

ЗА РУЛЕМ



Привет победителя
кара-кумской
пустыни!

20
1933



ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ
ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР
Редкой год издания
Редколлегия:
Н. Беляев, А. Головкин, А. Горюнович,
[В. Зарэр], М. Кольцов, Н. Осинский,
В. Рубцов, Т. Скачковская, проф.
Е. Чудожов, Н. Флажк, В. Фридман,
И. Халепский, А. Штейнер.
Отв. редактор — Н. Осинский.
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

ЦС Автодора — Москва, Садовая
Кудринская, 17. Телеф. Д-1-50-82.
РЕДАКЦИЯ: Москва, 6. Стран-
бульвар, 11, тел. 3-31-91. Трамв. 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.

Н. ОСИНСКИЙ

ЧТО ПОКАЗАЛ КАРАКУМСКИЙ ПРОБЕГ

Основное значение этого пробега, который по длине пройденного пути и преодоленным трудностям равен целому трансатлантическому перелету, в том, что он оказался зеркалом всех достигнутых нами успехов и всех еще требующих разрешения задач в области автомобилизации СССР.

Мы начали развлекать массовое автостроение только в конце 1931 — начале 1932 г. после пуска рконтструированного АМО; мы поднялись на новую ступень этого разворота летом 1932 г., когда пошел горьковский гигант, а АМО стал набирать темпы; наконец, только в начале текущего года был переиден новый важнейший рубеж — легковые машины массами потекли с конвейера ГАЗ.

Если в среднем за один месяц 1931 г. мы производили менее 350 машин, то в январе 1932 г. выпуск их составлял уже почти тысячу штук, в июле 1932 г. он поднялся почти до 2 тысяч, в январе 1933 г. перервал за 3 тысячи, а в августе 1933 г. составил 4 800 машин, в том числе 1 200 легковых. За один только август нынешнего года нами построено на восемьсот машин больше, чем за весь 1931 г. Производство идет таким темпом, что годовой план автостроения — 44 тысячи машин — имеет все шансы быть **перевыполненным**, и продукция автомобилей 1933 г. обещает достигнуть **50 тысяч штук** (в двенадцать раз больше, чем в 1931 г.). Мы уверенно обходим в этом году Италию (ее производство в 1932 г. было 30 тысяч штук), вероятно, обойдем Германию (в прошлом году ее выпуск составил 50,5 тысяч машин) и становимся **третьей страной** в Европе по производству автомобилей (впереди остаются пока Англия и Франция).

Все это совершилось, в сущности, за полтора с небольшим года — за 1932 г. и первую половину 1933 г. «У нас не было автомобильной промышленности. У нас она есть теперь». Это воочию показывают приведенные цифры. Но **цифры** показывают это все же только **на бумаге**. Воочию, в реальной жизни этот крупнейший перелом был выражен, конкретно воплощен, введен в сознание каждого Каракумским пробегом, этим во-время подоспевшим зеркалом наших успехов.

Когда весной 1932 г. новый АМО уже начал работать, но ГАЗ сперва не мог еще полностью доукомплектоваться, а затем преодолеть первые трудности организации и освоения технологического процесса, — сколько злорадных замечок можно было тогда встретить в заграничной печати! В ней утверждали, что АМО не в состоянии будет освоить полную свою мощность, а Горьковский завод вообще не пойдет никогда. Большевики-де построили в отсталой, инкультурной стране огромную машину, построили только потому, что все для них делали иностранцы, а вот справиться с этой машиной они не могут, работать она не будет. Эти утверждения буржуазных журналистов представляли собой, понятно, заведомо злостные глупости, обычные проявления антисоветской лжи и клеветы. Но и мы-то сами не представляли себе, что **так быстро справимся** с задачей освоения заводских мощностей, и мы не думали, что у нас сразу начнут выходить удовлетворяющие всем техническим требованиям автомобили.

А между тем не только пошел полным ходом АМО, располагавший хорошими старыми кадрами, но только пошел полным ходом ГАЗ, выросший там, где в 1929 г. расстилось чистое поле, но и **новые**

СОДЕРЖАНИЕ

Н. ОСИНСКИЙ.—Что показал Каракумский автопробег	1
В. РУБЦОВ.—Бережь советский автомобиль, улучшай дороги	4
Москва встречает героев каракумского автопробега	7
Советская стандартная машина может работать в любом месте СССР	9
И. УСТИНЕНКО.—Параллели	12
В. МЕДВЕДЕВ.—Растет и крепнет советская автопромышленность	14
В реализации 4-й автолотореи нет нужных темпов	15
Г. БЕЛЯЕВ и А. ДОЛЛИ.—Образцово проведи осенне-зимний перелет	16

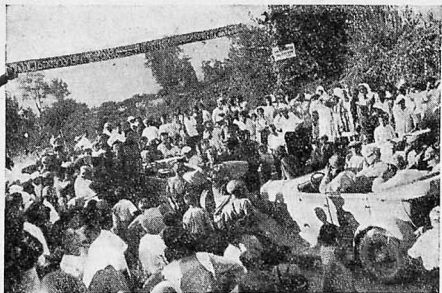
В. КОМОВ.—Московская автоколонна на Убюлочной	18
Н. ГОЛОВЧИНОВ.—Новые машины эда им. Сталина блестяще выдержали экзамен	20
Инж. И. ДЮМУЛЕН.—Обзор новейших автомобильных конструкций в САСШ	22
Новости мировой автодорожной техники	26
Обмениваемся опытом гаражей	28
Хроника мирового автодорожного дела	30
Рабселькоры-автодоровцы пишут	31
На общественный суд!	33
В ноябре 41 иллюстрация.	

Октябрь
1933 г.

20

На обложке — Колонна Каракумского пробега подходит к финишу — к 16-му километру Серпуховского шоссе в Москве

Фото С. Шингарева



Митинг на границе Азербайджана и Грузии. Местное население вышло встречать участников автопробега за 5 километров от города

Фото Кушнарева (Союзфото)

советские машины сразу пошли, оказались хорошими, доброкачественными машинами. Их бегают по дорогам СССР уже свыше пятидесяти тысяч. То, что они бегают хорошо, — это проверил и всоцию доказал Каракумский пробег. Он был всенародным экзаменом нашей автопромышленности. И она выдержала свой экзамен на «аттестат зрелости».

Второе, что показал Каракумский пробег, — это наличие у нас предпосылок для налаживания правильной массовой эксплуатации машин. Мы имеем немалый актив людей, не только любящих, но и понимающих машину, — энтузиастов и специалистов автомобиля; этот актив выделил отличную бригаду, которая провела блестяще двадцать советских машин на пространстве в десять тысяч километров по дорогам и бездорожью, по асфальту и пескам и привела их обратно в полном порядке. Пример каракумских водителей и механиков показывает, что мы сумеем овладеть массовой эксплуатацией готовых машин так же, как овладели их массовым производством. А первая из этих двух задач не менее трудна (может быть труднее), чем вторая; именно она-то стоит теперь во весь рост.

Третье, что выявил Каракумский пробег, — это напряженное, неослабевающее внимание широчайшей советской общественности, всей массы трудящихся, всех органов, выражающих ее мнение и волю, к проблеме автомобилизации страны. Пробег организован и проводился Автодором совместно с Московским автоклубом. Он санкционирован особым постановлением правительства, и о результатах его Автодор должен дать отчет Совету народных комиссаров. ВКП(б) в лице своих организаций повсеместно оказывала пробегу широчайшую поддержку. Советская печать содействовала его успеху, постоянно освещая все население страны о ходе всесоюзного автоиспытания и отрядив отличных журналистов в состав самой колонны. Всвидящий глаз советской кинопромышленности следил за движением машин. Всюду на пути население встречало и провожало водителей, как лучших друзей, автоколонну — как передовой отряд будущей миллионной армии автомобилей, начавшей рождаться на советских заводах.

В таком отношении широчайших масс к этому пробегу, постепенно ставшему событием первостепенного значения, — признак и залог дальнейших быстрых успехов автостроения и широкой моторизации страны.

Но пробег оказался как сказано, также и зеркалом, отразившим наши недочеты и важнейшие задачи, еще требующие разрешения.

В первую очередь пробег поставил во весь рост вопрос об **отставании так называемых смежных предприятий** от основного автостроения. Мы овладели производством крупных, основных агрегатов, образующих автомобиль и вырабатываемых на самих автомобильных заводах. Но производство электрооборудования для автомобилей, меньших дополнительных агрегатов, арматуры, искусственной кожи, стекла и т. д. поставлено у нас в лучшем случае не совсем удовлетворительно, в худшем случае — скверно и небрежно. Это было и раньше известно всем, кому приходится постоянно иметь дело с советскими машинами. Пробег выявил это с полной яркостью и, как на экране, обнаружил для всеобщего сведения. Надо надеяться, что в результате широкого оглашения данных о качестве продукции смежных производств последние в короткие сроки подтянутся и выравняются до уровня, уже достигнутого основными автозаводами. Наши автомобили не должны страдать ни «маленькими недостатками механизма» вообще, ни **недостатками маленьких механизмов**, поставленных смежниками.

Во-вторых, отличное качество ведения машин во время пробега ставит невольно в центр внимания вопрос об эксплуатации остальной массы машин, в пробеге не участвовавших. Читая корреспонденцию о том, как заботливо велись машины в пути, как они без помех проходили по труднейшим этапам путешествия, как внимательно за ними ухаживали, как тщательно наблюдали за их заправкой, смазкой, регулировкой и т. д., всякий человек, интересующийся автомобилем (а таких в СССР теперь уже не сотни тысяч, а миллионы), прежде всего задавал себе вопрос: «а у нас?» То есть: «в нашем гараже», «у нашего водителя», «на нашей машине». Разве так обычно у нас ведут машины, заботятся о машинах, заправляют, смазывают, регулируют их? Разве на этом сопоставлении не обнаруживается отчаянно безобразное пока состояние эксплуатации нашего автопарка? Разве не обнаруживается при этом, что не только наши колхозы находятся еще на уровне, в промышленности соответствующем производству зажигания (по крылатому выражению т. Сталина), но на таком же уровне находятся и наши гаражи. —

Горячо приветствуем мастеров исторического автопробега. Своей упорной и героической работой участники автопробега доказали высокое качество советских водителей, стандартных советских автомашин и покрышек, проложили новые пути советскому автомобилю.

Входим в ЦИК Союза ССР с ходатайством о награждении орденом Ленина участников автопробега, как блестяще выполнивших важное задание советской власти.

**СТАЛИН
МОЛотов
ВОРОШИЛОВ
КАГАНОВИЧ**

Бесспорно это так. И Каракумский автопробег, как пример правильной эксплуатации двадцати машин на огромном расстоянии и при очень трудных условиях, указывает на большую важность и срочность вопроса об упорядочении эксплуатации машин.

В-третьих, пробег отчетливо показал, что наши успехи в области автостроения далеко переросли наши успехи в области дорожного строительства. Каракумская колонна в полном смысле слова является передовым отрядом миллионной армии автомашин. И эта миллионная армия пойдет именно по тем дорогам, по которым прошел ее авангард, пройдет не один раз, как передовые двадцать машин, но будет ходить ежедневно. И если проехать десять тысяч километров по этим «дорогам» мы считаем героизмом, то одно из двух: либо нам в добавление к миллиону машин надо создать миллион водителей-героев (что вряд ли удастся), либо надо теперь же усиленными темпами начать улучшать дороги.

При этом недостаточно, конечно, взывать к Автотору, требуя усиления его работы, конкретизации ее, пробуждения самостоятельности масс. Все это имеет огромное значение, но составляет только одну из основ улучшения дорожной сети. Вторую основу составляет развертывание руководимой государством постройки дорог на базе применения тракторных отрядов, снабженных прицепными орудиями, на базе постановки массового производства дорожных машин (организовать это производство куда легче, чем производство автомобилей). Нам нужны дорожные машинно-тракторные станции для постройки, а затем для поддержания в порядке дорог; нам также нужны дорожные отряды при с.-х. машинно-тракторных станциях в качестве переходной организационной формы. Во всяком случае нам нужна солидная и организованная технико-материальная основа для использования трудящихся населения, для развертывания вокруг нее общественной самостоятельности. Конечно, улучшение дорог домашними средствами можно и должно вести, не дожидаясь пришествия механизации, как и колхозы можно и должно организовать, не дожидаясь трактора. Но радикальное решение вопроса о дорогах даст только база механизации, как она же решает бесповоротно вопрос о коллективизации.

