продумать и определить те участки в общем производственном процессе указанных предприятий, которые дадут ребятам трудовые навыки и знания, закрепят усвоенное на лекциях по книгам и чертежам, и только на таких участках организовать труд детей, подчинив его учебным и воспитательным целям школы.

Коллективы о-ва должны помочь группам ЮДА и школьным организациям в развертывании агитационно-массовой автоторовской работы — проведении вечеров технического творчества, соревнований, конкурсов, технических боев, лекций, кино и диапозитивных сеансов. Здесь нужна техническая и материальная помощь коллектива, а на первых порах — его инициатива и руководство.

Вряд ли в общей работе по коммунистическому воспитанию и образованию, особенно в ее низовой системе — школе, пионер-отряде — найдутся участки, где не нужна помощь автоторовского коллектива,



Юные друзья Автотора приветствуют торжественное заседание, посвященное 5-летию Автотора в Колонном зале Дома союзов.

Фото С. Шингарева

В начинающемся всесоюзном конкурсе на лучший коллектив о-ва, в борьбе коллективов за первенство — одним из важных показателей должна быть хорошая работа с детьми.

В. Фридман

ЗЕЛЕННЫЕ НАСАЖДЕНИЯ — ЛУЧШАЯ ОХРАНА ДОРОГ ОТ РАЗРУШЕНИЯ

Действие вод, вредное действие ветров, влекущих за собой заносы снегом и песком, иногда не только нарушают правильность и безопасность движения, но зачастую прекращают на более или менее продолжительное время сообщение между теми или иными населенными пунктами.

Применяемые в настоящее время методы защиты дорог переносными деревянными щитами не дают желательных результатов, да и к тому же на изготовление их требуется много материала и большое количество рабочей силы на перестановки.

В борьбе с этими вредными явлениями на путях сообщения исключительную роль могут сыграть насаждения из древесно-кустарниковой растительности в виде живых изгородей, лесных полос или простой обсадки деревьями, разводимых по обеим сторонам дороги.

Простая однорядная обсадка сторон дороги будет играть **указательную роль** во время зимних снежных заносов. С целью же защиты

от вредного действия вод и ветра необходимо закладывать живые изгороди или лесные полосы различного размера, в зависимости от местных условий.

Обсадка дороги зеленью имеет значение также как средство для маскировки военного движения по дорогам и в то же время является некоторым психологическим фактором в деле защиты во время воздушного нападения.

Все эти предпосылки говорят о необходимости развертывания массовых работ по озеленению безрельсовых путей сообщения.

Огромную роль здесь может сыграть Автотор.

Правда, вопрос озеленения дорог для нас новый, нет почти никаких практических указаний по технике самих посадок, а поэтому первоочередной задачей в разрешении проблемы озеленения безрельсовых путей является научная проработка этого вопроса, чем и нужно заняться дорожным органом в самое ближайшее время.

П. Сарсатских

ПРОГУЛЫ СРЫВАЮТ ЧЕТКУЮ РАБОТУ АВТОТРАНСПОРТА

Для того, чтобы промышленность и торговля страны могли развиваться бесперебойно, нужен такой транспорт, который работал бы с точностью часов.

Автотранспорт, молодой, но с каждым днем растущий вид транспорта, к сожалению, этой четкостью не обладает. Машины, разбросанные по гаражам, не имеют ни расписания, ни строгого графика ремонта, а труддисциплина по сегодняшний день оставляет желать много лучшего.

Постановление правительства о прогулах поставило вопрос ребром и является как нельзя более своевременным мероприятием,— говорит технорук диллеровской станции Авторемнаба.

Диллеровская станция производит профилактический ремонт 1252 машин в месяц. Каждый такой ремонт занимает около 2 часов, кроме этого каждый месяц на станции подвергаются первому ремонту 254 машины, второму — 15 и третьему — 5 машин. Это — промфинплан Диллеровской станции.

— Мы не хотим отступать от этого промфинплана. А для того, чтобы его выполнить, нужна строгая трудовая дисциплина, не терпящая никаких прогулов и опозданий.

В Диллеровской станции строгое разграничение труда. Каждый рабочий делает только одну операцию; 46 рабочих и 5 мастеров — вот штат. 1252 профилактических ремонта и 294 разных ремонта — вот промфинплан. Отступлений быть не может.

— Каждое опоздание, каждый прогул влия-

ет на все наше производство, так как каждый рабочий является звеном одной цепи, — звено выпало, и цепь разорвана.



Шофер 1-го таксомоторного гаража Т. Полшков Н. В. лучший, неоднократно премированный ударник. В всесоюзном конкурсе машина т. Полшкова № 167 и его сменщика т. Куликова идет впереди других. Тов. Полшков — лучший общественник, активный рабкор, систематически перевыполняет транфинплан на 40%.

Зарисовка С. Ковровского

У вас теперь прогулы есть?

— Постановление правительства искоренило это зло. Правда, один прогульщик за все это время все же отыскался, но он был осужден нашей рабочей общественностью и уволен

Во всех гаражах ведется теперь борьба с этим позорным явлением. Выступавшие на съезде шоферов делегаты обещали повести жестокую борьбу с этим тормозом нашего строительства, который приносит стране миллионные убытки.

Рязанский автопарк, один из самых больших грузовых парков г. Москвы.

В Рязанском парке с прогульщиками не церемонятся. Каждый рейс имеет свое строгое время, каждая погрузка и разгрузка нормированы. Поэтому каждый прогул отражается на производстве.

Теперь там прогулов почти нет.

Было бы хорошо, если бы и машины не прогуливали свой ремонт, а это, к сожалению, бывает во всех гаражах. Профилактические и другие ремонты — редкое явление.

Никаких прогулов, хороший уход за машиной и строгий график ремонта — залог бесперебойной и четкой работы автотранспорта.

С. Хар



Смазчик 1-го таксомоторного гаража Н. Коржев уволен за прогулы и спячку во время работы у машины.

Зарисовка С. Ковровского

ПРОИЗВОДСТВО ЛЕГКОВЫХ МАШИН НА „КРАСНОМ ПУТИЛОВЦЕ“

Восемь лет назад на «Красном путиловце» родились первые четыре советских «Фордзона».

Количество краснопутиловских тракторов с каждым годом возрастало в энергичной прогрессии. Вслед за четырьмя пошли сотни, тысячи и, наконец, десятки тысяч тракторов. Вклад «Красного путиловца» в совхозно-колхозное строительство выражается более чем в сорок пять тысяч «Фордзонов».

Но славные победы «Красного путиловца» все же не могли насытить бурно растущую потребность советского земледелия. Пятилетка создала новые, мощные дворцы техники — харьковский и сталинградский заводы тракторостроения.

Конечно, «путиловскому фордзону» трудно тягаться с детичами этих новых гигантов. «Фордзон-путиловский» уже не может удовлетворить крупные совхозы и колхозы. Он слишком маломощен. С развертыванием тракторостроения на Харьковском и Сталинградском заводах производство тракторов на «Красном путиловце» становится излишним.

«Красный путиловец» переходит на производство запасных тракторных частей. Тракторные цехи становятся поставщиками моторов для комбайнов. Вместо тракторов выпускаются тягачи.

И вот несколько месяцев назад партия дала «Красному путиловцу» задание — освоить производство мощных легковых автомобилей.

Какие же предпосылки послужили основанием для столь ответственного задания?

Богатейшее импортное оборудование тракторных цехов может быть использовано под новое производство почти полностью. Целый ряд цехов остается без изменения, как, например, термический, литейная серого чугуна. Чрезвычайно важным фактором является наличие своей металлургии.

Близкое соседство смежных производств — «Красного гвоздильщика» (болты и гайки), Карбюраторного и Шинного заводов, текстильных фабрик и бакелитового производства (пластмасса) — облегчает освоение и удешевляет стоимость автомобилей. Все это послужило основанием для перевода завода на автостроение.

Первые десять опытных автомобилей должны быть готовы в шесть месяцев, т. е. к 1 мая 1933 г. Срок этот чрезвычайно жесткий. Для характеристики объема работ и сложности переустройства тракторного завода для автостроения можно судить уже по одному тому, что в тракторе около семисот деталей, а в проектируемом автомобиле пять тысяч пятьсот деталей.

Заказ на изготовление опытных автомобилей проходит под маркой Л-1, что в расшифровке означает «Легковой-Первый». Останется ли это название за будущим краснопутиловским автомобилем — не решено.

Автомобиль Л-1 должен по проекту принадлежать к категории классных машин. Это будет крытая семиместная машина. Мотор автомобиля — 8-цилиндровый, с мощностью двигателя в 120 л. с., со скоростью машины в 110 км. Л-1 будет содержать все последние достижения мирового автомобилостроения, в частности автоматическое регулирование температур воды и масла, полуавтоматическое сцепление, амортизаторы на рессорах, связанные с шoferом, бесшумная вторая передача, синхронизированное включение второй и третьей скоростей.

Отделка автомобиля предполагается почти такая же, как отделка современного семиместного «Линкольна-седана».

«Красный путиловец» будет делать автомобиль с начала до конца. Вопрос о колесах еще не решен. Они будут производиться или в кооперированном порядке, или в специальном цехе на самом заводе. Кузова пока будут изготавливаться в вагонном цехе.

Сейчас работа по освоению автомобильного производства развернута на заводе широко. В настоящее время уже проведены пробные плавки высококачественных сталей (сильхром, хромоникелевая, цементная, кремнистая сорная сталь), которые дали хорошие результаты. А по сере и фосфору краснопутиловские показатели лучше американских.

Кипит работа по изготовлению моделей и штампов. К 1 января должно закончиться изготовление всех моделей. Характерным является, что многие из опытных работ проводятся методами массового производства.

Цель первой опытной партии автомобилей — проверка методов изготовления их. Попутно при этом создается первоначальный фонд приспособлений, штампов, моделей и инструментов, чем, естественно, значительно упрощается задача развертывания серийного массового производства.

Важнейшими деталями являются — блок, колесчатый вал, диск тормозного барабана, рессоры и т. п., от выполнения которых будут зависеть сроки окончания изготовления машины.

Ориентировочная стоимость автомобиля Л-1 — от восьми до девяти тысяч рублей.

При освоении автомобилостроения краснопутиловец сможет выпускать к концу второй пятилетки двадцать тысяч машин в год.

При развертывании массового производства придется принять, примерно, еще около четырех тысяч рабочих и поднять квалификацию наличной рабочей силы. Уже организуются курсы для младшего технического персонала. Повышение квалификации пойдет также по линии обучения отдельных рабочих на существующих у нас автомобильных заводах.

Всего в 1933 г. должно быть выпущено двадцать опытных автомобилей, из коих, как мы

уже говорили, десять должны быть готовы и предварительно испытаны к 1 мая.

Весть о производстве автомобилей на «Красном путиловце» всколыхнула всю общественность Ленинграда.

Вот, например, письмо группы ИТР Карбюраторного завода:

«Завод «Красный путиловец» приступает к освоению новой легковой советской машины—краснопутиловского автомобиля Л-1. Наш Карбюраторный арматурный завод имеет уже двухлетний опыт в области карбюраторостроения, и мы, инженерно-технические работники завода, предлагаем, чтобы карбюраторы к автомобилям Л-1 делались у нас на заводе целиком из советских деталей»...

Письмо ИТР Карбюраторного завода с достаточной убедительностью показывает как велик интерес к новому начинанию краснопутиловцев.

Каково же отношение к этому делу ленинградского Автодора?

Предоставим слово председателю коллектива Автодора Тракторного завода т. Иванову.

«Раньше у нас был один краснопутиловский коллектив, теперь разукрупнились, — говорит т. Иванов.— Я принял 547 учетных карточек членов Автодора. Сколько из них «мертвых»—

не установил. Новых членов вовлечено 57 человек. В помощь автостроению предполагаем организовать курсы шоферов на 100 чел. Чтобы развернуть учебу у коллектива нет средств. Хотим организовать контрольные посты по наблюдению за выпуском деталей для автомобилей. В штамповочном цехе есть автоторовская бригада — 35 человек».

Этот отчет о работе Автодора на «Красном путиловце» достаточно печален. На Тракторном заводе, где свыше шести тысяч рабочих—604 члена Автодора, причем неизвестно, сколько еще из них «живых». В отношении подготовки кадров, что сейчас на заводе особенно актуально, Автодором ничего не сделано. Словом, Автодор прошел пока фактически мимо автостроения на «Красном путиловце».

Ленинградский областной совет о-ва поступил правильно, разукрупнив коллектив «Красного путиловца». Но он дела не закончил.

Тракторный завод, автостроение «Красного путиловца» теперь особенно нуждается в помощи Автодора, и он вправе на нее рассчитывать. Эту помощь ленинградская автоторовская общественность должна оказать немедленно.

Ари. Млодик

ПОРЯДОК ПРОДАЖИ АВТОМОБИЛЕЙ И МОТОЦИКЛОВ, ВВЕЗЕННЫХ ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ для Личного Пользования

За последнее время были случаи грубого нарушения закона о продаже и покупке автотранспорта, ввезенного из-за границы для личного пользования. Таможенные органы привлекали виновных к ответственности за контрабанду, с одновременной конфискацией продаваемого ими имущества.

Для устранения этого мотоциклетная секция ЦС Автодора по согласованию с Главным таможенным управлением НКВТ разъясняет порядок продажи имущества, ввезенного из-за границы не для торговых целей:

«Согласно ст. 164 таможенного кодекса Союза ССР контрабандой признается продажа без разрешения таможенных органов всех вещей, пропущенных из-за границы для личного пользования, независимо от того, оплачены ли вещи пошлиной и привезены ли по лицензии или безлицензионно. Согласно других статей того же кодекса, объект контрабанды (незаконно проданная вещь) во всех случаях подлежит изъятию и конфискации, а виновные, в зависимости от степени их вины, подвергаются штрафу.

Действующий порядок ввоза из-за границы автомобилей и мотоциклов, а также порядок

дальнейшей продажи указанных машин следующий:

Граждане Советского союза, пробывшие за границей в командировке или на работе в советских органах не менее одного года, при возвращении из-за границы могут привезти мотоцикл, при условии предъявления таможенное ввозное разрешение от торгового представителя Союза ССР за границей. Ввоз автомобилей гражданам Советского союза без разрешения, независимо от сроков пребывания за границей, не разрешен.

Выдачей безвалютных лицензий на ввоз из-за границы автомобилей, так же, как и всякого другого имущества, ведет Наркомвнешторг СССР, в лице зам. наркома внешней торговли СССР т. Логановского (Москва, центр, Ильинка, 23).

Продажа автомобилей и мотоциклов, ввезенных гражданами СССР для личного пользования, может быть произведена лишь по предварительному разрешению Главного таможенного управления НКВТ СССР (Москва, Каланчевская пл., 1-а).

Секретарь мотосекции ЦС Союза Обществ
Автодор СССР А. Козлов

Ремонт в гаражных условиях¹

В статьях предыдущего номера журнала мы остановились на ремонте переднего моста. Переходя к ремонту заднего моста, остановимся на трансмиссии автомобиля и приспособлениях и инструментах, применяемых при ремонте узлов и агрегатов трансмиссии.

При переборке коробки скоростей и сцепления весьма удобен стэнд, приведенный на рисунке 1. Большая экономия во времени, по-

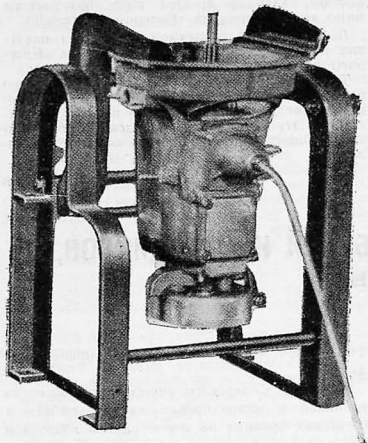


Рис. 1.

лучаемая при работе на этом стэнде, настойчиво требует привлечения к нему внимания механиков даже небольших гаражей, учитывая, что изготовление стэнда весьма доступно.

Стэнд может быть выгнут из углового железа каждым кузнечком и собран с рассверловкой дыр слесарем 4-го разряда.

Подходя к переборке сцепления, надо сказать, что при осмотре многодискового сцепления некоторые из дисков приходится заменять новыми. При сухом дисковом сцеплении нередко приходится наклепывать на диски новое феррадо. Износ в дисках вызывается главным образом тем, что водители во время езды иногда не снимают ногу с педали сцепления и временами незаметно для себя, нажимая слегка на педаль, вызывают некоторую пробуксовку в сцеплении.

По мере того, как наклепанное на дисках феррадо срабатывается, уменьшается свободное движение в педали сцепления, что способствует скорейшему износу в накладках на

дисках. Во избежание этого необходимо временами проверять зазор в названной педали, поддерживая его размер в 20—25 мм.

В модели «Форд» выпуска после 1929 г. ставится однодисковое сцепление. При переборке этого сцепления необходимо обращать особое внимание: на втулки, педали сцепления, на вилку вала выключения сцепления, на обшивки диска, на все пружины и подшипники.

При переборке коробки перемены передач надо проверить в центрах валы, тщательно осмотреть все подшипники и вилки, проверить замки. Замерить зубомером зубья шестеренок для определения степени износа их. Все детали, в которых будут обнаружены отклонения от нормы, должны быть заменены или выправлены.

Обследование карданного вала обычно ограничивается проверкой его в центрах. Ведущую шестеренку даже при незначительном износе следует заменять. С особой строгостью надо отнестись к подшипникам вала и к карданному сочленению.

При сборке дифференциала необходимо иметь в виду, что в нем может быть вой шестеренок и стучки, вызываемые следующими причинами: эксцентричность в установке планетарной шестерни, неправильная установка зазора между нею и ведущей шестеренкой, игрой в упорных подшипниках и выработкой в подшипниках сателлитовой коробки. Это вызывает преждевременный износ шестерен. В гаражах обычно пользуются примитивными и не всегда точными способами проверки данных явлений, чаще на слух, ощущение и на вавот.

Наиболее точный и быстрый способ проверки правильности положения планетарной шестерни на сателлитовой коробке и игры в подшипниках, приведен на рис. 2. При помощи индикатора а, который своей магнитной подковкой б посажен на фланец картера дифференциала, наконечник индикатора прикасается к задней стороне шестерни, стрелка индикатора показывает самое незначительное вибрирование коронки.

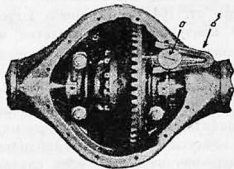


Рис. 2.

Определение точного круговращения коронной шестерни и выработки шариковых подшипников сателлитовой коробки без разборки дифференциала можно произвести при помощи того же индикатора. Этим же путем про-

¹ См. статьи «За Рулем», за 1932 г.

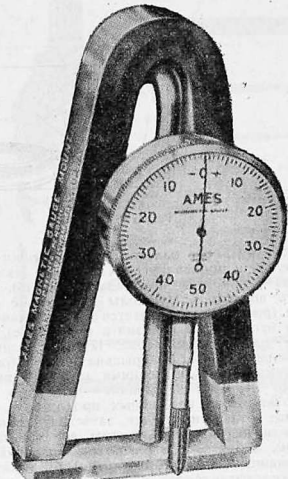


Рис 3.

изводится и изменение величины зазора между планетарной и ведущей шестернями.

Индикатор, приведенный здесь на рис. 3, описан в № 20 «За рулем», в статье «Ремонт в гаражных условиях». Для показателности простоты конструкции индикатора, вполне доступного в изготовлении на отечественных заводах, на рис. 4 приведен индикатор, отделенный от магнитной подковы и вскрытый с задней стороны. Представляемый внутренний механизм имеет всего пять движущихся деталей. Они сами по себе, и сопряжения их между собою настолько просты и на рисунке так рельефно представлены, что не нуждаются в описании.