Каракумский пробег показывает всем, что автомобиль у нас опередил дорожную машину так же, как ранние трактор опередил автомобиль. Такие опережения имеют свою логику и закономерность, но лишь до известного предела. Теперь настает момент, когда дорожная машина должна начать догонять автомашину.

Таковы основные выводы, напрашивающиеся из опыта Каракумского пробега. Если они встанут перед нашими глазами с такой яркостью, то за это нам надо особенно быть благодарными боевым, самоотверженным, блестящим его участникам — настоящим большевикам у руля. Каждая яркая страница нашей борьбы и строительства за последние годы: первые дальние перелеты советских авиаторов, поход «Красина», зимний рекорд сталинградской стройки, эпопея Туркнеба, подвиги комсомольцев Магнитной, Кузнецка и ХТЗ, сооружение Днепровской плотины, борьба с ледяной водой Оки на стройке ГАЗ и т. д. — каждый раз выдвигает вперед новый отряд мужественных, преданных своему делу и общепролетарскому делу одновременно большевик-революционеров. Новый личный подвиг, новое техническое завоевание, новый успех пролетарской революции — вот что сливается воедино на каждой такой странице.

Еще одна из этих страниц перевернута сегодня. Еще один славный отряд закончил свой путь. Привет каракумовцам от красной Москвы, от рабочих пролетарской столицы, от молодых гигантов, построивших их машины, от миллионов соратников по борьбе за советский автомобиль.

БЕРЕЧЬ СОВЕТСКИЙ АВТОМОБИЛЬ, УЛУЧШАТЬ ДОРОГИ

УКАЗАНИЯ „ПРАВДЫ“ — ОСНОВА ДЛЯ ПЕРЕСТРОЙКИ РАБОТЫ АВТОДОРА

Отмечая крупнейшие победы социалистической автопромышленности, «Правда» в номерах от 16 и 30 сентября со всей большевистской заостренностью и прямойоткровенностью вскрывает наличие больших недостатков и диспропорции в развитии важнейших составных частей автомобилизации и автодорожного хозяйства.

Какие диспропорции и главные недостатки тормозят сейчас дальнейшие успехи массовой автомобилизации страны и дорожного строительства? Ответом на этот вопрос являются следующие сравнения, выведенные из передовиц «Правды» от 16 и 30 сентября.

Огромные темпы и достижения в автопроизводстве и нетерпимое отставание и провалы в автоэксплуатации. Гигантский выросший и растущий автопарк и его безобразное содержание, сбережение и использование.

Выросшие 16 тысяч автохозяйств и отсутствие большевистского организационно-технического руководства в этих хозяйствах.

Огромный рост трудоучастия миллионов масс населения в дорожном строительстве и все еще плохая организация освоения этого трудоучастия, плохое техническое руководство дорожными работами.

Огромное количество построенных и отремонтированных дорог и мостов и очень плохое качество дорожных работ: дорожная сеть и мосты обделены, безпризорны и содержатся небрежно.

Огромные темпы роста автопарка и дорожного хозяйства и угрожающее отставание с подготовкой и переподготовкой автомобильных и дорожных кадров.

Нарастание перечисленных диспропорций, кричащие факты безобразного состояния автоэксплуатации, авторемонта, содержания дорог и мостов, отставание и плохое качество подготовки кадров — все это дает достаточное основание для резкой критики Цудортранса, ЦК союза шоферов и ЦС Автодора со стороны «Правды».

«Правда» от 16 и 30 сентября поставила перед всей партией и советской общественностью и в первую очередь перед автодорожным ведомством, союзом шоферов и Автодором актуальные задачи борьбы за ликвидацию серьезных провалов и недостатков в автодорожном хозяйстве.

В передовице от 30 сентября «Правда» пишет, что «Автодорожные организации, как правило, бездействуют. Центральный совет Автодора не знает, что у него творится на местах. Вместо живого практического руководства — бумажная бюрократическая переписка. Основные, центральные вопросы автомобилизации — эксплуатация автопарка, дороги, подготовка кадров — проходят мимо Автодора. Организация, призванная подхватывать каждую крупную положительную работу и делать ее достоянием всей страны, — что она сделала для сбора, выявления и популяризации этого опыта?»

Ч.м может и должен ответить ЦС Автодора на столь резко и прямо поставленные вопросы со стороны «Правды»?

Прежде всего решительной перестройкой всей системы руководства и работы о-ва на основе решений комиссии по чистке партийной организа-

ции ЦС и усилением практической работы на указанных «Правдой» центральных участках автомобилизации.

Не дожидаясь итога начатой дискуссии по ряду спорных вопросов перестройки, (см. бюллетень „Автодор“ №№ 16—20), Центральный и местные советы о-ва должны считать бесспорной обязанностью немедленно перестроить свою работу для скорейшего практического осуществления задач, выдвинутых передовицами «Правды».

Ближайшими практическими мероприятиями в этой области должно быть повсеместное усиление лучшими активистами состава и оживление работы автомобильных и дорожных секций. Президиумы советов Автодора должны обсудить и принять к немедленному осуществлению программу практической работы Автодора в помощь автодорожным органам, автохозяйствам и гаражам.

Необходимо усилить конкретное живое руководство и помощь низовым коллективам в вопросах борьбы за образцовое содержание автомашин и дорог. Центральный и местные советы Автодора должны провести проверку квалифицированными бригадами низовых коллективов Автодора важнейших автохозяйств, гаражей совхозов и МТС с последующей постановкой отчетов этих коллективов и бригад на заседаниях президиумов советов.

В Автодоре имеется сейчас 300 учебных учебных точек, занятых подготовкой шоферских кадров с охватом свыше 36 тыс. обучающихся курсантов.

При помощи местных парторганизаций нужно намечать и провести всесторонний смотр состояния и качества работы автошкол, автокурсов и учебных пунктов Автодора. Заслушать на заседаниях президиумов отчетные доклады начальников отделов кадров автошкол (автокурсов) о состоянии и мероприятиях по улучшению качества обучения и политической работы на курсах Автодора. К важнейшим и наиболее крупным автошколам нужно прикрепить членов президиумов и лучших общественников и специалистов для оказания практической помощи в учебной работе.

Нужно мобилизовать наличный состав советов секций и аппарата Автодора на помощь низовым ячейкам. Составить бригады из лучших активистов для подведения итогов всесоюзного конкурса на лучший коллектив Автодора. Выявить в соответствии с указаниями «Правды» каждую крупную имеющуюся положительную работу творческой работы лучших ячеек Автодора на автотранспорте и в дорожном строительстве, сделать этот опыт достоянием широких масс.

В ЦС и на местах нужно сейчас же начать подготовку к тому, чтобы в IV квартале провести специальные совещания низовых коллективов Автодора, автохозяйств и гаражей по вопросам автодорожной работы в области содействия авторемонту и улучшения автоэксплуатации.

В имеющихся в ЦС отчетных материалах с мест видно, что в сельскохозяйственных кампаниях и дорожном строительстве 1933 г. участвовало свыше 500 автодорожских ремонтных бригад, отремонтировавших сотни машин и тракторов. На сельскохозяйственных кампаниях и в дорожном строительстве работали де-

сятки передвижных агитремонтных автомашин и автоколонн Автодора. Проведены сотни массовых автодорожских субботников на строительстве и ремонте дорог и мостов, с участием десятков тысяч автодорожцев. Имеются прекрасные отзывы о проделанной Автодором работе со стороны парт-органов, политотделов, райисполкомов и дорорганов.

Весь этот богатейший опыт нужно изучить и использовать его для укрепления автодорожских организаций.

Нужно наметить и провести специальные совещания бригад и представителей коллективов (городских и сельских), имеющих наибольший практический опыт участия в сельхозкампаниях и в дорожном строительстве по вопросам изучения опыта работы автодорожских ремонтных бригад и опыта проведения автодорожских субботников по дорожному строительству.

Перестройка работы с-ва лицом к задачам **автоэксплуатации** и **дорстроительства** не должна ослаблять работу Автодора и в области автопроизводства.

На автозаводах и на смежных с ними производствах Автодор должен всемерно усиливать свою практическую работу и борьбу за **качество автодеталей**, за **качество автомашин**. Значительное оживление автодорожской работы на заводах-смежниках в связи с звездным автспребогом Горьковского автозавода должно быть закреплено на все время.

Начавшаяся перестройка работы лицом к автодорожным проблемам ни в коем случае не должна ослаблять также текущую автодорожскую работу и в области **тракторного дела**. Главное внимание тракторных секций и коллективов Автодора в совхозах и МТС должно быть сосредоточено сейчас на усилении практической помощи тракторным хозяйствам в деле осуществления постановления СТО от 21 сентября об **организации использования тракторного парка**.

* * *

По линии дортрансов на местах сейчас проводятся работы по составлению планов и контрольных цифр на 1934 г. по автотранспортному и дорожному строительству.

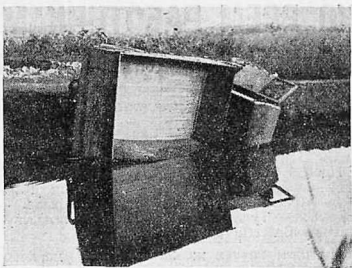
Советы Автодора должны принять активное участие в разработке и обсуждении планов и контрольных цифр как в отношении автодорожных органов, так и в работе Автодора на 1934 г.

При обсуждении и составлении планов и контрольных цифр на 1934 г. необходимо уделить особое внимание наиболее тщательной разработке мероприятий о прикреплении подъездных путей, дорог и мостов к сельсоветам, колхозам, совхозам, МТС, заводам, фабрикам и т. д. для ликвидации обезлички дорог и мостов и содержания их в хорошем проезжем состоянии.

Нужно предусмотреть мероприятия по организации **снегоочистки**, защиты от заносов наиболее важных в хозяйственном отношении дорог, чтобы увеличить грузооборот в зимние месяцы.

Главнейшей задачей должно быть улучшение **качества** существующей сети и строительства новых дорог и мостов, установление твердой очередности выполнения работ с учетом хозяйственного значения каждого объекта дороги в соответствии с объемом годового или сезонного грузооборота по каждому из них.

Нужно добиться выделения и организации в совхозах, МТС и колхозах **постоянных дорожных отрядов**, которые должны круглый год обеспечивать работы по эксплуатации, строительству и ремонту дорожной сети.



Растапя - шофер! Автомашина Егорлыкского зерносовхоза (Северный Кавказ) под управлением шофера Белоусова, проезжая по берегу реки, опрокинулась в воду - 24 центнера пшеницы погублено

Фото Пушкарцева (Союзфото)

В осенние и зимние месяцы необходимо развернуть на местах организованную подготовку и повышение квалификации дорожных технических кадров для обеспечения техническим руководством дорожных работ с трудучастием населения. Обеспечить подбор работников из числа лучших автодорожцев для укомплектования курсов по дорожному делу, аппарата риков и сельсоветов — заведующих дорожными отделами, техниками, десятниками, бригадирами, сельдоруполномоченными и т. д.

Нужно предусмотреть наиболее полное использование всех местных ресурсов, транспортных средств, инвентаря и дорожностроительных механизмов с целью повышения крайне низкой производительности труда на стройках дортрансов и привлекаемого в порядке трудучастия населения.

Во всей системе автодорожного хозяйства — на строительстве дорог и в работе автотранспорта — необходимо обеспечить практическое выполнение шести условий т. Сталина.

* * *

Советы Автодора на основе планов дортрансов должны разработать планы организационно-массовых мероприятий автодорожских организаций по активному содействию дортрансам и хозяйственным организациям в реализации автодорожных планов на 1934 г.

Нужно повсеместно провести прикрепление к райгорсветам и коллективам Автодора подъездных путей, мостов и определенных участков и дорог для систематической работы по содержанию этих объектов в проезжем состоянии.

На основе изучения опыта проведения субботников в 1933 г. советы Автодора должны разработать на 1934 г. конкретные планы организации автодорожских **субботников** по дорожному строительству с указанием для каждого райсовета и коллектива контрольных заданий в зависимости от наличия сил и численности организаций.

Таковы важнейшие очередные задачи Автодора, выполнение которых должно обеспечить действительный поворот с-ва к вопросам практической работы на помощь автодорожному хозяйству

КО ВСЕМ РАБОТНИКАМ АВТОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Открытое письмо участников Каракумского автопробега

Дорогие товарищи!

Пройдя 9 213 км по маршруту Москва—Горький—Самара — Ташкент — пустыня Кара-Кум—Красноводск. — Тифлис — Харьков — Воронеж — Тула, мы завтра прибываем в красную столицу Советского союза — Москву.

Мы идем на тех же 23 советских машинах, которые 86 дней назад сняты с конвейеров наших автомобильных гигантов-заводов им. Сталина и им. Молотова. Мы приводим их к финишу в полном порядке и высоком техническом состоянии.

Испытывая доверенные нам партии и правительственных машины на шоссе и профилированных американках, на разбитом сельском проселке и ухабистых грунтовых дорогах, на вязком солончаке и сыпучих барханных песках, в дождь, непогоду и сильнейшую жару, мы убедились, что советская стандартная машина по своим конструктивным и эксплуатационным качествам ни в чем не уступает лучшим образцам заграничной автомобильной продукции.

Все 23 машины, которые мы провели через тяжелые испытания пробега Москва—Кара-Кум—Москва, идут к финишу готовыми немедленно поступить в дальнейшую эксплуатацию. Такое качественное состояние наших агрегатов было обеспечено тщательным подбором опытных, проверенных водителей, повседневным уходом и чутким, бережным отношением к машине, подлинным удальством и развернутым социальным соревнованием.

Опубликованное в «Правде» открытое письмо рабочих Горьковского автозавода и передовые «Правды» от 16 и 30 сентября со всей остротой ставят вопрос о сохранении машины, о бережном отношении ко всем ее агрегатам. Мы со всей решительностью поддерживаем требование ЦО. Пройдя 19 республик, краев и областей, участники Каракумского пробега смогли ознакомиться с состоянием автомобильного парка в этих районах и самым различным отношением к автомобилю. Мы видели почти новые машины, проделавшие однако по 40—50 тыс. км, и развалины, вышедшие едва 2—3 тыс. км. Мы видели добросовестных водителей и «автолихачей».

Товарищи-водители! Долголетняя успешная работа машины зависит от вашего умения осторожной езды, от вашего отношения ко всем агрегатам и механизмам. Ежедневно осматривайте всю машину, не допускайте ни малейшего разбалтывания механизмов, тщательно следите за уровнем масла, экономьте горючее, сохраняйте резину, соблюдайте правила движения.

Товарищи-ремонтники! Обеспечьте каждой машине быстрый и тщательный профилактический ремонт и осмотр, организуйте полевые ремонт-



Командор пробега т. Мирецкий отвечает на приветствия при встрече колонны в Москве

Фото С. Шингарева

ные мастерские, сведите до минимума простой машин по вашей вине, добейтесь высокого, безупречного качества своей работы.

Товарищи-дорожники! Самый совершенный автомобиль не может ездить по отвратительной дороге. Большинство наших проселков и трактов является не дорогами, а следом ранее проехавших телег и машин, случайным направлением. Мостовое хозяйство находится в отвратительном состоянии. Разве не позорно звучит, когда всякий плохой мост называют среднеазиатским? Стройте образцовые дороги, улучшайте проселки и тракты, стройте крепкие мосты, добейтесь такого положения, чтобы название «среднеазиатский мост» звучало такой же похвалой, как чухашские дороги. Учитесь на великолепных дорогах этой республики обеспечивать нашей машине нормальные условия работы.

В большом автомобильном походе Москва—Кара-Кум—Москва рули наших машин вела партия. Только она, под руководством вождя мирового пролетариата т. Сталина, создавшая в кратчайший срок мощную автомобильную промышленность, выковала наш успех, еще раз продемонстрировала перед всем миром непреклонную созидательную волю пролетариата.

Товарищи водители, монтажники, механики, инженеры, работники дорожного строительства! Берегите машины, как зеницу ока!

Тула, 29 сентября

От имени участников пробега

А. Мирецкий, Беневоленский, Эхт, Уткин, Явварев, Захаров, Жолнерович, Соломониди

МОСКВА ВСТРЕЧАЕТ ГЕРОЕВ КАРАКУМСКОГО АВТОПРОБЕГА

— К вечеру 29 сентября подготовка встречи Каракумского автопробега достигла точки кипения. Телефоны, соединяющие Центральный совет Автодора с городом и последним отрезком маршрута колонны, были заняты разговорами о встрече, о последних приготовлениях.

— К одиннадцати вечера по предприятиям Москвы было роздано 25 тысяч пригласительных билетов на финиш в Парк культуры и отдыха. Для встречающих машин было роздано 500 пропусков. Решено было, что машины разобьются на пять колонн, четыре из них поедут на 16-й километр Серпуховского шоссе—место технического финиша—и одна колонна выедет за 40 км в Подольск.

— Второй час ночи. Над входом в ЦС Автодора ярко горит карта с маршрутом пробега. Осталось маленькое расстояние между двумя лампочками: Тула—Москва.

Еще в час было известно, что машины вышли из Тулы и идут к Серпухову.

— В семь утра на Никитском бульваре у Автомобильного клуба появились первые машины, направляющиеся встречать колонну в Подольск. Каждая минута прибавляет к подольской колонне новую машину. К восьми часам их было уже больше 40.

— Восемь часов тридцать минут. Встречающие рассаживаются по машинам. Колонна двинулась по городу к Серпуховскому шоссе.

— В девять часов подходим к месту будущего технического финиша—16-му километру. Здесь арка, украшенная лозунгами и значками Автодора и автоклуба.

— В пути не встретили ни одной машины. Оказывается с восьми часов проезд по шоссе был закрыт.

— Один из пассажиров нашего фордика рассказывает, что вот здесь, под Подольском, в 1913 г. был финиш 20 машинами, участвовавшим в спортивно-рекламном пробеге Москва—Харьков—Москва. Соревновались опели, мерседесы, штейеры. Опель вел аристократ-спортсмен—крупнейший фабрикант-мануфактурщик Коншин. Вот тут, налево, под этими деревьями они пили шампанское...

— Перехали небольшой мостик, вошли в Подольск. Все машины, а их набралось уже свыше семи десятков, стали вдоль шоссе.

— Рядом выстроились 35 грузовиков с прицепами. Накануне дня финиша они, по инициативе горкома шоферов, выехали из Москвы в Подольск помочь ликвидировать прорыв в грузоперезоках. К утру было «сделано» 320 т. Теперь понятен лозунг: «Подольск ликвидировал прорыв в перевозке грузов».

— К одиннадцати часам все чаще и чаще стали появляться мотоциклы со стороны, откуда должны показаться машины автопробега.

— Каракумцы прибыли неожиданно. Что-то заблестело в конце шоссе, затем заметили несколько машин, минуто спустя вся колонна вышла из-за поворота.

— В одиннадцать часов двадцать минут командор пробега т. Мирещкий пожал руки первым встретившим его в Подольске.

— Встреча с родственниками. Корреспонденты штурмуют председателя технической комиссии т. Эхта, командора Мирещкого, лучших водителей. Все это должно пойти завтра в номер, заполнить полосы газет всей страны.

— Митинг. Выступают от Подольского горкома партии т. Апарцев, приветствует героев от имени Центрального совета Автодора т. Федотов, от автоклуба—Уралов, от облкоюза шоферов т. Дурницкий и, наконец, директор автозавода им. Сталина т. Лихачев и представитель горьковского завода т. Барышев. Отвечает на приветствия вице-командор пробега т. Катушкин.

— Небольшой завтрак. Колонна трогается к техническому финишу. Впереди машин пробега идут машины с тт. Осинским, Халепским, Ярославским, Каминским и др.

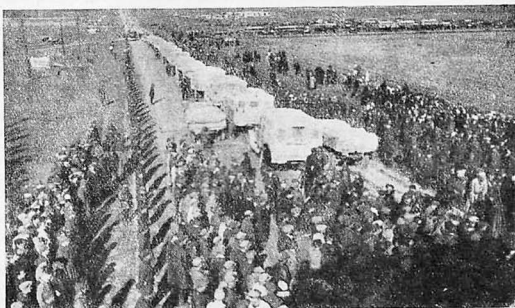
— Показалась арка. Там, где утром бродило стадо коров, сейчас выстроились огромные колонны легковых машин, грузовиков, автобусов. Здесь их не менее 500.

— Пробеговые машины одна за другой проходят под аркой. Секундная остановка. Зарубается время. Пробег Москва—Кара-Кум—Москва окончен!

— Участники пробега строятся в две шеренги. Начинается митинг. Выступают: председатель Мособлисполкома т. Каминский, один из основателей о-ва, член президиума Центрального совета Автодора т. Осинский, затем тт. Халепский, Ярославский, Розовский.

На техническом финише—16-м километре Серпуховского шоссе—толпы трудящихся Москвы встречали колонну Каракумского пробега

Фото С. Шингарева





Исторический автопробег закончен. Колонна Каракумского пробега вернулась в московский Парк культуры и отдыха на то же самое место, откуда 86 дней назад отправлялась в пробег

Фото Киселева (Союзфото)

На приветствия отвечает командор пробега т. Мирецкий.

— Все машины в порядке, годны для нормальной эксплуатации. Участники чувствуют себя бодро.

— Командор пробега 1925 г. т. Литвин-Седой передает Мирецкому знамя пробега 1925 г.

— Двинулись в Москву. Больше уже не будет остановок до самого Парка культуры и отдыха. Встречающие машины растянулись сзади каракумской колонны на 13 км.

— Идем через Красную площадь на улицу Горького, сворачиваем на бульвары, мимо Центрального совета Автодора, по кольцу Б, к Парку культуры и отдыха.

— Входим в парк. Здесь тысячи москвичей встречают первые машины громким ура, аплодисментами.

— Машины идут на площадку, откуда восемьдесят шесть дней назад, в день Конституции, они стартовали в пробег.

— Тысячи трудящихся Москвы вместе с участниками пробега собрались на площади «Смычки» на торжественное заседание. На сцену въезжает первая машина. Из-за руля выходит командор пробега Мирецкий и отдает рапорт о состоянии машин. Затем выступают гг. Осинский, Халепский, Каминский, ударники пробега и т. д. После заседания концерт с участием артистов академических театров.

— Первого утром все машины пробега пошли для осмотра на завод КИМ.

С. У.

СОВЕТСКИЙ АВТОМОБИЛЬ ВЫДЕРЖАЛ ИСПЫТАНИЕ

ЦК ВКП (б) — Т. СТАЛИНУ
СНК СССР — Т. МОЛОТОВУ
МК ВКП (б) — Т. КАГАНОВИЧУ
ЦО — „ПРАВДЕ“

Машины автопробега Москва — Кара-Кум — Москва закончили свой 9 500-километровый путь. Задание партии и правительства выполнено. Двадцать три машины, вышедшие 6 июля из Москвы, в полном составе, в нормальном техническом состоянии прибыли в Москву. Их качество проверено в самых разнообразных условиях. Путь через пустыню Кара-Кум пройден.

Советский стандартный автомобиль блестяще сдал технический экзамен на зрелость, выносливость, прочность, доказал, что он может работать в любых условиях любого района нашей необъятной страны.

Успех нашего пробега был обеспечен тем вниманием, которым окружила партия работу автомобиля, огромной поддержкой, которую нам оказали местные партийные и советские организации, любовью всех трудящихся Советского союза к советской машине. Повсюду — в крупных пролетарских центрах и в заброшенных кишлаках, на заводах-гигантах и в совхозах и колхозах — мы находили самый теплый прием, деловую, подготовленную встречу. Везде появление колонны связывалось с именем руководителя индустриализации нашей страны, любимого вождя мирового пролетариата т. Сталина.

Пройдя девятнадцать республик, краев и областей, Каракумский автопробег превратился в мощную демонстрацию успехов нашей автомобильной промышленности, достижений первой пятилетки, правильности генеральной линии партии на индустриализацию страны. Успех нашего автопробега и самый пробег были возможны только в стране победившего пролетариата, под руководством своей партии создающего свою автомобильную промышленность, строящего гигантские заводы синтетического каучука, соединяющего моря своей необъятной страны!

Да здравствует наша непобедимая коммунистическая партия, ведущая нас от победы к победе!

Да здравствует ее вождь т. Сталин!

Командор автопробега Москва — Кара-Кум — Москва **А. Мирецкий**
Секретарь партколлектива колонны **В. Беневоленский**
Председатель технической комиссии **Д. Эхт**

СОВЕТСКАЯ СТАНДАРТНАЯ МАШИНА МОЖЕТ РАБОТАТЬ В ЛЮБОМ МЕСТЕ СССР

БЕСЕДА С ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИИ
КАРАКУМСКОГО АВТОПРОБЕГА т. ЭХТ

30 сентября финишировали машины, участвующие в большом 10 000-километровом пробеге Москва—Кара-Кум—Москва. В продолжительной беседе с нашим корреспондентом председатель технической комиссии т. ЭХТ подвел предварительные итоги пробега.