После сборки всего заднего моста транспортирование его из монтажного цеха и подвеска на рессоры под рамой, обычно занимают трех рабочих, в то время как на специальном передвижном стэнде все это можно сделать одному рабочему. Такой стэнд легко можно сделать средствами гаража (см. рис. 5). С этой целью для передней стойки с винтовой нарезкой может быть с успехом использован старый домкрат. В качестве колесиков можно приспособить старые шариковые и упорные подшипники. Все остальное собирается из углового железа на болтах или на заклепках. Несмотря на простоту исполнения столь полезного и необходимого в каждом гараже и ремонтных мастерских передвижного стэнда, подобные конструкции имеют к сожалению весьма ограниченное распространение, в виду новизны их у нас.

Следующей очередной операцией в ремонте автомобиля надо считать проверку и ремонт

амортизаторов. Они имеют три широко распространенных болезни: 1) толчки во время хода машины, 2) ослабление сопротивления, 3) шумы во время работы амортизатора.

В первом случае надо проверить: уровень глицерина, соединительные звенья амортизаторов, смазку их и смазку рессор и подвесок. Амортизаторы должны быть отрегулированы применительно к дорогам и характеру эксплуатации машин. Так например, при езде по плохим дорогам от амортизаторов требуется большее сопротивление, чем при езде по хорошей дороге. Затяжка иглочатого клапана направо увеличивает, а при повороте влево уменьшает сопротивление. При этом надо иметь в виду, что незначительное повертывание иглочатого клапана в одну из сторон дает значительное изменение в действии амортизатора.

Примерное регулирование амортизаторов производится следующим образом. Иглочатый клапан заворачивается до отказа и затем отпускается обратно для задних амортизаторов, в теплое время года на 90° ($\frac{1}{4}$ оборота) для передних амортизаторов обратный отпуск клапана производится на $\frac{3}{8}$ оборота. В холодное время года нормы обратного от упора отпуски иглочатых клапанов увеличиваются и равняются: для задних амортизаторов от 180° до 220° и для передних — от 220° до 270° .

Но от приблизительных и примитивных способов регулирования и проверки амортизаторов, пора перейти к более точным. Для этого нужно иметь два довольно простых приспособления и набор инструмента, приведенного на рисунках и в описании в дальнейшей части статьи, которые при желании механиков могут быть сделаны средствами каждого автопарка и ремонтных мастерских.

Амортизаторы можно проверить не снимая с автомобиля, при помощи приспособления (рис. 9), показанного в действии на рис. 10.

Открыв рычаг амортизатора, нужно ото-

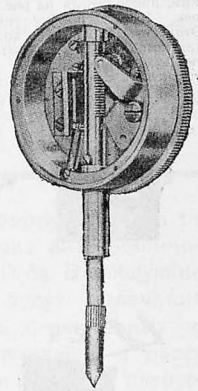


Рис 4.

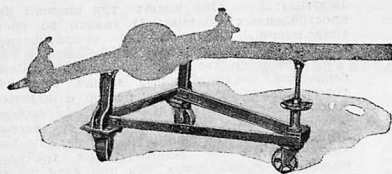


Рис. 5.

двинуть его в сторону. Закрывать игольчатый клапан до отказа, завернув его направо. Испытательное приспособление, приведенное на рис. 9, надеть на квадрат крыльчатого вала, закрепить зажимной болт приспособления а и сдвинуть груз б до задней зарубки на конце рычага, как указано на рис. 10. Подняв рычажную ручку и приспособления, заметить число секунд, в течение которых груз опустится вниз, пройдя расстояние 20° по окружности. Если амортизатор в порядке, на это уйдет по меньшей мере 15,5 секунды при нормальной температуре в помещении. При опускании груза скорее чем в 15 сек. означает, что амортизатор ослаб.

При дальнейших испытаниях, оставляя игольчатый клапан закрытым, следует приподнимать и опускать ручку приспособления вверх и вниз. Если конец рычага будет свободно двигаться вверх и вниз на 20—25 мм, это значит, что воздушные проходы забиты, в результате чего в рабочей камере скопился воздух. Если засорен воздушный проход или упругость амортизатора слабая, его надо снять с рамы автомобиля, разобрать и тщательно вычистить все части.

Ремонт амортизаторов по инструкции инженеров заводов Форда и Хауделя производится так: сняв амортизатор, вставить его в зажим, приведенный на рис. 11, и затянуть барашек. Вынуть пробку наливного отверстия. Отпустить зажимное кольцо, повернув его ключом 12-а на $\frac{1}{4}$ оборота (рис. 12). Для снятия крышки резервуара, ключ (рис. 13) надо установить в положение, указанное на рис. 14,

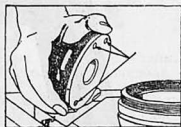


Рис. 16.

и повернуть его налево. Снять крышку с резервуара и прокладку вала и вынуть из резервуара резиновую прокладку (рис. 15). Осмотреть воздушные проходы и наливное отверстие (рис. 16) (это делается завинчиванием на туго игольчатого клапана в его гнезде), после чего надеть ключ (рис. 17) для фланца и крыльчатого вала на крыльчатый вал (рис. 18) и несколькими движениями накатать амортизатор. Если он в порядке — жидкость будет вытолкнута из воздушных проходов, а в наливное отверстие будет затягиваться воздух (это также поможет очистить воздушные проходы). Отвинтить игольчатый клапан комбинированным ключом 19, который служит для игольчатого клапана и для крышки сальника (рис. 20). После этого можно снять игольчатый клапан в сборе с крыльчатого вала.

Важно, чтобы при обратной сборке был установлен тот же фланец и в том же положении относительно основания амортизатора. При разборке необходимо следить за тем, чтобы разбираемые части не были спутаны, иначе наливное отверстие в крышке может оказаться закрытым. Для правильной установки крышки на основание амортизатора при сборке необходимо пометить кернером положение ее при снятии.

Крышка снимается поворотом налево, одетым на нее широким концом ключа (рис. 21). Не следует пытаться снять неподвижное крыло.

Остатки жидкости из амортизатора слить, тщательно промыть все части денатурированным спиртом, хорошо продуть сильной стру-



Рис. 12



Рис. 14.



Рис. 15.

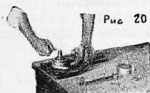


Рис. 20



Рис. 18

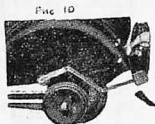


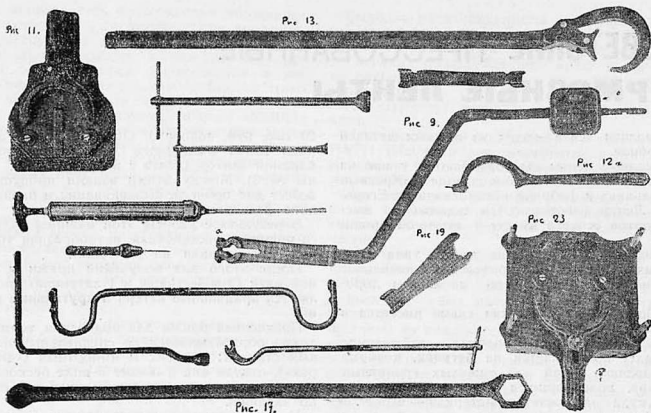
Рис. 10



Рис. 22



Рис. 21



ей сжатого воздуха, особенно в целях очистки воздушных проходов, показанных на рис. 16.

После того, как все части совершенно высохли, вставить амортизатор в зажим и поместить в тот же крыльчатый вал в его первоначальное положение в амортизаторе. Следует иметь в виду, что крыльчатые валы пригоняются к каждому отдельному амортизатору и заменить их один другим нельзя. Единственными заменяемыми частями при переборке амортизатора могут быть: прокладки резервуара, кольцонабивки и игольчатый клапан в сборе.

Наполняется амортизатор глицерином при помощи шприца до верха крыльчатого вала (рис. 22).

Собирается амортизатор в порядке, обратном вышеописанной разборке его. Если набивка была повреждена, следует вставить новую пробковую и резиновую прокладку и затем игольчатый клапан в сборе, наполнить добавочный резервуар до уровня наливного отверстия. Для абсолютного удаления воздуха, на конец крыльчатого вала одеть квадратный конец ключа для крышки и, закрыв игольчатый клапан поворачивать ключ несколько

раз. Затем амортизатор надо установить на испытательное приспособление (рис. 23), испытать его и отрегулировать.

Для удобства испытания перебранного амортизатора при помощи приспособления (рис. 9) приспособление 23 привертывается в вертикальном положении к ребру крышки и угловой стойке верстака.

Если амортизаторы действуют хорошо, пробка резервуара в них отвертывается не ранее, как после пробега машины 8 000 км. В холодное время в глицерин надо добавлять спирт (до 20%) Масло, попавшее хотя бы в незначительном количестве, понижает сопротивление амортизаторов. Гнездо для яблока шарового соединения, сидящее в корпусе соединительного звена, должно смазываться через каждые 800 км.

Необходимо следить, чтобы амортизаторы были наполнены глицерином до уровня и чтобы гайка болта рычага была туго затянута. При ослаблении этой гайки амортизатор будет работать с шумом.

Вообще переборка и регулировка амортизаторов требует особой осторожности и внимательности.

Инж. С. Нотов

Материалы по этому номеру журнала были сданы в набор до начала объединенного пленума ЦК и ЦКК ВКП(б). В следующем и дальнейших номерах будут напечатаны статьи об итогах пленума и очередных задачах автодорожских организаций в разрезе основных установок и решений пленума.

СОВЕТСКИЕ ПРЕССОВАННЫЕ ТОРМОЗНЫЕ ЛЕНТЫ

Тормозная лента — одна из важных деталей автомобиля.

Тормозные ленты вырабатываются у нас на Ленинградском асбестовом заводе «Красный треугольник» и фабрике «Техноткань» в Егорьевске. Ленты изготавливаются тканые из высших сортов асбеста вместе с латунной проволокой.