— Наш пробег следует рассматривать не только с точки зрения трудно проходимых дорог и просто бездорожья, которого, кстати, было достаточно в Казахстане и Средней Азии, но и с точки зрения тех климатических условий, в которых проходил пробег.

Надо сказать, что в Кара-Кумах дневная температура грунта доходила до 70°. Резкая разница между дневной и ночной температурами, казалося, должна была значительно отразиться на работе моторов, но ничего подобного не было.

Высокая температура в пустыне заставила нас поставить усиленные радиаторы на машинах АМО-3. Почти все остальные машины шли с нормальными радиаторами, но за то с четырехлопастными вентиляторами.

В Средней Азии и Казахстане есть еще одно большое зло — это пыль. Пыль такая, что моторы без специальных приборов — воздухоочистителей — работать более 1,5—2 тыс. км не могут. На машинах №№ 1, 7 и 12 не было воздухоочистителей. Это было сделано специально для того, чтоб узнать длительность эксплуатации машин без фильтров против пыли. Моторы этих машин были окончательно загнаны.

Наши моторы были спасены от пыли воздухоочистителями конструкции среднеазиатского ин-

женера Мальберга. По своим конструктивным качествам они очень просты, а по материалу, который идет на их изготовление, дешевы.

Теперь несколько слов о проходимости наших машин. Три легковых машины были сбуты в шины советской конструкции — сверхбаллоны. Эти шины колесально увеличивали проходимость машин в песках. На всем пути мы не встретили более или менее существенного препятствия для машин, сбутых в эти шины.

Очень трудными оказались пески для машин, сбутых в резину 28×4,75. Во многих местах они могли продвигаться только с посторонней помощью.

В трудных песках, где зарывались тяжелые АМО-3 и некоторые из полоторок, приходилось применять различные приспособления, увеличивающие проходимость. Здесь были пущены в ход «башмаки» — доска с гребнем. Такой «башмак», подложенный под заднее колесо, глубоко зарывавшийся в песок «амушки», давал возможность без особого напряжения тронуться с места. Лучше всего помогли веревочные лестницы, нечто вроде дорожек. Лестницу раскладывали по песку, и машина одной парой колес шла по ней. Любопытно, что такой лестницы было достаточно только под одну пару колес.

У колодца Дахчи машинам нужно было войти на довольно крутую террасу, идущую вдоль берега высохшей реки Куя-Дарья. Здесь для втачивания машин АМО-3 был применен самовытаскиватель — остроумная ледка, конструкции рабочего Савинова, смонтированная на задних



Водитель комсомольской ударной машины № 20 завода им. Сталина т. Шебунев. Он прибыл в Баку через пустыню Кара Кум, имея три покрышки еще с московским воздухом

Фото Шевцова оюзфото)

колесах машины, работающая с помощью мотора этой же машины. Так, полугорка ГАЗ без особого напряжения втаскивала на песчаную гору тяжелую АМО-3.

Уже неоднократно приходилось рассказывать, что советские трехосные машины, сделанные в экспериментальных мастерских ГАЗ, по своим конструктивным качествам, по проходимости и выносливости оказались значительно выше импортных трехосок марки Форд-Тимкен. Вследствие целого ряда недостатков в конструкции тимкенского моста все три машины, участвующие в пробеге, потерпели серьезные аварии. У одной из машин лопнул вторичный валик демультипликатора, у другой — скрутилась задняя полость, у третьей сломалась шлица втулки демультипликатора.

При переходе через пустыню машины, участвующие в пробеге, были сильно перегружены. Иногда перегрузка сверх нормы была больше чем на 50 проц., несмотря на это поломка рессор была редким явлением.

Мы могли бы дать очень высокую общую оценку машинам советского производства, но она снижается плохо выполненными мелкими деталями заводов-смежников. Плохи были карбюраторы, ветровые стекла, счетчики пройденного пути, амортизаторы, барашки крепления ветровых стекол, дверные ручки, дерматин, диафрагмы бензонасосов АМО-3. Плохое качество карбюраторов сильно влияло на экономичность работы двигателей. Так, например, один карбюратор на 100 км пути расходовал 15 л бензина, другой на этом же двигателе в тех же условиях расходовал 17 л бензина. Эта разница в расходе горючего объясняется нестандартным производством карбюраторов.

О шинах стоит поговорить несколько подробнее. Все машины были обуты шинами из советского синтетического каучука, из тау-сагзы, и для сравнения с ними — из импортного натурального каучука. Шины из советского сырья по своему качеству оказались ничуть не хуже шин, приготовленных из импортного каучука. Правда, в пробеге были обнаружены некоторые производственные дефекты в шинах из синтетического каучука. Замечались отслоения боковины и расклевка стыков. Этим дефектом особенно страдали покрышки, изготовленные Ленинградским шинным заводом. Покрышки, изготовленные Ярославским заводом, по своим качествам оказались значительно выше.

Если мы проанализируем данные за первый технический этап, то прежде всего установим, что из 38 покрышек Ярославского шинного завода из-за отслоения боковины от протектора вышла из эксплуатации только одна покрышка. Из 44 покрышек, изготовленных Ленинградским шинным заводом, по этим же причинам вышли из эксплуатации шесть покрышек. Это объясняется разницей в технологическом процессе на Ленинградском и Ярославском заводах. В Ярославле введен барабанный способ конфекции, при котором совершенно отсутствует стык между боковины и протектором. Такое стыкование (в нахлестку) повышает прочность стыка, что особенно важно для синтетического каучука, обладающего, как известно, пониженной клейкостью. На Ленинградском же заводе стыкование протектора и боковин производится не в нахлестку, а прямо в стык. Этот способ при эксплуатации, как доказал пробег, влечет за собой отслоение боковин и расклевку стыков.

Если Ленинградский шинный завод окончательно овладеет технологическим процессом производства шин, догонит в этом отношении Ярославский завод, то наши шины из советского синтетического каучука ничем не уступят импортным шинам из натурального каучука. Для резищиков — это большая победа.

За все время пробега порча агрегата электрооборудования была редким явлением. Это крупнейшее достижение советской электропромышленности (завод АТЭ Электромобината). Достаточно вспомнить Севастопольский пробег, где электрооборудование, изготовленное этим же заводом, было очень невысокого качества. В Каракумском же пробеге, когда электрооборудование претерпевало очень высокие температуры окружающего воздуха, что создавало усиленный режим работы, никаких порч не было. Зато не на высоте оказалась электропроводка. В пути она часто обрывалась, создавала короткие замыкания и тем самым замедляла движение колонны.

Отдельно надо отметить низкое качество наконечников для аккумуляторов. Вследствие их крайней слабости были частые обрывы (Ленинградский завод ВАТ).

Следует дать короткую характеристику состоянию всех машин, участвовавших в пробеге.

Машина № 1 — ГАЗ-А (водитель т. Воинов). За время пути произведены расточка цилиндров, притирка клапанов и смена поршней мотора. Этот ремонт вызван тем, что машина сознательно была оставлена без воздухоочистителя для испытания в условиях жестокой пыли Казахстана и Средней Азии. За время пути машина вела себя удовлетворительно. Сейчас нуждается только в крепком ремонте. Годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 2 — ГАЗ-А (водитель инж. Колузовский). В пути никакого ремонта не было. Мотор не вскрывался. Все агрегаты вели себя прекрасно. Машина в ремонте не нуждается. Годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 3 — ГАЗ-А (водитель т. Каспаров). За весь маршрут сменена только пружина клапана. В пути, особенно в пустыне, машина несла очень большую рабочую нагрузку, мотор ее один из лучших. В ремонте не нуждается. Годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 4 — ГАЗ-А (водитель т. Уткин). Из-за фабричных дефектов — децентрация направляющих втулок по отношению к гнезду — производилась притирка клапанов. Сейчас машина находится в прекрасном состоянии. Годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 5 — ГАЗ-А (водитель т. Линде). Производилась очистка нагара и притирка клапанов — результат пониженного профиля резины (28×4,75), пестрого качества горючего. Сейчас машина нуждается лишь в крепком ремонте. Годна для нормальной эксплуатации.

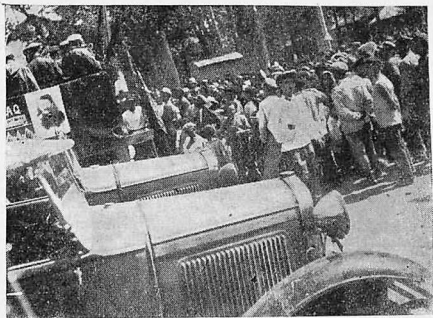
Машина № 6 — ГАЗ-АА (водитель т. Николасов). За весь путь сменена рессора и сломался промежуточный валик. Никакого ремонта, кроме очистки нагара, машина не требует. Годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 7 — ГАЗ-АА (водитель т. Бескуриков). В пути сменены рессоры. Из-за отсутствия воздухоочистителя растачивались цилиндры и притирались клапаны. После среднего ремонта годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 8 — ГАЗ-АА (водитель т. Пшенистов). За весь путь была проведена очистка нагара и смена рессоры. Все агрегаты в порядке. Ремонта не требуется. Годна для нормальной эксплуатации.

Колонна автопробега в местечке Геоччай (Азербайджан). Местное население в честь участников пробега организовало митинг

Фото Нушнарева (Союзфото)



Машина № 9—ГАЗ-АА (водитель т. Беневоленский). В пути произведена очистка нагара. После притирки клапанов и смены колец будет годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 10—ВАРЗ (водитель т. Шнырев). Эта машина — старый импортный Форд, — в свое время попавшая под поезд и привезенная в «мешка» на ВАРЗ, где была восстановлена. В пути были произведены: заливка и расточка подшипников и почти второй капитальный ремонт. Маршрут пройден с трудом. Машина вновь нуждается в капитальном ремонте.

Машина № 11—ГАЗ-АА (водитель т. Морозов). Машина вышла из капитального ремонта завода КИИМ, однако в Горьком сменила весь передок. В пути была сменена рессора. После смены колец машина будет годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 12—Форд-Тимкен, импортная трехоска (водитель т. Михайлов). В пути полетел картер демультипликатора, сменены подшипники динамо; из-за отсутствия фильтра производилась расточка цилиндров. После установки нового демультипликатора и пружины реактивных штанг машина годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 13—Форд-Тимкен (водитель т. Солосвев.) В пути полетела муфта, соединяющая вторичный валок демультипликатора с тормозным диском, сменены подшипники динамо. Маршрут пройден хорошо. Сейчас ремонта не требует. Годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 14—Форд-Тимкен (водитель т. Швасберг). В пути полетела полуось, менялись пружины реактивных штанг, вскрывался и чистился мотор. Путь пройден средне. После смены колец, проверки мотора и устранения стука валька дистрибьютора и толкателя машина годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 15—ГАЗ-ААА, экспериментальная трехоска (водитель т. Ванюков). За время пробега снимался нагар, притирались клапаны, заваривался картер. Путь пройден хорошо. Годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 16—ГАЗ-ААА (водитель т. Куракин). В пути проведены очистка нагара и притирка клапанов. Маршрут пройден хорошо. Годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 17 АМО-3 2,5-тонка (водители тт. Соломонидин и Захаров). В пути сменены подпрессорники. Сейчас ремонта не требуется, годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 18—АМО-3 (водители тт. Смирнов и Антонов). Сменены подпрессорники и тяги сцепления. Машина в отличном состоянии. Годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 19—АМО-3 (водители тт. Еремин и Косткин). В пути сменена рессора. Машина в отличном состоянии. Годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 20 АМО-3 (водители тт. Шесбуняев и Баширов). В пути сменены подпрессорники. После отрегулирования коробки скоростей годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 21—ГАЗ-А (водитель т. Кузнецов). Из-за плохого качества горючего были произведены очистка нагара и притирка клапанов. Ремонта не требуется. Машина годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 22—ГАЗ-АА (водитель т. Мильзон). В пути очищен нагар. Машина в отличном состоянии. Годна для нормальной эксплуатации.

Машина № 23 — экспериментальная трехоска НАТИ-ГАЗ (водитель т. Дыбов). Еще до старта машина прошла 8 тыс. км. В пробеге снят нагар и сменены 2 рессоры. Маршрут выдержан хорошо. Никакого ремонта не требуется. Годна для нормальной эксплуатации.