Технология производства такого типа лент, носящих у наших потребителей неправильное название «ферродо», очень сложна и дорога.

В общем технологическая схема рисуется в следующем виде:

Асбест (минеральное волокно, добываемое на Урале) пропускается на бегунах, которые представляют собой два тяжелых гранитных цилиндра, вращающихся по гранитному дну чаши, куда загружается материал — асбест.

Бегуны при вращении разминают асбестовое волокно и сопровождающие его породы.

После бегунов асбест пропускается через машину, носящую название «Крейтон» или дезинтегратор с вертикальным валом, окруженный колосниковой решеткой.

При большом количестве оборотов вертикального вала волокно получает удары бил, насаженных на нем, расщепляется на более тонкие и длинные волокна, освобождаясь от породы, мусора и от коротких волокон, выпадающих через щели колосниковой решетки.

После «Крейтона» волокно поступает на кардочесальную машину. Это очень сложная и дорогая импортная машина (стоимостью от 15 до

20 тыс. руб. золотом). Она состоит из целого ряда валов различного диаметра, обтянутых кардной лентой (лента с иглами) (схема машины № 3). Между этими валами пропускается асбест для прочеса, выравнивания и параллельного расположения волокон.

В результате работы этой машины получается **ровница** (бесконечная, ватобразная толстая нить, намотанная на катушки).

После этого для получения пряжи и тройной нити (2 асбестовых и 1 латунная) употребляются прядильные ватера и крутильные машины.

Полученная пряжа для получения тормозной ленты обрабатывается на специальных ленточных станках: дорогих и импортных («флетчерах»), откуда она выходит в виде бесконечной ленты различной толщины и ширины, смотря по заданию.

Но этим еще не ограничивается путь изготовления тканной тормозной ленты.

После такой длительной и сложной механической обработки лента проходит дальнейшую стадию химической технологии — она в течение длительного времени подвергается пропитке смесью масел и свинцового глета или естественных смол.

После пропитки лента прокаливается в специальных прокальных печах, а затем подвергается каландрированию на специальных вальцах, маркировке и упаковке.

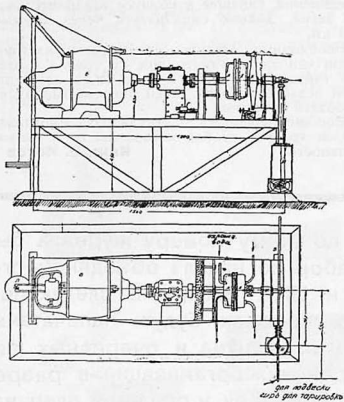
Сложный процесс механической и химической технологии над таким дорогим сырьем, каким являются высшие сорта асбеста, тонкая латунная проволока, дорогие пропиточные масла, приводит прежде всего к высокой стоимости тканной тормозной ленты, достигающей до 14 руб. за метр при ширине ленты 10 см и толщине 10 мм.

Кроме того, нужно учесть, что бурный рост автотракторного хозяйства в СССР вскоре предвещает столь огромный спрос на ленту, что если базироваться исключительно на производстве тканной тормозной ленты из высших сортов асбеста, мы станем перед дилеммой нехватки сырья для этого производства.

В ближайшие годы спрос автотракторного парка на тормозные ленты составит примерно 3—4 млн. м, что в переводе на асбест высших сортов выражается в сумме 1,5—2 тыс.

Если учесть, что кроме тормозных лент высшие сорта употребляются для выделки целого ряда технических тканей для химической промышленности, паро-силового хозяйства и т. п., то мы можем стать перед таким фактом, что сырье будет лимитировать производство этого дорогого продукта и может поставить под угрозу наши автомобили, тракторы и другие виды промышленности, потребляющие тканную ленту.

В Западной Европе и Америке, где острота этого вопроса выявилась гораздо раньше, пошли по пути прессованных тормозных лент.



Выгода производства прессованных тормозных лент заключается в следующем: при производстве прессованных лент можно работать на низших сортах асбеста, вплоть до VI сорта, при более простом оборудовании и менее сложном технологическом процессе. Этого нельзя, однако, сказать о прессованных тормозных лентах американской фирмы «Multibestos», по образцу которой строится наш Ярославский асбестовый завод-гигант.

Если в Америке уже в 1930 г. производство прессованных лент равнялось 55% их общего производства, то, по данным журнала «Асбестос» за 1932 г., мы имеем в среднем соотношение 25% к 75% в пользу прессованных. За короткий период прессованные ленты заняли доминирующее место.

Удельный вес тканых лент все больше и больше падает, так как они уступают прессованным и по качественным показателям (на трение, износ и т. п.).

В связи с этим Научно-исследовательский институт асбестовой промышленности поставил перед собой задачу разработать способ производства прессованных тормозных лент, руководствуясь двумя указанными выше условиями: работа на низших сортах асбеста и максимально упрощенная технология на отечественном несложном и недорогом оборудовании.

Схема проработки Института сводится в основном к следующему:

Асбесты IV и V сорта пропитываются бакелитовой смолой в присутствии пластификаторов и дешевых минеральных наполнителей, с последующим горячим прессованием под давлением около 150 атм.

Прессование происходит с определенным штампом, который приспособлен к тому или иному типу тормоза.

Выходящая из-под пресса тормозная лента (кодопка) никакой дополнительной отделки не требует. При желании можно подвергнуть ленту легкому подшлифованию краев и полировке внешней поверхности, что отнимает несколько минут.

Лабораторная проработка этой темы закончена.

При испытании образцов в лаборатории НАТИ (Научный автотракторный институт) и сравнении их с американскими (прессованными) получены хорошие результаты.

При испытании в производственных условиях на автозаводе им. Сталина прессованные тормозные ленты показали свое высокое качество.

Грузовой автомобиль А-3 с пробными тормозными накладками трения, изготовленными НАТИ, прошел 10 тыс. км. в самых разнообразных дорожных условиях. В результате периодических осмотров выяснилось, что износ обшивок из пластмассы в среднем равен 2 мм и что заклепки держатся очень прочно. Износ пластин происходит равномерно по всей поверхности, не оставляя на барабанах следов выработки в виде канавок, что часто бывает при применении ферродо. Торможение получается равномерное и, в случае необходимости, достаточно резкое.

Сейчас, при содействии работников заводов пластмасс, разрабатывается схема и налаживается оборудование для полуавтоматической установки, где будут выявлены и уточнены детали производства.

Мы надеемся, что в 1933 г. дадим нашей автомобильно-тракторной промышленности дешевую и добротную тормозную ленту.

Директор Научно-исследовательского института асбестовой промышленности

И. Рабинов.

ХРОНИКА МИРОВОГО АВТОДОРОЖНОГО ДЕЛА

В САСШ организовано новое объединение для выпуска автомобилей — Дженер-Мотор-Кар-Ко, главными акционерами которого являются бр. Фишер (быв. кузовные королн). Дженер предполагает конкурировать с Фордом.

Юнкерс и Крупп вступили в соглашение, по которому дизельные системы Юнкерса будут производиться у Круппа и устанавливаться на его грузовиках.

Сверхбаллоны ставятся на машинах Плимут по требованию покупателя.

Немецкая «Всеобщая автомобильная газета» в доброжелательных тонах отзывается о советском дорожном строительстве. Газета с восхищением описывает грандиозность второго пятилетнего плана дорожного строительства.

100 лет кардана. В 1533 г. студент медицины Кардано опубликовал свои труды. Наряду с сочинениями по медицине он немало работал над философией, алгеброй и механикой. Автомобилестроение обязано ему изобретением «карданного сочленения», позволяющего передавать вращательное движение одного вала другому, находящемуся под углом к первому, причем угол может меняться. Как известно, «кардан» применяется без каких-либо принципиальных изменений на всех современных автомобилях.

Дизельмотор на гоночном автомобиле впервые ставит известный рекордмен Кей-Дон.

Гальванизированные чугунные поршни получили широкое распространение в САСШ, наравне с алюминиевыми и поршнями из легких сплавов. Автомобиль с поршнями этого типа отличается малым расходом горючего.

14 л. с. вместо 24 л. с. требует по подсчетам конструкторов, автомобиль, снабженный обтекаемым кузовом при скорости 80 км в час. При скорости в 130 км в час экономия вырастает еще больше (90 и 32 л. с.).

Бетонное покрытие поверх булыжника начали применять в Германии наравне с асфальтовым и гудронным.

В Будапеште при опытах взорвался «прыгающий» автомобиль, похоронив под собой конструктора.

Сайклкар с центральной трубой вместо рамы и подвеской на резине, конструкция инж. Неймапа, начинает выпускать фирма ДКВ.

4-цилиндровый мотор Форда будет устанавливаться только на грузовых машинах. Стандартной моделью легковой машины останется 8-цилиндровая.

Проект советского ограничителя скорости езды на автомобилях

Существенным тормозом повышения эксплуатации автомобильного парка является выход автомобилей из строя вследствие аварий.

Аварии, как правило, происходят от чрезмерно быстрой езды, а также халатного и зачастую преступного отношения шоферов к автомобилю.

Чрезмерно быстрая езда в городских условиях не только вызывает преждевременную поломку или аварию, но она также повышает расход горючего, смазочных материалов и уменьшает срок службы дорожной резины. Чрезмерная скорость на коротких перегонах вызывает резкие и частые торможения, которые способствуют быстрой изнашиваемости отдельных ответственных частей машины, и в особенности резины. Кроме того, торможение до полной остановки вынуждает водителей производить переключения скорости, что влечет за собой повышенный расход горючего и смазочных материалов.