Приведенный акт технической комиссии свидетельствует о больших победах молодой советской автомобильной промышленности. Дальнейшая упорная борьба за освоение качества производства, особенно на смежных предприятиях, безусловно повысит общее качество советской машины. Уже сейчас мы можем сделать основной вывод.

Стандартная машина производства Горьковского автозавода им. Молотова (ГАЗ-А и ГАЗ-АА) и Московского автозавода им. Сталина (АМО-3) может работать в любом районе СССР при любых условиях. При эксплуатации машин в Казахстане, Средней Азии, Украине совершенно необходима установка воздухоочистителей.

Таким образом пробег явился в некотором роде итоговой чертой под теми достижениями, которых добились наши заводы автомобилестроения.

Параллели*

История автомобилизма знает немало пробегов. Многие автомобили изобразили нехоженые прежде пути мира. Внешне они сходны. Те же колонны, разделяемые интервалами. Тот же командорский флажок на головном автомобиле.

Но руль автомашины направляют различные классовые устремления. Содержание этих автопробегов разделяют границы двух социальных миров.

В 1925 г. автомобили Citroena пересекли Сахару. Печать, состоящая из содержания «Французского Форда», трубила о великих цивилизаторских целях экспедиции. Здесь и изучение путей для туризма, и естественно-научные работы в пустыне, и этнографическое обследование населения Сахары. Но ретивые борзопсыццы благо-разумно умалчивали о сокровенных целях экспедиции. Импералисты искали военных путей для укрепления колониального господства над непокорными племенами Африки.

Руководители трансфриканской экспедицией Citroena-Хардт и Одун-Дюбраль записали на одном из привалов в дневнике:

«Машины, расставленные четырьмяугольником, образуют ограду нашего лагеря. Вскоре все, за исключением охраны, засыпает. Охрана необходима, так как около некоторых колодезцев не исключена возможность нападения марокканцев».

Еще одна запись:

«Всадники на горячих конях пересекали нам путь. Они вооружены копьями на длинных древках с плоскими острями. У некоторых старые арабские ружья».

— Опасайтесь их, — говорит нам спустя несколько минут командант поста Мао, — это племя Кредда. Один из вождей его сказал мне: «Мы не любим белых. Оставьте нас в покое. Лучше не приходите к нам»...

Когда-то советский Кара-Кум пересекал один караванный путь из Хивы в персидский Харассан. На полупути от Ашхабада до Ташауза расположены серные бугры Кырк-Джудьба. Разведчики

* Статья из сборника «Автомобиль завоевывает пустыню», выпускаемого УзГИЗом.

пятилетки натолкнулись на них, исследуя спящие богатства пустыни. Выяснилось, что запасы серы в буграх Кырк-Джудьба уступают только Америке и Сицилии. И вот к буграм идут караваны.

В 1930 г. летом здесь вырастает серый завод. Нужно соединить его автомобильной трассой с Ашхабадом. Уже в 1929 г. экспедиции академика Ферсмана на автомобилях Рено-Сахара удается пересечь пустыню Кара-Кум. Она доказывает полную возможность установить регулярное сообщение отрезанного в песках завода с внешним миром.

За этой экспедицией идут другие. Большевики испытывают советские машины Я-5 и АМО-3. Большевики строят дорогу к серному заводу, прокладывая по высоким пескам фашины из песчаной акации и саксаула, ограждая дорогу от движущихся барханов саксауловой игордью. И вот вырастает в сердце пустыни индустриальный базис. Мертвая пустыня оживает для лучшей жизни.

Царская Россия. 1912 г. Машины автопробега пересекли патриархальные деревни Тульской губернии. Здесь колонну встретила враждебная деревня.

«Народонаселение по дороге производило очень неблагоприятное впечатление: встречные не сворачивали с дороги, ругались, были попытки бросать в проезжающих камни. В санитарном автомобиле Заурер в деревне Сиволупкино были выбиты стекла, — писал в гневной одышке один из офицеров автомобильной роты».

А у нас? В глухой пустыне на пересечении караванных путей кочевники останавливали верблюдов и приветствовали автопробег. Они приветствовали новую культуру, шоссированные дороги, быстрое сообщение. Из кишлаков навстречу каравану бежали казаки и, окружая остановившиеся машины, тепло пожимали руки водителям.

Колхозное село приветствовало автопробег досрочным завершением хлебоуборки, красными ободами, овощами, фруктами. Оно дало колонне в малых Кара-Кумах опытного проводника Батырбека Шуканова.

Когда в 1912 г. по Марсовому полю над выстроеными по ранжиру машинами проходил, приложив руку к козырьку, рыхлый старик в генеральской шинели — царский министр Сухомлинов, среди 79 автомобилей не было ни одной машины отечественного производства. Попы осыпали путь заграничному капиталу к проселочным дорогам отсталой Рaseюшки.

Через десять лет — в 1923 г. — был первый советский автопробег. Тогда из 66 машин только 3 несли на себе русские марки: это были машины довоенного завода Руссобалта. Пестрели трафареты иностранных фирм — мерседесы, бенцы, бьюики, штейеры, фиаты, бюссинги.

Еще через два года — во время пробега Ленинград — Москва — Тифлис — Москва из 91 машины только 2 несли на себе советское клеймо. Это были АМО. Они шли вне конкурса.



Автоколонна на границе Закавказья и Северного Кавказа, у Дарьяльского моста на Военно-Грузинской дороге

Фото Астафьева (Союзфото)

С тех пор прошло восемь лет. Эти годы были громадным прыжком Страны советов в развитии собственного машиностроения и автомобилизма. Построены гиганты автомобилестроения — ГАЗ, завод им. Сталина (АМО), Ярославский завод, создана широкая сеть подсобных производств, получен советский каучук.

На руле машины № 59 АГА ложили облаченные в лаковые перчатки руки водительницы. Это была племянница металлургического магната Германии Стиннеса. Эта краснощкая спортсменка была воплощением узко профессионального интереса Запада к автомобилю. Автомобиль — забава, спорт. Он был в их руках средством развлечения и сильных ощущений. О, она тренировалась недаром! Ее машина получила за динамику серебряный чайный сервиз. Она не напрасно топала ногами на механиков. Ее машина была одной из немногих, которые почти не знали аварий и дефектов. Это было в пробеге Москва—Тифлис в 1925 г.

Теперь сидения советских автомобилей, идущих по маршрутам пробегов, занимают подлинные водители пустыни, люди, которые избородили Кара-Кум, осваивая пустыню и изгоняя остатки басмаческих банд.

В 1912 г., когда совершался автопробег, он шел только по шоссе. Организаторы пробега опасались, «что на проселках грузозвонки встретят совершенно непроходимые участки».

«Автомобиль Коммер-Кар № 53, поставленный на ночь вместе с другими автомобилями в городе Юхнове, — лижет участок пробега, — попал на непроходимое место и к утру сильно загряз. Книзулиск искать лебедку, но у нее не оказалось троса. Вытянула испытанная «Дубинушка».

У деревни Литвиново мост ненадежен. У деревни Ярныня мост небезопасен. Переводные балки ветхи. По заявлению крестьян, он не ремонтировался уже восемнадцать лет».

А через пятнадцать лет советской диктатуры, когда автопробег перескакал Чувашию, командор пробега сказал:

«Эта республика может соперничать своими дорогами с дорогами Германии».

Таковы судьбы Чебоксарских уездов и их дорог. Глухие уезды превратились в республики образцовых пресфилированных дорог.

Ситросен щедро оплачивал журналистов. С его экспедициями в комфортабельных шестиколесных автомобилях шло целое сонм журналистов, художников, кинооператоров. Во славу Ситросена они слали в эфир победные радиопрограммы из Сахары. Газеты наполнялись агантюризм чтисем: Видение Востока. Страна явчинок. У бывших людседев. В погоне за слонками. Колдуны белого Кинго. Пигми. На охоте.

Впрочем, буржуазные журналисты не брезгуют и ролью коммюнистов. В 1912 г. на заре расцвета Ситросена французский журнал «Пуд Лурд» выступил в роли посредника между французскими автомобилями фирмами и царской Россией.



Колхозники со значаки и самодельным оркестром выезжают встречать колыну Каракумского пробега

Фото Союзфото

Директор журнала Пьер Суевстр деятельно объединяет французские фирмы. Он выпускает специальный номер журнала, посвященный царскому автопробегу «Конкурс Рус». Он неумоимо расхваливает смкость российского рынка и выгоды овладения им французской автомобильной индустрией. Из Парижа направляется специальный поезд грузозвонков вместе с представителем французского правительства Боринском. Этот лихой майор с непоможенными усамн неумоимо снимается вместе с русскими (фицрамы у автомсбили Рено, Псжо и Шнсйдра. Фотографии и статьи шлет в Париж в адрес «Пуд Лурд» специальный корреспондент Тсодор Алифред. Он старался недарем. Весь первый взвод автопрсбга — четырнадцать машин — несут на себе французские марки.

С Каракумским пробегом тсже шли журналисты. Много журналистов. «Правда», «Известия», «Роста», «Социалистическое земледелие», «Кемссомльская правда», «СССР на стройке» и многие другие. Нашему журналисту не нужно заниматься рекламой.

Нам нужно развивать автомобилестроение. И псчать дралась за создание автогиганта на Оке, за реконструкцию АМО. Автсмбили нужно было одеть в светские шны, и журналисты шли в пустыни Азии, в горы Казкстана, дралсь за каучуконосы, за создание заводов синтетического каучука. Ксгда звонды смжных производств подняли знамя сорвсвания на подготовку к прсбгу, псчать подхватывала его и превратила в дело всей страны.

... История автсмбилизма знает немало пробсгов. Многие колыны брсзедят нехсжные прежде пути мира. Но рули автсмшин направляют резвые классевые вель. На одних машинах ложит рука колонизатора, усмирителя испскерных племен, торговца, рышущего в поисках нсвых рынков, и рекордсмена. Другими управляют строители нсвой жизни, вступающие в схватку с природой, с вксьем б.скультурьм и старьм миром. Эти машины прибливляют дсргу нсвой культуре — культуре большевизма.

РАСТЕТ И КРЕПНЕТ СОВЕТСКАЯ АВТОПРОМЫШЛЕННОСТЬ

НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Пролетариат Советского союза получил в наследство от царизма ничтожный парк автомашин, который был настолько разбит и истрепан, что из десятка таких «арбов» собирали с трудом одну машину.

До начала первой пятилетки, не имея еще по существу индустриальной базы автостроения, мы выпустили все же около 1 500 грузовых автомашин.

Капиталисты империалистической России за период с 1910 г. по август 1915 г. собрали 450 легковых и 10 грузовых автомашин.

Развитие народного хозяйства СССР потребовало создания собственной крупной автомобильной промышленности. За период первой пятилетки — под руководством ленинской партии и вождя трудящихся т. Сталина — были построены крупнейшие в Европе автомобильные заводы им. Молотова в Горьком и им. Сталина в Москве.

Эти заводы выпустили следующее количество автомашин без импортных деталей:

Заводы	1928/29	1929/30	1931	1932	Всего
Им. Сталина .	1 100	2 590	2 891	15 149	21 730
Им. Молотова .	—	—	—	7 697	7 697
Ярославский .	208	646	1 114	1 219	3 187
Итого .	1 308	3 236	4 005	24 065	32 614

Производство машин в 1932 г. дает рост в шесть раз против 1931 г., что свидетельствует о блестящем освоении новейшего оборудования и освоении большевистскими темпами массового производства автомашин.

Подводя итоги выполнения пятилетки в четыре года, т. Сталин сказал: «У нас не было автомобильной промышленности. У нас она есть теперь». Это воочию показывает приведенная таблица.

Еще недавно, в 1928 г., Советский союз по производству автомашин занимал в Европе 12-е место, в 1930 г. — 8-е место, а в 1933 г. — 4-е место.

Кроме производства автомашин за период пятилетки было собрано автосборочными заводами около 24 тыс. единиц.

В результате производства и сборки автомашин народное хозяйство СССР получило более 56 тыс. автомобилей, вследствие чего автопарк страны вырос к началу второй пятилетки в 3,5 раза по сравнению с 1928/29 г., причем свыше половины автопарка составляют новые автомашины, выпущенные за последние два года первой пятилетки.

По удельному весу грузовые автомашины в автопарке страны составляли 42 проц. в 1928/29 г. и 75 проц. в конце 1932 г., что вызывалось необходимостью удовлетворения в первую очередь потребностей растущего грузооборота народного хозяйства.