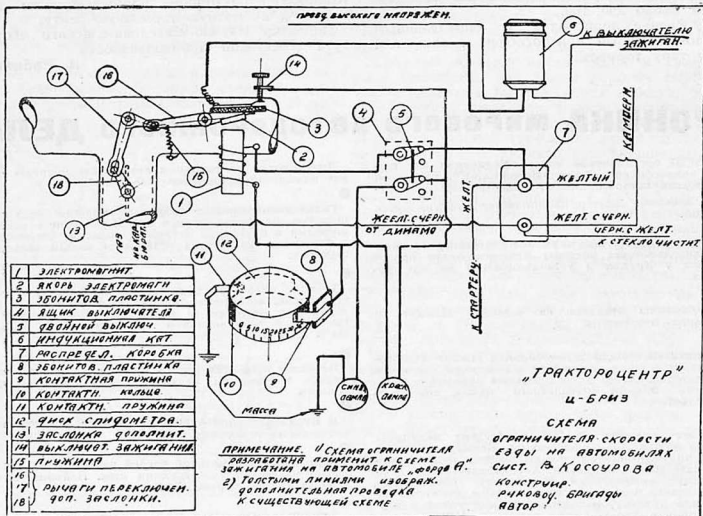
Одним из лучших методов борьбы с этим злом является техническая подготовка и переподготовка шоферского состава. Однако прежде чем водители получат необходимое образование и навыки езды, сотни автомобилей выходят из строя. Поэтому необходимо применить жесткое регулирование и контроль скорости движения автомобилей, управляемых

малоопытными шоферами или водителями, зараженными «лихачеством».

Для уменьшения преждевременных поломок, аварий, несчастных случаев, экономии горючего и смазочных материалов, а также сохранения резины, я предложил ЦБРИЗу Тракторцентра недорогой прибор, под названием «Ограничитель скорости езды на автомобилях».

Ограничение скорости езды производится путем прекращения выпуска газовой смеси и прекращения зажигания при достижении определенной скорости, на которую прибор установлен (на схеме предельная скорость — 35 км в час). Поступление горючей смеси прекращается закрытием добавочной, специально для этой цели установленной заслонки 13 (см. схему) при воздействии на нее через систему рычагов 16, 17, 18 и электромагнита 1, автоматически включаемого в электрическую цепь при достижении заданной предельной скорости. Одновременно с приведением в действие электромагнита выключается и зажигание путем разрыва первичной цепи до индукционной катушки.

Прибор приводится в действие от имеющегося или специально установленного барабана спидометра 12, на барабане которого укрепляется тонкая серебряная или латунная пластинка



ка 10 с вырезом посредине. К этой пластинке подводятся две контактные пластинки 8 и 11, устанавливаемые так, что в соприкосновение с пластинкой 10 они приходят только тогда, когда барабан спидометра 12 поворачивается в определенное положение, т. е. тогда, когда указатель спидометра станет на то число километров, на которое установлен прибор-ограничитель.

Так как пластинка 11 соединена с «массой», а пластинка 8 через промежуточные звенья электрической цепи соединяется с положительными полюсами источника тока, то электрическая цепь окажется замкнутой пластинкой 10. В этом случае под действием тока будет находиться электромагнит 1 и красная лампочка. В схеме предусматривается выключение работы прибора выключателем 5; в данном случае при замыкании электрцепи через спидометр ток сможет пойти двояким путем:

1 — прибор выключен.

От существующего на автомобиле распределительного ящика 7 ток помимо ящика-выключателя прибора 5 идет к автоматическому выключателю зажигания 14 и через выключатель 14 к индукционной катушке 6. При выключении прибора выключателем 5 и при замыкании тока барабаном спидометра все же загорается особая красная лампочка, как сигнал, указывающий, что скорость движения достигла предельного состояния. Эта лампочка загорается также и при работе прибора. В последнем случае ток идет от распределительного ящика 7, минуя выключатель 5, через красную лампочку и контактные пластинки 8, 10, 11 на массу к источнику тока.

II — прибор включен

При включении прибора электрический ток идет от распределительного ящика 7 через выключатель 5, электромагнит 1 и пластинки 7, 10, 11 на массу. В этом случае электромагнит 1 притягивает якорек 2, укрепленный на рычажке 16, чем и поворачивается этот рычажок, который в свою очередь через рычаги

17 и 18 поворачивает заслонку 13, а последняя полностью закрывает отверстие всасывающей трубы, что и прекращает доступ газа в цилиндры.

Прекращение зажигания достигается следующим образом: на рычаге 16 укрепляется эбонитовая пластинка 3, на которой укреплен пружинный контакт звонкового типа с регулирующим винтом 14. Когда электромагнит притянет якорек 2, то последний за собой увлечет эбонитовую пластинку 3, а следовательно и пружинную пластинку, которая и разомкнет первичную цепь зажигания; при этом естественных электроток в индукционную катушку не поступит, и зажигание прервется. При включении прибора включается (загорается) особая синяя лампочка, как контрольная, указывающая на включенное состояние и работу прибора.

Сигнальные лампы—красная и синяя укрепляются на заднем правом крыле автомобиля. Синяя лампа имеет обычную для однопроводной системы проводку, а красная должна иметь двухпроводную проводку. Выключатель 5 и электромагнит со всеми рычагами, контактами должны plombироваться зав. гаражем или соответствующим лицом.

То же может быть приспособлено на выпускной трубе.

Вместо прекращения подачи горючего и зажигания можно приспособить особый звуковой сигнал—свисток, который будет действовать на том же принципе работы и давать сигнал о чрезмерной скорости. Прежде чем выключится зажигание или поступление смеси, загорается сигнальная красная лампочка, помещенная в кабине шофера, для предупреждения последнего о начале действия звукового сигнала или выключения работы двигателя.

Указанный выше прибор может быть с успехом применен в наших учебных пунктах при обучении шоферов.

В. Косоуров

ДОРОЖНЫЕ МАШИНЫ ТРЕБУЮТ ЗАПЧАСТЕЙ

На дорожно-строительных работах у нас применяется немало машин и снарядов, введенных из-за границы. Среди них есть такие дорожные машины, как грейдеры, камнедробилки, катки, различные по своей конструкции.

Бережное, хозяйское отношение к этому оборудованию, своевременный планово-предупредительный ремонт, дадут возможность эксплуатировать механические агрегаты значительно больше установленного амортизационного срока.

Но дело в том, что качество ремонта упирается в отсутствие запчастей.

В большинстве случаев, как показала практика, однородные запчасти требуются после каждого сезона машинно-дорожных работ. А между тем, на заводах дорожного машиностроения до сих пор нигде не занимаются производством запчастей в плановом порядке, никто не занимается проектировкой запчастей и их изучением в части улучшения на прочность.

Эти вопросы разрешают отдельные организации без какой-либо увязки с другими однородными дорожными организациями.

Вот пример: сектор механизации Леноблдортранса в течение зимы 1931/32 г. проводил работу по изготовлению чертежей на запчасти таких машин как грейдера, катки, камнедробилки. Этой же работой занимался и сектор механизации ЦИАТа. Увязки в работе между ними не было, хотя они и находятся в одном городе.

Чтобы изжить параллелизм в этой работе, вопросами планового изготовления запчастей должна заняться несомненно центральная организация, а именно сектор механизации Цудортранса или ЦИАТа.

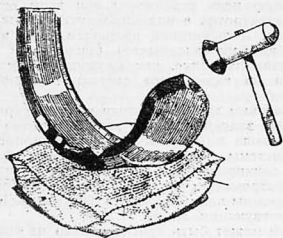
В Цудортрансе следует организовать эту работу на научно-технической базе, учитывая, что наличие хороших и точных запчастей к дорожным машинам значительно повысит коэффициент использования импортного дорожно-машинного оборудования.

Инж. Н. Ф-в

ГАРАЖНАЯ СМЕКАЛКА

ПРАВКА ПОГНУТЫХ КРЫЛЬЕВ

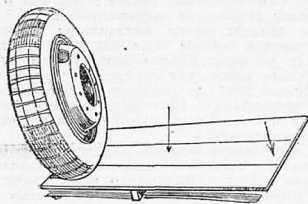
На помещаемом рисунке показан простой способ правки помятых крыльев автомобиля. Для этого берется небольшой мешок, запол-



няется мелким песком, а открытый конец его зашивается с тем, чтобы песок не высыпался. Погнутое крыло кладется на мешок и с помощью деревянного молотка с закругленным бойком ему придается первоначальная форма.

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ СМЕНЫ КОЛЕС

Произвести смену тяжелых колес грузовика одному человеку невозможно без особых приспособлений. Для этой цели может быть приспособлена простая доска, к нижней стороне которой (см. рисунок) прибивается деревянный брус. Колесо закатывается на один конец дос-

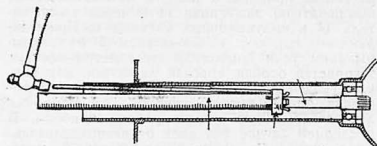


ки, после чего другой конец ее прижимается ногой, и таким образом оно может быть поднято на необходимую высоту, в то время как руки рабочего оказываются совершенно свободными.

УДАЛЕНИЕ СЛОМАННЫХ ПОЛУОСЕЙ

Для извлечения сломанной полуоси из картера заднего моста можно сделать очень простое и дешевое приспособление. Приспособление это состоит из цилиндрической трубы, конец которой надпиливается продольно в нескольких местах, и полученные в результате этого узкие полоски выгибаются, как показано на рисунке.

На эту трубу с конца противоположного разреза надевается свободно скользящий цилиндрический воротник. Если затем разрезанным концом трубки обхватить сломанную полуось и с помощью молотка и металличе-

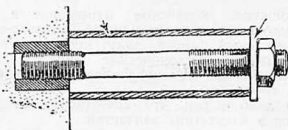


ского стержня пригнуть цилиндрический воротник на этот конец трубы, как показано на рисунке, то сломанная полуось окажется крепко зажатой в трубе. После этого трубу, а вместе с нею и полуось, вытягивают из картера.

Описанный нами способ дает возможность быстро удалить сломанную полуось, не разнимая картера задней оси.

УДАЛЕНИЕ ВТУЛКИ ИЗ ГЛУХОГО ОТВЕРСТИЯ

В тех случаях, когда трудно удалить втулку, запрессованную в глухое отверстие, прибегают к следующему способу: в удаляемой втулке

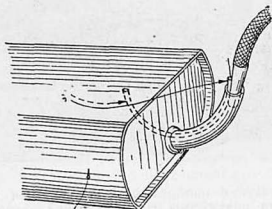


нарезается метчиком резьба, после чего в нее ввинчивается шпилька и тогда, с помощью распорной трубки с шайбой, как показано на рисунке, втулку легко удалить из ее гнезда, вращая ключом гайку, помещенную на противоположном конце шпильки.

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ЭКОНОМИИ БЕНЗИНА

На некоторых машинах бензиновый бак наполняется через патрубок, расположенный в нижней части бака.

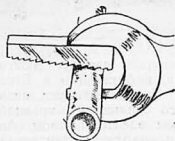
При этом давление оставшегося в баке воздуха может возрасти так, что, несмотря на незаполненный бак, бензин будет переливаться через край патрубка.



Во избежание этого, рекомендуется взять медную трубку 60 см длины и 1 см в диаметре и изогнуть ее дугой. Вставив эту трубку в патрубок бака таким образом, чтобы часть трубки, находящаяся в баке была направлена вверх, вставляют в патрубок бака наконечник шланга. Медная трубка дает возможность воздуху свободно выходить из бака, при повышении уровня бензина в последнем.

КЛЮЧ ДЛЯ ПОВЕРТЫВАНИЯ ТРУБОК

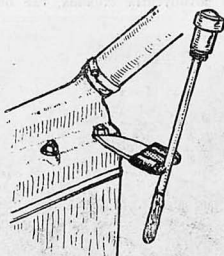
Для поворачивания цилиндрических трубок можно легко приспособить обычный гаечный



ключ. Для этой цели (см. рисунок) в дополнение к ключу употребляется клинообразный кусок железа с насечкой на одной из своих сторон.

ОЧИСТИТЕЛЬ ИЗМЕРИТЕЛЯ УРОВНЯ МАСЛА

Стержень — измеритель уровня масла требует каждый раз очистки, для чего нужно иметь в руках тряпку; руки шофера при этом грязнятся.

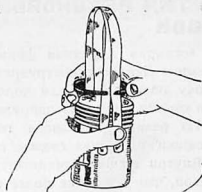


В Германии применяется очень простое приспособление, которое мы предлагаем нашим шоферам и которым можно было бы снабжать в массовом порядке советские автомобили.

К какой-нибудь гайке мотора прикрепляется металлическая рогатка с укрепленной между ее рожками подушкой из тряпки. При вынимании стержня достаточно провести им с легким нажимом по подушке, и он будет чист.

ПРИБОР ДЛЯ СНИМАНИЯ И НАДЕВАНИЯ ПОРШНЕВЫХ КОЛЕЦ

Этот прибор делается из двух упругих стальных пластин, согнутых в дугу и соеди-



ненным штифтом, как указано на рисунке. Пластины вставляются в замок кольца и затем раздвигаются под углом в 90° друг к другу. Кольцо легко снимается. Одевание происходит обратным путем.

Этот прибор делается из двух упругих стальных пластин, согнутых в дугу и соединенных штифтом, как указано на рисунке. Пластины вставляются в замок кольца и затем раздвигаются под углом в 90° друг к другу. Кольцо легко снимается. Одевание происходит обратным путем.

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.

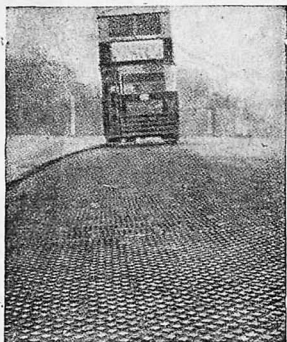
Подписная цена: на 12 мес. — 7 р. 20 к., 6 мес. — 3 р. 60 к., 3 мес. — 1 р. 80 к.

Массово-тиражный сектор ЖГО

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

ЖЕЛЕЗНАЯ МОСТОВАЯ

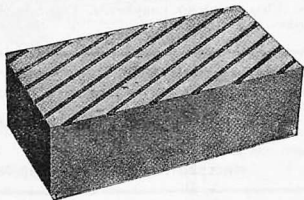
Чтобы предупредить скорый износ мостовых на местах автобусных стоянок, где они чаще



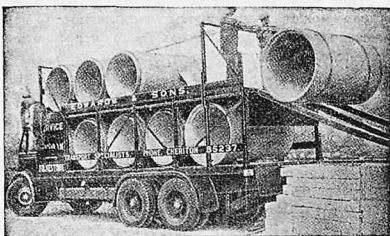
подвергаются вредному действию, оказываемому на них при торможении и поворачивании автобусов, в Англии стали укреплять поверхность дорог железной одеждой (см. рисунок), представляющей собой железные плитки, вделанные в цемент.

НОВЫЙ ТИП РЕЗИНОВОЙ МОСТОВОЙ

Недавно всемирно известная фирма автомобильной резины Денлоп сконструировала резиновую шашку нового типа для дорожных покрытий. По своему виду она напоминает шину гусеник. Из резины выполнена только «покрышка» шашки, рифленая сверху, гладкая по сторонам. Внутри шашка заполняется битуминозной массой, что делает ее более прочной и дешевой.

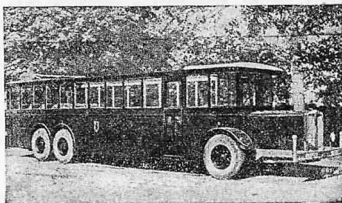


ДУХПАЛУБНЫЙ ГРУЗОВИК

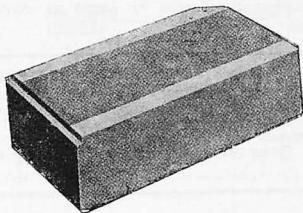


На рисунке изображена двухпалубная конструкция платформы грузовика, предназначенного для перевозки цементных труб. Погрузка и разгрузка верхней палубы очень удобно осуществляется с помощью простого ската и ручной лебедки, расположенной спереди грузовика.

НОВЫЙ АВТОБУС БЮССИНГА

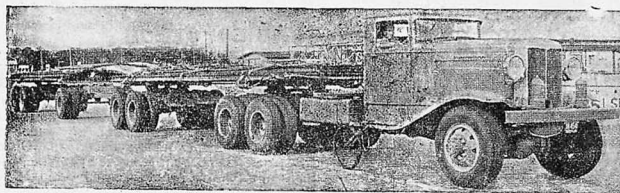


Недавно выпущен автобус Бюссинга на 44 сидячих места, работающий в Берлине и его окрестностях. Кузов автобуса весь из стали и алюминия со скользящей крышей, приводимой в действие электричеством. Автобус оборудован 12-цилиндровым двигателем фирмы Майбах.



ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

30 КОЛЕС — 40 ТОНН



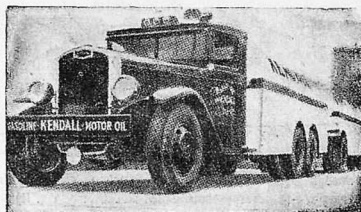
Грузовик-тягач Мармон-Херрингтон (САСШ), недавно испытанный в Индианополисе, поднимает до 40 т груза. Он состоит из самого грузовика, полуприцепа и прицепа. Он прошел с

полной нагрузкой 160 км без остановки, на средней скорости 45,7 км в час. Все 6 колес грузовика — приводные. Мотор — 6-цилиндровый.

НОВЫЙ АВТОКАР ТЯЖЕЛОГО ТОННАЖА

В настоящее время в Америке замечается тенденция к увеличению тоннажа грузовиков, предназначенных для междугороднего транспорта.

На рисунке изображен недавно выпущенный новый мощный шестиколесный грузовик автокар, предназначенный для работы с прицепкой. Общая грузоподъемность его вместе с прицепкой — 14 т. Грузовик оборудован шестцилиндровым двигателем Стерлинг с размером цилиндров $5\frac{1}{4} \times 6$ ", развивающим мощность на 156 торм. л. с. при 1800 об/мин. Скорость грузовика — 42 км/час.



ПРЫГАЮЩИЙ АВТОМОБИЛЬ

Изображенная на фотографии машина, выставленная на немецкой авиоспортивной выставке, объединяет свойства автомобиля со свойствами автожира (летательный аппарат, поднимающийся вертикально). Обычно машина движется по земле. Если ей встречается какое-нибудь препятствие, достаточно повернуть ручку на потолок, чтобы расклялись лопасти крыльев, и машина полетит вверх, двигаясь вперед по инерции. Кто знает, быть может, это средство сообщения будущего. Интересно, что аппарат имеет и автомобильный номерной знак и авиационный.



РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

присут

НАДО БОРОТЬСЯ

ЗА ДАЛЬНЕЙШЕЕ УЛУЧШЕНИЕ КАЧЕСТВА ГРУЗОВИКОВ ГАЗа

Выпускаемые Горьковским автозаводом грузовые машины можно считать по моторной группе удовлетворительными, но необходимо отметить ряд недостатков сборки. Очевидно, отдельные малосознательные рабочие, не успевая в работе, оставляют недоделанными очень ответственные детали машины.

Так например, полученный Н-ской частью 1,5-тонный фورد, двигатель № 3397, имел следующие недоделки: в ступицу правого колеса был вставлен только один болт, да и то с недовернутой гайкой, плохо работал стартер, заедало шестеренку Бендикс

У остальных машин имелись подчас общие недоделки — отсутствие сетки в бензобаке и пробки бензобака, отсутствие резиновых ковриков в кабинках, из-за чего песок и мусор попадают в аккумулятор и на другие вращающиеся части, нет барашков зажима переднего стекла и упора у акселератора. В рулевом управлении в колонке заедает валик со световыми контактами, при повороте руля гаснет или зажигается светофор, и гудок гудит вопреки желанию водителя. Нет решеток задних стекол, вследствие чего при перевозке грузов бьются стекла кабинки. Передние стекла у всех машин волнистые, что затрудняет выбор дороги и скрывает ямки и канавки.

На первый взгляд это мелочи, но наплеватьское отношение к болтику или шпильку ведет иной раз к гибели машины и человеческим жертвам.