План производства автомашин систематически из месяца в месяц, из квартала в квартал пере-

выполняется, и уже за 9 месяцев 1933 г. страна получила 29 187 грузовых автомашин вместо 28 585 по плану, а по легковым 6 140 вместо 6 000 и имеются все шансы к тому, что план в 44 тыс. автомашин будет перевыполнен на 5—6 тыс. единиц.

Несмотря на значительный рост производства автомашин, растущие потребности народного хозяйства страны в автотранспорте пока еще недостаточно удовлетворены и в связи с этим «нам много и упорно нужно работать, чтобы скорее улучшить дело, чтобы поднять на должную высоту наш транспорт» (Молотов).

Для преодоления отставания автотранспорта от общих темпов социалистического строительства, превращения его в мощный фактор ускорения завершения реконструкции всего народного хозяйства Союза и разрешения поставленных партией грандиозных задач во втором пятилетии XVII партконференция постановила «по дорожному и шоссевному строительству и автомобилизации обеспечить более быстрые темпы развития, чем по другим видам транспорта».

Автостроение во второй пятилетке получит колоссальный рост. Существующие автозаводы будут реконструированы и расширены, мощности их увеличатся в несколько раз. В связи с этим производство автомашин из года в год будет идти нарастающими темпами.

Вместе с тем для удовлетворения растущих нужд народного хозяйства и обеспечения обороноспособности страны вызывается необходимостью постройки во второй пятилетке нового автомобильного завода грузовых машин средней грузоподъемности.

Постройка нового автозавода и увеличение мощностей существующих автозаводов должны обеспечить к концу 1937 г. рост производства автомашин не менее, чем в восемь раз против 1932 г., а количество полученных автомашин за пять лет даст рост в 17—18 раз по сравнению с первой пятилеткой.

Одновременно с ростом производства грузовых автомашин во втором пятилетии значительно возрастет производство легковых автомашин на автозаводах им. Молотова и им. Сталина, причем последний будет выпускать большие семейные автомашины.

Вместе с тем увеличится производство автобусов, коммунальных и пожарных автомашин, в которых ощущается огромнейшая нужда.

Все, вместе взятое, в основном должно обеспечить важнейшие потребности народного хозяйства СССР. Производственная мощность автозаводов в итоге выполнения второй пятилетки, вследствие реконструкции существующих заводов и постройки новых, достигнет 630 тыс. единиц.

В результате расширения базы автостроения, большевистской борьбы за освоение новой техники, выполнения и перевыполнения планов на основе шести исторических условий т. Сталина Страна советов уже к концу второй пятилетки по производству автомашин займет одно из первых мест в Европе.

В. Медведев

В РЕАЛИЗАЦИИ 4-й АВТОЛОТЕРЕИ НЕТ НУЖНЫХ ТЕМПОВ

Для каждого автодорожного работника должно быть ясно — для того чтобы реализовать в короткий срок 20-миллионную лотерею Автодора, недостаточно приковать к ней внимание только автодорожного аппарата, нужно привлечь к распространению билетов весь актив с-ва, широкие автодорожные массы.

Кроме того, чтобы добиться наибольшего успеха этой кампании, нужно сочетать непосредственную реализацию билетов на предприятиях, в совхозах, колхозах и МТС с агитмассовой работой, пропагандой задач Автодора, с организацией и укреплением автодорожных коллективов и ячеек. Опыт предыдущих лотерей дал целый ряд примеров, когда именно правильно проведенная работа по распространению билетов послужила сильным толчком к росту и укреплению отдельных организаций с-ва.

К сожалению, эти основные формы и методы реализации лотерей не учтены большинством местных автодорожных организаций. Об этом свидетельствует хотя бы сводка денежных поступлений на 28 сентября. Из 11 472 тыс. руб. Центральный совет Автодора получил лишь 1 417 тыс., что составляет 12,4 проц.

Если Московская и Ленинградская области, Белоруссия, Горьковский край и Ивановская область с самого начала выдвинулись на первые места и в течение всего времени не снижают темпов работы, то во всех остальных республиках, краях и областных центрах с реализацией лотерей отстают, выполняя контрольные задания в пределах от 2 до 10 проц. И до самого последнего времени нет никаких сведений о ходе распространения билетов лотерей из Азербайджана, Грузии, Армении, Киргизии, Якутии и Кара-Калпакской области, несмотря на то, что сроки окончания реализации лотерей приближаются.

Отдельные автодорожные организации показывают примеры правильно поставленной лотерейной работы. Вот, например, Смольнинский район Ленинграда на 25 сентября инкассировал 65 проц. контрольного задания. На ленинградском заводе «Свердлов» где нет освобожденного работника, в течение трех недель было реализовано 4 500 билетов при 3 000 рабочих, а на заводе «Судомех» при 1 000 рабочих распространено 3 500 билетов.

В автодорожном коллективе минского завода «Двигатель революции» также успешно реализуется лотерея. При задании в 300 билетов они распространили 700 и сейчас берут дополнительное задание. Это объясняется тем, что в коллективе энергичный руководитель, что в коллективе работоспособный актив, который мобилизовался на выполнение контрольных цифр по лотерее в короткий срок.

Огромное значение для успешной реализации лотерей приобретает социалистическое соревнование между отдельными областными и краевыми организациями Автодора.

Средневожжский крайсовет заключил социалистический договор с Нижневолжским. По договору сбра края обязались произвести полный расчет с ЦС Автодора к 1 ноября, организовать в период кампании не менее 5 райсоветов, создать не менее 50 новых коллективов с охватом 3 000 членов и провести краевой конкурс и эстафету.

В соревнование включилась и Ивановская область. Здесь соревнуется Иваново с Ярославлем, Кинешма с Юрьевцем; Мланжевий комбинат вызвал Вичугу. Если социалистическое соревнование охватит большинство автодорожных организаций, то, несомненно, что реализация лотерей будет проведена с наилучшими результатами.

Большую помощь в этом году должны оказать Автодору комсомольские организации, ЦК ВЛКСМ, предложил всем обкомам, крайкомам и центральным комитетам национальных республик включиться в распространение билетов 4-й автолотереи. По разверстке ЦК ВЛКСМ комсомольские организации должны распространить билетов лотерей на 5 350 тыс. рублей. Отдельные организации получили довольно большие контрольные задания: Украина 1 млн. руб., Ленинградская область 550 тыс. руб., Московская—650 тыс., Северный Кавказ и Урал по 400 тыс., ЦЧО—300 тыс. и т. д.

Местные советы Автодора должны реально помочь комсомольским организациям в выполнении этих контрольных заданий. Нужно совместно с ними наметить и осуществить конкретный план действий, установить оперативную отчетность и т. д. Лучшие комсомольские ячейки, лучшие активисты комсомола за ударные темпы распространения билетов будут премированы по специальному конкурсу, объявленному ЦС Автодора.



Пройдет или не пройдет?.. Первокласные машины завода им. Сталина не могут справиться с таким состоянием мостов в Западной Сибири

Из фотоальбома Западносибирского крайсовета Автодора

ОБРАЗЦОВО ПРОВЕСТИ ОСЕННЕ-ЗИМНИЕ ПЕРЕВОЗКИ И ДАТЬ ПРОЕЗЖИЕ ДОРОГИ УРОЖАЮ

Прекрасные виды на урожай в этом году заранее сигнализировали местным исполкомам и дорожным органам Украины о необходимости своевременно взяться за приведение в порядок автожук вых дорог, по которым в уборочную кампанию с совхозных и колхозных полей пойдет колоссальное количество зерна, сахарной свеклы и другой сельскохозяйственной продукции к железнодорожным станциям, водным пристаням, элеваторам, сыпным пунктам, винокуренным и сахарным заводам.

Неспосредственная заинтересованность колхозов, совхозов, МТС и единоличников в проезжаемости этих дорог во всякую погоду, особенно осенью, чрезвычайно способствовала развертыванию на дорожных работах трудового участия населения.

Все это давало возможность предполагать, что дорожные органы УССР по-большинству возьмутся за выполнение плана дорожного строительства с участием населения в 1933 г. Но в начале июня, когда пшеница на полях стояла уже высокими рядами, суля огромную раблугу по уборке автотранспорту, оказалось, что план зтот выполнен только на 9 проц.

Вот почему тогда же СНК и ЦК КП(б)У издали постановление о проведении на Украине с 15 июня по 15 июля месячника подготовки автожук вых дорог к уборочной.

Итоги месячника были подведены в августе. О чем они говорят?

В течение месячника нужно было построить 3 434 км дорог, 11 118 пог. м мостов и отремонтировать 62 785 км дорог и 26 322 пог. м мостов. К 20 июля программа месячника в целом была выполнена на 86 проц. Отдельные области дали следующие показатели: Одесская область выполнила программу на 110 проц., Донецкая на 106, Харьковская на 104, Днепрпетровская на 100,6 проц. Остальные области своих программ недовыполнили.

Итоги несомненно большие, но они могли быть значительно выше, если бы с самого начала Главдортранс не допустил ряда ошибок.

Важнейшей ошибкой была оторванность плана месячника от облдогодового плана. Всякий план ценен лишь тогда, когда он подкреплен соответствующими хозяйственными и организационными мероприятиями. Главдортранс же, — не учитывая, что задача месячника заключалась в форсировании работ, запроектированных в годовом плане, не имея точных данных о том, где надо отремонтировать дороги и мосты, не интересуясь грузонапряженностью отдельных маршрутов, обеспеченностью районов дорожными инструментами, машинами и техническим руководством, — выхватил механически, без всякого анализа, цифры протяженности подлежащих приведению в проезжае состояние дорог и разослал их на места.

Когда власти взялись осуществлять эти «планы», то сразу же обнаружился громадный разрыв — в одном месте они выполнялись больше, чем на 100 проц., а в другом — еле-еле на 7 проц. Пришлось вместо ремонта дорог и мостов заняться уточнением цифр, летать с этой целью на аэропланах в Харьков, спорить, горячиться и терять золотое время.

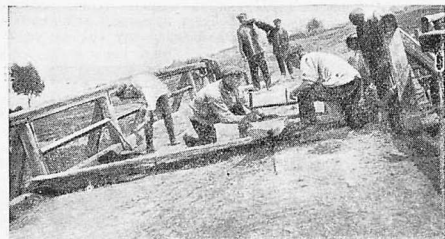
Хорошо еще, что такие передовые области, как Харьковская, Донецкая и Одесская, составили конкретные планы месячника и им было сравнительно легко урегулировать этот вопрос. А, например, отсталая Черниговская область, которая не проявляла никакой инициативы в этом деле и ждала все время указаний сверху, так и не успела до конца месячника выяснить — что же ей в конце концов надо делать.

В значительной степени сказалось на итогах месячника формальное отношение к нему большинства райков и сельсоветов, которые недоценили хозяйственно-политического значения этого мероприятия, как средства, обеспечивающего успешную уборку урожая. Ничего почти не дали и «заинтересованные» ведомства, чтсбы помочь развертыванию дорожных работ денежными средствами, тракторами и механизмами, находившимися в их распоряжении.

Нет правил б.з исключения. В одном из районов Донецкой области директор большого совхоза, имеющего 10 тыс. га земли, призвал начальника райдортранса и сказал: «У меня неплохое хозяйство, но плохие дороги. Давайте подумаем, каким образом мне стать хорошим хозяином с хорошими дорогами». Он дал три трактора и, получив от райдортранса техническую помощь, сразу же провел 9 км новых дорог.

К сожалению, сами дортрансы слабо развертывали организационно-массовую раблугу по мобилизации заинтересованных в успехе месячника хозяйственников и широких масс колхозников.

Лучше всего, пожалуй, обстояло дело в Донецкой области, где подотсвской дорог к уборочной непосредственно занимались не только дорожные органы, но и партийные, со-



Прявление колхоза «КМ» (Тамбовский район, ЧО) решило заняться укреплением своих мест для проезда автомашин. На снимке — колхозники устраивают на мусу вгору настил из досок.

Фото Мамаева

ветские и общественные организации. В течение месячника вопрос о дорожном строительстве два раза стоял на бюро областкома и три раза на президиуме облсполкома.

Большую роль в успехе месячника сыграла помощь партийных организаций Украины, взявших по-боевому за мобилизацию масс на борьбу за хорошую дорогу. В этом отношении особенно ярким примером может служить Харьковская область, где сначала работы развертывались довольно туго и только после личного вмешательства в это дело т. Постышева сразу же произошел крупный перелом.