Необходимо партийной, профсоюзной и автодоровской организациям завода обратить серьезное внимание на эти «мелочи».

Михеев



Слесарь выдвигенец, зав. контрольным техническим отделом 1-го автогрузового парка Мосавтогруза т. Крылов П. Е., лучший ударник, был представлен к награждению орденом. Рабочий стаж 39 лет. Имеет ряд изобретений, усовершенствований. Внес много рационализаторских предложений.

Зарисовка С. Ковровского

МАШИНЫ В СОВХОЗЕ БЕЗ ПРИСМОТРА

В Белевском совхозе конторы СПО из-за отсутствия гаража машины стоят во дворе под дождем и снегом.

Ремонт производится частично на дворе, частично в сарае. Машины заносит снегом, так что утром приходится тратить несколько часов на то, чтобы завести мотор. Были даже случаи поломки зубьев валика, приводящего в движение масляную помпу, что привело к расправлению коренных подшипников.

Заведующий гаражем Грачев и директор совхоза Критинев никаких мер для сохранения автотранспорта не принимают.

Теплой обуви для шоферов и ремонтеров не дают, несмотря на то, что в кладовой лежат валенки, а о грузчиках и говорить не хотят.

Плохо с тракторами — все они стоят во дворе, ремонт же производится в сарае, где едва помещается один трактор.

Автотракторный парк большой, а мастерской со станками и инструментами нет. Ходим по чужим мастерским и с поклоном просим, чтобы нам что-нибудь сделали по токарным работам.

Нужно прекратить такое безобразие. Грачеву и Критиневу нужно по-серьезному взяться за налаживание работы автотракторного парка совхоза.

г. Белев, Моск. область

Шофер

ДАЙТЕ ДРУГИЕ МАШИНЫ И АВТОМОБИЛИ

Дорожные участки, обслуживающие 600—800 км первых 3 классов дорог на территории 15—20 районов, предоставлены сами себе.

Больше половины всех доручастков укатку шоссе производят до сего времени допотопными конными катками. Бойка щебня производится по-старинке, вручную.

Улучшение профилировки, устройство американонок — производится ручным способом — лопатой — с колоссальной зарплатой человеческой энергии, тогда как один трактор «Хольт» или «Коммунар» с грейдером может освободить сотни людей.

В ряде организаций и совхозов такие трактора есть, причем в лучшем случае они бездействуют (сахарный завод «Коммунар»), а в худшем — сдуются в утильсырьё (совхоз «Спартак», Обоянского района).

Такой трактор в дорожном деле может быть загружен круглый год, так как зимой может быть использован по вывозке леса, а постройке мостов, для подвозки камня, а весной — для подвозки песка и профилирования дорог.

ЛЮБОМУ ШОФЕРУ 175 РУБЛЕЙ

Состояние автобусного гаража в К. Подольске крайне неудовлетворительное. Социализация, хозрасчета и ударничества здесь нет, в оплате труда процветает уравниловка, все шоферы получают по 175 руб., стаж и квалификация во внимание не принимаются. За экономию горючего и смазочных материалов, а так-

же за лучший уход за машиной шоферы не премируются. Все это приводит к наплевательскому отношению к работе. Подольский Автодор должен заняться оздоровлением автобусного гаража.

А как обстоит дело с подвозкой камня к месту работ? Перевозка камня производится гужем за 40—50 км. Бывает, что дорорганы, особенно в районах, ограниченных конским тяглом, лишены средств для переброски имеющегося камня к объектам работ по шоссе, особенно во время весеннего сева и уборки, и вынуждены переплачивать за вывозку, что влечет сокращение программы дорстроительства.

При наличии в доручастках 2-3 грузовых автомашин эта переплата пошла бы за счет увеличения постройки дорог.

Каждая МТС имеет по несколько машин, курсирующих по районным и сельским дорогам только в сухую погоду. Дорорганы (по шоссе) могли бы эксплуатировать машины круглый год.

Пора, наконец, снабдить дорожные участки автомобилями и дорожными машинами.

Белгород

Дорожник

ЛЕНИНАКАНСКИЙ РАЙОН БЛЕСТЯЩЕ СПРАВИЛСЯ С ДОРСТРОИТЕЛЬСТВОМ

6 ноября закончилось дорожное строительство в Ленинанканском районе (ССР Армении).

Ардортранс дал задание Ленинанканскому району построить 42 км дороги. Дорсекция при Лен. гор. совете выдвинула встречный план 4 км (всего 46 км).

К 6 ноября было закончено строительство следующих участков дорог: Ленинанкан — Дуз-Кент — Даарлы — 10 км гравийной, М. Караклис — Члахай — Ленинанкан — 13 км грунтовой, Ленинанкан — Т. Караклис — 9 км гравийной, Мола-Муса (от Карского шоссе — 2 км гравийной (отремонтирован), Т. Караклис — Ара-лык — 6 км гравийной (по плану была предусмотрена грунтовая дорога), Диракляр — Чрахлы — 4 км гравийной и от Джаджурского шоссе до станции Джаджур — 1,5 км гравийной (отремонтирован).

Всего построено гравийных дорог 20 км, отремонтировано грунтовых и гравийных — 15,5 км и грунтовой дороги — 13 км, т. е. 57,5 км, что составляет 125% плана.

Во всей работе по дорстроительству активно содействовали и участвовали в работах штаб дор. секции, местный Автодор, отделение Ардортранса и коммунхоз. По инициативе Автодора отремонтировано 2 км дороги от Карского шоссе до Мола-Муса.

Ленинанкан

А. Хачикян



Прогульщик Гусарев С. С. слесарь бригады обслуживания 1-го автогрузового парка Мосавтогруза. Поступил 11 августа 1932 г.

Зарисовка С. Ковровского

На общественный суд!



Сгоревший автобус «Мерседес-Бенц» вследствие преступной неосмотрительности водителя (Московская обл.)
Фото Любарского

БЮРОКРАТОВ НЕ БЕСПОЖИТ ПОЛОМКА МАШИН

Товарный двор ст. Москва I (Зап. ж. д.) пропускает ежедневно сотни автомашин. Несмотря на это, состояние двора таково, что захватившая машина редко обходится без повреждения. Двор частично замощен булыжником, но эта площадь настолько разбита, что проехать по ней невозможно. Кроме того вся территория товарного двора забросана строительным мусором.

Дирекция Зап. ж. д. об этом не заботится, так как машины не ее. Однако, независимо от этого товарный двор и подъездные пути должны быть покрыты усовершенствованной мостовой.

Терпеть дальше массовую поломку автотранспорта невозможно.

А. Сорнин

Москва

ПО УХАБАМ И КАНАВАМ

Улицы г. Шахты сплошь изрыты ухабами и канавами. Это приводит к постоянной поломке рессор и затормаживанию перевозке грузов. Несмотря на это, ни Автодор, ни дорожная секция горсовета дорожным строительством не занимаются, ссылаясь на отсутствие средств.

Мы думаем, что средства, потребные на ремонт дорог, меньше тех убытков, которые приносят постоянные поломки машин.

№ 931 431

г. Шахты, Донбасс

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: **Журнально-газетное объединение**

Уполн. Главлита В — 48 221. Техред Н. Свешников. Отп. в 7-й тип. „Искра революции“ Мособлполиграф. Флипповский, 13
З. Т. 1616 Тираж 35 000. Ат Б 5 — 176 × 250 мм 1 бум. лист. Количество знаков в одном бумажном листе 20 200
Изд. № 68. Журнал сдан в набор 31 декабря, подписан к печати 17 января 1933 г. Приступлено типогр. к печати 21/1—33 г.

3-я ВСЕСОЮЗНАЯ Авто-Мото-Вело ЛОТЕРЕЯ АВТОДОРА

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМУ ХОЗЯЙСТВУ
Страны советов необходим мощный
автотранспорт и хорошие проезжие
дороги

**АВТОМОБИЛЬ
ТРУДЯЩИМСЯ!**

УЧАСТИЕ В 3-й ЛОТЕРЕЕ АВТОДОРА —
это денежный вклад совете об обще-
ственности и дела автомобилизации,
тракторизации и дорожном строи-
тельства СССР

ОФИЦИАЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

тиража выигрышей по билетам 4 разряда 8-й всесоюзной лотереи Автодора.

Тираж производился в г.р. Новосибирске. Всего в тираже разыграно 2 499 выигрышей на сумму 88'500 р.

Настоящая таблица составлена по карточкам записям номеров серий, начиная с низших.
Прежде чем проверить билеты, обрати
внимание на разряд билетов

Не смейивая разрядов. Разряды указаны
в правом верхнем углу

ВНИМАНИЕ: Прежде, чем приступить к проверке лотерейных билетов, необходимо ознакомиться с правилами пользования таблицей (см. ниже)