11 июля т. Постышевым была разослана всем секретарям партийных комитетов Харьковской области следующая телеграмма:

«Обком предлагал вам до начала уборки закончить ремонт дорог и мостов. Несмотря на это на 7 июля отремонтировано по области всего 49 проц., а по вашему району ... проц. Этот процент ремонта показывает, что вы за другими работами забыли про очень важный вопрос ремонта дорог и мостов, от исправности которых зависит сохранение тяговой силы и хлебосдача. Эту ошибку вы обязаны срочно исправить. На это осталось у нас всего пять-семь дней. Начнется косовица, заниматься дорогами будет труднее. Предлагаю под личную ответственность секретарей, предриков развернуть большевистскими темпами дорожные работы, использовать тракторы МТС, совхозов. Выделите специальные дорожные бригады из единоличников и колхозников. Обязательно к 15 июля поправьте все дороги к складам Зарготзерна, сахарозадам, совхозам, МТС».

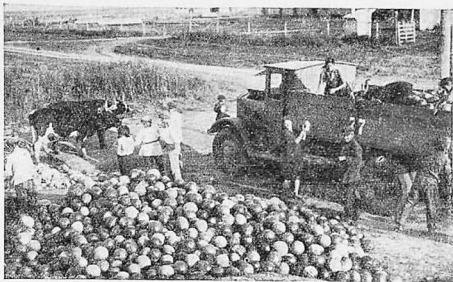
Через семь дней Харьковская область выполнила свой план на 104 проц. А в то же время Черниговская область продолжала топтаться на месте. Созданные там штабы по проведению месячника бездействовали. Председатель областного штаба и его заместитель не нашли ничего лучшего, как в разгар месячника уехать в отпуск.

Во время месячника дорожные работы на местах часто задерживались из-за того, что Главдортранс не везде обеспечил их материалами. В частности в Одесской области приходилось с трудом разыскивать отсутствовавшие там лес, цемент, гвозди.

Плохо обстоит дело также с низовыми дорожными кадрами. И это не случайно, так как систематической подготовки сельских и колхозных доруполномоченных на Украине до сих пор не было. Не думал Главдортранс и о том, чтобы за зиму готовить из лучших рабочих-дорожников мастеров, которые могли бы укрепить техническое руководство строительством в течение всего сезона.

А как фактически обстоит дело сейчас с техническим руководством и не только на Украине, но и в других республиках? Идет месячник. На места прибывают командированные из центров инженеры, техники, студенты, технические бригады. Но месячник кончился и все уезжает обратно, а районы всепрямому остаются сполуграмотными десятниками. В первую очередь, конечно, от этого страдает качество работ.

Одним из основных недостатков месячника явился разрыв между дорожными органами и автодорожной общественностью. Украинские организации Автосдора, насчитывающие в своих



Разгрузка арбузов на складе отдела рабочего снабжения зерносовхоза «Гигант» (Северный Кавказ)

Фото Сатуняна (Союзфото)

рядах свыше 200 тыс. человек, не были совершенно посвящены в программу месячника. Вместо того чтобы организовать на конкретных участках бригады колхозников и единоличников и вести их на работу, автодорожники ограничивались в большинстве случаев отработкой субьективных собственных силами. А между тем массы энтузиастов в колхозах с удовольствием включились бы в эту работу, но без соответствующего руководства не знали, как рационально использовать свои силы.

Несмотря на все эти недочеты месячник все же создал на Украине значительный перелом в развертывании дорожного строительства с трудовым участием населения. Огромное хозяйственно-политическое значение месячника со всей решительностью сбывает дорожные органы, областные и районные исполкомы до конца года закрепить достигнутые успехи и поднять их на более высокую ступень.

Богатейший опыт месячника должен быть использован в первую очередь при подготовке свекло-сахарных дорог, на которые Главдортрансу СССР необходимо сейчас же устремить свое внимание. Надо привлечь к этой работе автодорожную общественность.

Крайне важно развернуть с самого же начала организационно-хозяйственную работу — выдвигать проверенных людей, расставить их на ответственных участках, увязать в планах интересы колхозов и колхозников с общегосударственными задачами.

Г. Беляев и А. Доля

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ!

В декабре кончается ваша подписка.

Возобновите подписку на 1934 г. немедленно.

Подписка принимается: Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Жургазобъединение и повсеместно почтой и отделениями Союзпечати.

Журнально-газетное объединение

МОСКОВСКАЯ АВТОКОЛОННА НА УБОРОЧНОЙ

Московские автотранспортники по призыву т. Кагановича послали на поля Северсквказского края 500 автомашин в помощь колхозникам по сдаче хлеба государству.

Прошло два месяца. . .
27 июля в беседе с рабочими колонны в Армавире т. Каганович сказал: возить зерно — это ползадача. Ваша задача — быть проводниками политики партии и советской власти среди колхозников. Ваша задача — стать популяризатором идей т. Сталина, изложенных им в речи о работе в деревне и в речи на съезде колхозников-ударников.

* *
*

В районе, обслуживаемом Курганной МТС, колонну встретили по-разному. Одни — подавляющая масса колхозников, партийно-советский и комсомольский актив — с радостью; другие — кулаки, подкулачники и все антисоветское общество — с ненавистью.

Кулаки пытались развить среди части колхозников бешеную агитацию против колонны и ее работников. Они повели наступление по двум линиям: создать среди колхозников атмосферу вражды к рабочим колонны и парализовать пролетарское воздействие на колхозника. С этой целью кулаки и их агитаторы пустили слух, что у колхозников вывезут весь хлеб под предлогом хлебопоставок, натуроплаты МТС и хлебозаготовок и они будут голодать.

В ответ на это, еще не приступая к зерноперевозкам, рабочие колонны, под руководством политотделов, провели большую разъяснительную работу о целях и задачах колонны.

На беседах-митингах рабочие с цифрами в руках доказали колхозникам выгодность перевозки хлебопоставок автотранспортом.

Когда руководители колонны подошли вплотную к заключению договоров с правлениями колхозов о зерноперевозках и огласили цифры стоимости перевозки тонно-километра зерна (49 коп. от 20 до 30 км, 43 коп. от 40 до 50 км, 36 коп. от 50 до 60 км), то колхозники осознали реальность помощи пролетарского государства.

Ставка кулака была бита!

Нэ несмотря на успех люди колонны не забывали слов т. Кагановича: «Держать ухо остро! Вы приехали на поля Кубани!»

Потерпев неудачу, кулак пошел по линии попыток индивидуальной дискредитации шоферов.

Там, где рабочие по-большевистски боролись с беспорядками в колхозах, с неумением использовать автомашину, с простоями машин, — горе-руководители колхозов выступали в роли кулацких приказчиков. Они таких шоферов направляли с миллионером к врачу на предмет установления признаков... опьянения. Эти случаи имели место с лучшими людьми колонны — т. Крюковым в колхозе «Хлебная фабрика» и т. Скороспеловым в Михайловском станционном совете. Районная газета «Знамя коммун» и поллитотделы крепко ударили по кулацким приказчикам.

Агитацию за политику партии и советской власти шоферы подкрепили делом. По почину т. Сапрыкина все шоферы Скоблевской стоянки автомашин после работы оказывали помощь колхозам. Они имели трудодни, записанные колхозами в их труднижках.

Колонна получила от колхозов благодарность за пролетарскую помощь.

Кулак прекрасно понимает, что «техника в период реконструкции решает все» (Сталин). Отсюда его вторая задача — вывести автомашину из строя и этим сорвать план хлебопоставок.

Удар по технике кулак осуществлял сам, привлекая на помощь детвору. Это нужно учесть нашим комсомольским и пионерским организациям на селе.

За два месяца работы мы встречали факты поджога машин с зерном в пути. Так, например, сгорела машина АМО-3 Майкопской колонны. На зерно была брошена подожженная пакля, смоченная керосином. На крутых поворотах ночью машины разбивались о бревна, подкнутые кулаками. Покрышки летели от гвоздей и стекла, разбросанных по дороге детьми.

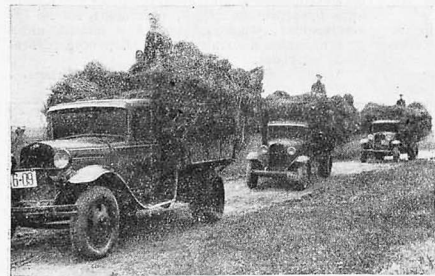
Но и этот удар кулачества по технике был бит бдительностью московских шоферов.

Если задачи пролетарского влияния на колхозника и помощи в реализации лозунга т. Сталина в основном решались успешно, то этого нельзя сказать о другой задаче колонны — о правильной производственно-технической эксплуатации автопарка.

Августовский план по грузоперевозкам был выполнен на 91,9 проц. По тонно-километрам план выполнен на 92,6 проц. Значительно хуже была выполнена основная задача колонны — перевозка зерна. Всего перевезено 8 217 т зерна вместо 9 366 т по трансфинплану, что составляет 87,7 проц. Более того — вместо 446 машинодней по плану колонна фактически потратила 612.

Простой по вине колхозов и элеваторов составили 1 005 час., что равносильно 2,5 дням простоя всей колонны (машинодней работы равен 20 час.)

Первая декада сентября дала 550 час. 20 мин. простоев и снижение плана по грузоперевозкам на 2 проц. против августовского.



Совхоз «Молочное» Вологодского района первым по Северному краю выполнил план сдачи хлеба государству.

На снимке — автоколонна со снопами ржи на пути к току

Фото Орлова (Союзфото)

Несмотря на рост кривой, мы не видим ни малейших попыток борьбы с этим злом, ведущим к срыву производственных заданий колонны.

Наоборот, горе-руководитель автоколонны т. Скачков признает простои узаконенным спутником работы автотранспорта на зерноперевозках.

Борьбу с простоями взяли на себя исключительно шоферы, но были случаи, когда за это руководители колхозов снимали шоферов с питания.

Грузчики зерна — колхозники не прикреплены к машинам, они работают поденно и совершенно не заинтересованы в выполнении плана перевозок, так как неизменно получают свои полтора трудов.

Газета «Знамя коммуны» открыла огонь по простоям, но контроль по заметкам отсутствовал, и они дали мало результатов.

Благодаря ударной работе в августе простой машин в ремонте уменьшился на 40,6 проц. Но это достижение не было закреплено. И первая десятидневка сентября дала простой в ремонте... 611 час. 30 мин.

УПОРЯДОЧИТЬ РАБОТУ ДИЛЛЕРОВСКОЙ РЕМОНТНОЙ СТАНЦИИ НЕОБХОДИМОЕ ДОБАВЛЕНИЕ К ТОРЖЕСТВЕННЫМ РЕЧАМ

Московская диллеровская станция Авторемснаба недавно торжественно праздновала переход на конвейерную систему профилактического ремонта автомашин.

Вместо подъемников, на которых все процессы ремонта в значительной мере обезличивались, а самый ремонт производился вручную, — машины отныне автоматически поднимаются на эстакаду, где проходят через ряд последовательных постов. Все процессы проверки и ремонта механизированы, ремонтные машины передвигаются одна за другой через «посты» с точностью до одной минуты.

В результате станция в одну смену пропускает 20—21 машину вместо 5—6 на подъемниках.

Говорят, что в Европе только в Париже недавно появилась диллеровская станция с конвейерной системой ремонта. Советские инструктора (главный механик диллеровской станции Авторемснаба т. Быков, директор станции т. Гладышев) составили собственную конструкцию конвейера, которая одобрена научным советом Авторемснаба и ныне находится в действии. По образцу конвейерной системы Московской диллеровской станции устраивается конвейер в Харькове и Ташкенте.

При огромном увеличении автопарка, при все возрастающем спросе на систематический и доступный ремонт действующих машин, — введение конвейерного ремонта является очень важным достижением.

По мнению т. Быкова, введение конвейера на ремонте автомашин не менее сложно, чем при самом строительстве машин.

Перед диллеровской станцией стоит актуальнейшая задача — овладеть новой высокой техникой ремонта, добиться лучшего его качества.

Постоянные клиенты станции жалуются на плохое качество ремонта, которое зависит не от недостаточности оборудования станции, а от небрежного и даже недобросовестного отношения к ремонту.

Дело доходит до того, что хозяйственники и шоферы, отправляя машины на диллеровскую станцию, предварительно снимают с них ценные детали, так как опасаются замены их на станции

Механик колонны был сведен к роли бригадира при «главных» походных мастерских колонны, расположенных в дырявом сарае Курганной МТС. Механик не был ни на одном участке, где стоят машины колонны. Отсюда полное незнание того, чем болела машина, когда и за каким ремонтом она придет в мастерскую колонны. Причины поломок не устанавливались.