ММ серий	ММ билетов	Стоимость выигрыша в рублях	ММ серий	ММ билетов	Стоимость выигрыша в рублях	ММ серий	ММ билетов	Стоимость выигрыша в рублях	ММ серий	ММ билетов	Стоимость выигрыша в рублях	ММ серий	ММ билетов	Стоимость выигрыша в рублях			
0017	098	200	1167	48	200	2127	81	200	3218	11	200	4261	1-100	45147	05	40	
0031	044	200	1174	21	200	2141	1-100	123247	44	120	4287	21	80	5177	13	2500	
0070	036	200	1196	11	200	2159	63	200	3254	04	200	4294	34	200	5184	92	200
0107	096	200	1215	28	80	2194	20	80	3285	1-100	4	4315	91	200	5186	39	200
0111	36	80	1218	01	400	2199	59	80	3305	53	80	4321	29	300	5204	53	200
0123	91	40	1274	53	200	2235	15	200	3396	32	400	4330	99	40	5211	60	40
0167	88	200	1275	100	200	2242	99	40	3399	40	80	4351	71	80	5280	28	120
0205	72	200	1329	19	80	2264	90	120	3403	1-100	10	4397	62	120	5286	63	200
0209	37	80	1350	04	200	2271	01	200	3412	59	200	4398	49	120	5308	59	200
0226	1-100	10	1375	96	200	2275	43	80	3492	100	200	4403	90	300	5313	22	200
0275	86	200	1393	16	80	2298	67	80	3563	29	300	4414	1-100	4	3531	29	200
0277	91	200	1406	94	200	2303	34	40	3563	100	120	4425	65	80	5360	42	200
0286	15	80	1422	97	80	2326	28	200	3576	47	200	4441	15	200	5380	26	200
0300	64	200	1440	80	200	2333	21	120	3587	1-100	10	4446	34	200	5394	50	200
0306	54	200	1491	68	120	2335	12	80	3844	38	80	4462	48	80	5412	51	200
0307	34	40	1511	57	80	2349	28	200	3662	88	200	4494	24	200	5418	06	400
0312	90	200	1514	99	40	2370	27	120	3693	64	200	4506	21	120	5419	35	80
0319	42	80	1524	50	120	2380	1-100	4	3734	13	80	4508	39	2500	5441	41	200
0323	67	2500	1534	06	200	2385	56	40	3739	50	200	4546	26	200	5436	54	120
0362	92	200	1580	58	80	2416	14	200	3784	74	40	4552	40	200	5461	79	200
0362	31	80	1600	62	1000	2435	97	200	3795	73	200	4610	99	80	5495	27	200
0396	1-100	4	1627	29	80	2439	61	400	3826	26	200	4612	95	80	5524	09	200
0425	1-100	4	1673	46	200	2444	45	120	3833	1-100	4	4644	96	1000	5525	48	120
0447	43	200	1687	46	200	2466	13	80	3835	1-100	10	124644	100	1000	5526	66	200
0464	60	2500	1692	38	200	2470	70	200	3841	69	200	4648	52	1000	5538	04	200
0484	001	200	1721	46	120	2524	09	200	3849	23	200	4650	100	200	5543	48	120
0563	008	400	1732	24	200	2527	76	200	3851	77	200	4651	64	80	5593	86	200
0576	78	40	1736	63	200	2617	59	300	3864	11	200	4668	07	200	5595	23	200
0577	52	200	1742	07	80	2635	95	200	3870	02	200	4749	01	200	5604	64	200
0597	2	40	1787	50	40	2656	41	120	3910	02	120	4773	31	80	5609	90	200
0652	19	80	1793	62	200	2677	01	1000	3911	1-100	10	124791	77	200	5616	28	200
0658	1-100	4	1796	21	200	2680	45	120	3921	67	300	4844	32	200	5629	34	80
0692	54	80	1806	79	200	2720	56	80	3941	89	400	4850	29	2500	5644	50	200
0723	19	200	1828	44	200	2762	05	200	3970	40	80	4878	18	200	5703	01	200
0762	10	300	1843	46	80	2772	05	200	4000	29	80	4882	07	120	5771	89	400
0764	50	40	1867	62	200	2791	23	1000	4027	24	200	4883	63	200	5780	58	120
0798	57	200	1868	54	80	2811	05	80	4039	63	200	4900	1-100	40	5784	44	300
0819	86	200	1886	94	200	2919	17	200	4040	14	80	4924	60	200	5800	14	200
0844	49	200	1894	09	200	2920	78	80	4042	10	200	4931	1-100	4	5828	82	120
0858	49	80	1901	75	40	2944	14	1000	4084	82	200	4932	1-100	4	5829	52	200
0861	29	200	1916	73	80	2964	08	200	4103	1-100	4	4941	01	200	5833	19	2500
0889	14	200	1918	23	200	3001	21	200	4118	10	400	4953	06	120	5858	27	120
0898	77	80	1926	82	200	3001	52	400	4118	70	40	4959	49	200	5897	41	400
0915	30	80	1927	43	400	3001	98	120	4142	82	120	4978	86	200	5903	44	1000
0984	15	200	1955	97	80	3022	58	200	4157	36	200	4979	02	40	5921	55	80
1020	1-100	4	1999	1-100	4	3038	01	200	4166	25	120	4982	24	80	5932	14	80
1035	13	40	2024	74	200	3083	06	200	4171	100	80	5027	18	120	5945	22	120
1036	26	200	2028	17	80	3130	75	200	4176	38	80	5032	19	400	5953	91	300
1052	78	200	2034	28	200	3137	79	80	4179	99	200	5050	80	80	5962	03	200
1059	92	1000	2037	49	80	3142	65	200	4221	75	200	5055	38	80	5983	98	200
1078	31	200	2040	88	40	3150	29	120	4224	1-100	4	5062	77	200	5986	73	80
1080	09	80	2042	87	200	3161	69	400	4236	06	200	5075	47	200			
1109	6	400	2055	77	300	3179	92	200	4253	1-100	4	5095	88	400			
1146	44	40	2074	55	200	3193	04	200	4258	04	200	5103	22	200			

(См. продолжение на следущ. странице)

СПИСОК ВЫИГРЫШЕЙ 4-го РАЗРЯДА 3-й ВСЕСОЮЗНОЙ ЛОТЕРЕИ АВТОДОРА

№№ п/п.	Наименование выигрышей	Кол-во выигрыш.	Стоимость выигрыша	На сумму	№№ п/п.	Наименование выигрышей	Кол-во выигрыш.	Стоимость выигрыша	На сумму
1.	Автомобиль Форд „А“ или „АА“, трактор, инкубатор, газовая молотилка (по выбору)	6	2 500	15 000	7.	Дорожный чемодан, часы, соломорезка, отрез на костюм, детские игры (меккано) (по выбору)	60	80	4 800
2.	Мотоцикл, тракторная сноповязалка, тракторная сеялка, пианино (по выбору)	9	1 000	9 000	8.	Комплект белья, плуг, джемпер, набор пчеловодного инструмента, портфель меккано (по выбору)	120	40	4 800
3.	Автоматический по СССР, ламповый радиоприемник, сепаратор, плуг, бороны (по выбору)	15	400	6 000	9.	До-ожные одеяла, часы-будильники, спортивный костюм, детские игры (по выбору)	300	12	3 600
4.	Детский pedalный автомобиль, тракторная сенокосилка, охотничье ружье (по выбору)	9	300	2 700	10.	Предметы спорта: коньки, лыжи и т. д., предметы ширпотреба, детские игры (по выбору)	300	10	3 600
5.	Велосипед, место в доме отдыха, сепаратор (по выбору)	150	200	30 000	11.	Водный спортивный костюм, предметы ширпотреба, детские игрушки (по выбору)	1 500	4	6 000
6.	Кож. костюм, музыкальные инструменты, техническая библиотека, набор садово-огородного инвентаря, палатка (по выбору)	30	120	3 600					

В СЕГО выигрышей 2 499 на сумму 88 500

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 — слитить номер билета (обозначен в правой части билета). При точном совпадении номеров серий и билета — билет выиграл; стоимость выигрыша обозначена в одну строку с указанием №№ в таблице. Если в графе обозначено „1—100“, значит выиграла все лотерейные билеты с одинаковыми номерами серий, обозначенными в таблице.

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

ПОРЯДОК ПОЛУЧЕНИЯ ВЫИГРЫША

- Выигрыши, по желанию выигравшего, выдаются вещами или деньгами, согласно списка выигрышей.
- В таблице указана только стоимость выигрыша. Список выигрышей и стоимость каждого из них помещена после таблицы. Наименование выигрыша соответствует стоимости, помещенной в списке выигрышей.
- Деньги выплачиваются выигрышей в 4, 10, 12, 40 и 80 рублей производятся немедленно, по предъявлении билета всеми учреждениями Госбанка, в 4, 10 и 12 рублей — также всеми гострудоберкассами.
- Для получения всех выигрышей вещами, а также для получения выигрышей деньгами от 120 рублей и выше, выигравшие пересылают свои билеты открытым ценным письмом по адресу: Москва, Садово-Кудринская ул. д. № 17 — Лотерейному комитету Автодора; при пересылке билета выигравший указывает свое желание получить выигрыш натурой и чем именно, или деньгами, одновременно сообщая свой почтовый адрес, точно и разборчиво написанный, а также, если выигрыш предназначается к получению натурой — наименование ближайшей железнодорожной станции или пристани.
- Выигрыши пересылаются выигравшим за счет Лотерейного комитета.
- Срок заявки на получение выигрыша вещами устанавливается в 4 месяца, а для оплаты деньгами — в 6 месяцев со дня опубликования таблицы выигрышей в газете „Советская Сибирь“ и в газете „Известия ЦИКа и ВЦИКа“.
- Выигрыши, не востребованные держателями в 6-ти месячный срок со дня тиража, поступают в распоряжение о-ва Автодор.
- Никакие заявки об утере, краже и т. д. Лотчиком не принимаются. Все справки по вопросам, связанным с получением выигрышей, можно получить в т. Новосибирске, Крайавтодоре и Лотерейном комитете по адресу: Москва, Садово-Кудринская ул. д. № 17. Кроме этого все справки выдаются во всех отделениях Автодора.

Председатель Тиражной комиссии Пляскин.

Зам. председателя Тиражной комиссии Кочнев.

Представитель РКИ Лиллетр.

Представитель ГТСК и ПК Юргенсон.

ЧЛЕНЫ ТИРАЖНОЙ КОМИССИИ:

Крайком ВКП(б) Мякишев, Крайсовпроф Дорохов, Крайком ВЛКСМ Комаров, Горсовет Трапезников, Горком ВКП(б) Шаповалов, Крайдортранс Припутневич, Штаб СВО Китченко, Р.-Кр. и Кр. Армии Пономарев, Зап. Комбайн Пашковский, Фб. им. ЦК швейник. Коношин, Автомастерские Иванников, Новосибир. Сов. о-ва Оргин, Сталинск. о-ва Осколков, Омского о-ва Подольников, Кемеровск. о-ва Паршуков, Назаровск. о-ва Рудаков, Бийского о-ва Шалонов, Хакассск. о-ва Фонштейн, Анжерск. о-ва Ломаев.

Секретарь Тиражной комиссии Дворцов.