Отсутствует контроль рублием за небрежное отношение к социалистической собственности.

Можно утверждать, что производственно-технические задачи колонна решает неудовлетворительно только из-за плохого руководства, ибо нет плохих колонн; есть плохие руководители.

Газета «Знамя коммуны» и политотделы провели большую кампанию среди шоферов и колхозников по мобилизации их на перекрытие августовской недостачи в сентябре. Шоферы и слесари дали руководителю северокавказских большевиков т. Шеболдаву большевистское обещание полностью выполнить трансфинилан.

Сев. Кавказ. Сентябрь

В. Комов

худшими деталями. Были случаи, когда само руководство станции заставляло рабочих тут же вернуть те ценные части, которые были заменены худшими.

Это должно быть учтено руководством диллеровской станции при коренной реорганизации всей системы ремонта. Директор станции т. Гладышев указывает на то, что с злоупотреблениями при ремонте ведется энергичная борьба, что многие рабочие за замену частей машин преданы суду.

В то же время т. Гладышев указывает и на злоупотребления со стороны шоферов. Бывает, что вслед за выпуском машины со станции шоферы сплавляют ценные детали или идут на сделку и заменяют ценные детали менее ценными и затем всю эту свалывают на станцию.

Всючину вывозят, что необходимо усилить контроль над ремонтом, над состоянием и наличием всех частей машины во всех процессах ремонта, в особенности при выпуске машины. Сдаточный акт должен исключать возможность небрежного ремонта и злоупотреблений.

Несомненно, что при наличии конвейерной системы контроль над качеством ремонта может быть в высшей степени уточнен. При ремонте на подъемниках много лишних людей вертелось около машин, процессы работы обезличивались, за те или другие части машины никто персонально не отвечал. При конвейерной системе процессы ремонта крайне дифференцированы, точно установлено расписание работы у каждого «поста» и заранее известны те лица, которые отвечают за состояние и наличие той или иной части. Тут возможно добиться более четкого контроля и персональной ответственности за каждый этап ремонта.

Нужно развить среди массы ремонтных рабочих чувство и сознание неизбежной ответственности за качество ремонта машин, за состояние всех ее частей и деталей. Требуется не только овладение высокой технической культурой, но и культурное, бережное отношение к машине. Это необходимо и со стороны шоферов и со стороны всех рабочих, проводящих профилактический осмотр и ремонт советской машины.

НОВЫЕ МАШИНЫ ЗАВОДА ИМ. СТАЛИНА БЛЕСТЯЩЕ ВЫДЕРЖАЛИ ЭКЗАМЕН

ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ПРОБЕГ АВТОМОБИЛЕЙ ЗИС-5 И ЗИС-6

В конце августа этого года с конвейера завода им. Сталина сошли первые автомобили новых марок: пять 3-тонных машин ЗИС-5 и пять 4-тонных трехосов ЗИС-6, получивших 3 сентября старт в испытательный пробег Москва—Киев—Днепропетровск — Москва.

Машина ЗИС-5, не имея никаких внешних признаков отличия от автомобиля А-3, на самом деле является как бы более сильным и взрослым его братом.

Прежде всего, сохранив все прежние габаритные размеры, двигатель ЗИС-5 имеет диаметр цилиндров не $3\frac{3}{4}$ " , как у А-3, а 4", что дает увеличение мощности до 75 л. с. вместо прежних 63 л. с.

Более мощная коробка скоростей, одинарный карданный вал вместо прежнего, состоящего из двух половин — переднего и заднего, электросборудованье завода АТЭ, более удобные для посадки водителя подушки в кабине и увеличенные грузоподъемности до 3 т. — вот отличительные свойства автомобиля ЗИС-5.

ЗИС-6, являясь вообще совершенно новой для завода маркой, представляет собой 4-тонный трехосный грузовик, обладающий очень плавным и спокойным ходом и большой проходимостью.

Мотор его в 75 л. с. такой же, как и у ЗИС-5. Благодаря демультипликатору количество скоростей удвоено и тормоза на все колеса гидравлические, действующие от ножной педали и «серво», что облегчает пользование ножным тормозом. Кроме того имеется ручной клещевой тормоз, действующий на металлический диск на карданном валу.

На некоторых машинах ЗИС-5 и ЗИС-6 в пробеге испытывался целый ряд экспериментальных деталей и агрегатов, в частности:

- 1) механические тормоза для ЗИС-5 и ЗИС-6 на все колеса как передние, так и задние;
- 2) более мощные двигатели с алюминиевыми поршнями, благодаря чему степень сжатия увеличивается до 5,2 вместо 4,8 и мощность двигателя возрастает до 83—85 л. с.;
- 3) новые карбюраторы МААЗ-5 и МААЗ-7 более совершенные и экономичные по своей конструкции, изготовленные Московским автоагрегатным заводом;
- 4) новые дисфрагмы бензонасоса, выпущенные МИЗ;
- 5) новые типы радиатора, отличающиеся друг от друга по сьбму верхней водяной коробки, количеству водяных трубок и охлаждающих ребр;
- 6) водяная помпа по предложению рабочего завода им. Сталина т. Жербицеви с сальниками, исключающими протекания воды, а также ряд других деталей.

* * *

В автопробеге участвовало двенадцать автомашин. В число этих машин входили: командорская машина Форд-А Горьковского завода—№1, четыре машины ЗИС-5 — №№ 2, 3, 4 и 5, из которых на № 2 был поставлен двигатель с алюминиевыми поршнями, а на №№ 3 и 4—механические тормоза на передние колеса.

Четыре машины ЗИС-5 №№ 6, 7, 8. Из них на машине № 7 были механические тормоза на все колеса и двигатель с алюминиевыми поршнями на № 11.

Два 5-тонных ярославских автомобиля № 9 с двигателем с алюминиевыми поршнями и № 10 с двигателем ЗИС-5.

И, наконец, Форд-А, являющийся предбазой участников пробега.

Командором и председателем технической комиссии пробега был главный инженер завода В. Лялин.

Техническая комиссия состояла из заместителя командора—начальника экспериментального цеха т. Гольвинова Н.; членов тт. Толкунова, Осипова, Климова.

Водителями и контролерами машин были ударники-водители отдела сборки и испытания экспериментального цеха.

Машины №№ 3 и 12 вели женщины, работницы экспериментального цеха,—инж. В. В. Брокши, и комсомолки-ударницы Рая Сударикова и Валя Петрова.

* * *

Уже ранним утром все участники пробега были на своих местах. Большинство из них впервые участвовало в таком значительном пробеге. Предстояло пройти на машинах нового, еще неиспытанного типа 2 600 км, из них 800 км по грунту. Поэтому водители с некоторым волнением осматривали в последний раз свои машины. Кончились последние приготовления, пожелания успеха, и двенадцать советских автомобилей двинулось по новым асфальтированным улицам Ленинской слободы по направлению к Серпуховскому шоссе на Подольск и Малый Ярославец.

Первые же 40 км принесли неприятность участникам пробега.

Новые карбюраторы МААЗ-5 и МААЗ-7, хорошо сконструированные и показавшие хорошие результаты в лабораторных условиях, но неряшливо изготовленные и собранные Московским авторемонтным заводом, обнаружили дефекты, и то одна, то другая машина начала выходить из колонны в сторону для исправления карбюратора. Эти неприятели вследствие вынужденные и досадные останки вследствие то засаждения запорной иглы, то протекания или засаждения поплавка, неустойчивого полжения урския бензина в поплавковой камере и т. п. привели к тому, что несмотря на все усилия бригадира-ударника завода МААЗ т. Болдырева (презванного участниками прб.га Володей МАЗ), старавшегося во что бы то ни стало спасти часть своего завода, все карбюраторы в Киеве были сняты и замснены стандартными.

Еще хуже гели себя спидметры, выпущенные «Автоприбором» в г. Владимире. На 20-м километре от Москвы уже ни один спидметр не работал. Выезд из Москвы с некоторым ссзданием, останки из-за неисправности карбюраторов были наезз расписания, и к месту первой ночевки—г. Южисву в 210 км от Москвы колонна подъехала ночью.

Здесь ожидала нас трясина неприятности: моста через реку Урзу не было. Переправа производилась на маленьком пароме. С большой осторожностью были переправлены первые четыре машины ЗИС-5, но, когда дело дошло до трехоски, сходя паром не выдержали и машина упала в воду. Шесть часов непрерывной работы понадобилось на вытаскивание трехоски и переправу остальных машин. Ночь предполагавшегося отдыха пропала, и колонна сталинцев без отдыха двинулась к своему второму этапу — г. Киричеву на расстоянии 300 км от Юхнова.

В первом же переходе участникам пробега пришлось проявить как свои силы, так и качество своих машин.

32-часовой экзамен непрерывной работы был выдержан с честью, и в 11 часов ночи 4 сентября вся колонна, усталая, промокая от дождя, но полная энергии и энтузиазма, прибыла в Киричев на 5-часовой отдых.

* * *

Путь до Киева не представлял особых затруднений.

Единственной неприятностью был непрекращающийся дождь. Первый однодневный отдых в Киеве был использован для технического осмотра машин, и 8 сентября вся колонна сталинцев в полной исправности выехала из Киева по левому берегу Днепра через Черкассы на Днепротетровск и Харьков.

Весь этот участок, длиной в 800 км, предстояло пройти по грунтовым дорогам, в некоторых случаях совершенно не освоенных автотранспортом.

Поэтому вопрос о проходимости как наших, так и ярославских машин невольно становился основным для каждого участника пробега.

Короткие 22 км шоссе промелькнули в течение 40 минут. Дорога свернула в лес, и машины мягко потащились по песку. 3—4 километра среди леса, первая большая лужа воды, опять километр песка, подъем на довольно значительный холм, и машины вырвались в широкую украинскую степь. Несколько довольно легких съездов ложины, и вот первое препятствие: впереди на протяжении 50 м все залито водой.

Командорский фюрд, а за ним и остальные машины, как осторожные пловцы, двинулись в воду. Волны брызг, вода выше ступиц, секундное колебание — ехать или остановиться, и через минуту, сердито чихая загалаживаемыми моторами, машины одна за другой выплывают на берег.

Впереди новое испытание — на протяжении полукилометра липкая черная грязь. Дальше опять вода. Потом грязь — вода, вода — грязь, и так без конца.

Водители, беспрерывно маневрируя рулем и скоростями, как бы срослись с машинами, которые то почти останавливались, то, набирая скорость, мощно раздвигая грязь своими сильными колесами, беспрерывно двигаются вперед. В некоторых местах воды так много, что впереди идущий командорский фюрд почти пропадает из виду за стеной поднимаемых им водяных брызг.

Участок в 230 км от Киева до Черкасс был самым тяжелым как для машин, так и для людей. Два дня и ночь безостановочно двигалась колонна сталинцев по полному бездорожью. И несмотря



В пробеге новых машин завода им. Сталина участвовали две женщины-ударницы экспериментального цеха комсомолки Валя Петрова и Рая Сударикова. Они веда машины № 12 и № 3, показав прекрасную выдержку и образцовое умение обращаться с машиной

Фото автора

вместе с радостью при мысли о выносливых крепких и проходимых, выпущенных руками большевиков автомобилей возник вопрос: когда же будут сделаны для них дороги, позволяющие с полной скоростью, не калека машины, перевозить те миллионы тонн хлеба, свеклы, картфля и других с.-х. продуктов, которые с таким нетерпением ожидают советских автомобилей?

Весь маршрут 2 530 км по самым разнообразным дорогам как сталинских, так и ярославских автомобили прошли без всяких поломок.

Ровно в намеченный срок — 19 сентября — все участники пробега усталие, но бодрые и радостные, выполнившие порученное им задание, рапортовали о прекрасных качествах новых машин ЗИС-5 и ЗИС-6, прошедших грязь, воду, песок, отвратительнейшее шоссе между Курском и Орлом и доказавших полную проходимость.

За все время испытания, кроме карбюраторов МААЗ и спидометров, о качестве которых было указано выше, дефекты, обнаруженные при осмотре, свелись к подтяжке болтов и гаек и смене:

- 1) одного радиатора из-за засоренности трубок;
- 2) диафрагм бензонасоса на трех машинах;
- 3) втулки привода водяного насоса на ярославке из-за перетяжки ремня вентилятора;
- 4) четыре масляных манометра из-за течи масла;
- 5) шестерни 3-й скорости в коробке скоростей, случайно поставленной без термобработки по халатности сборщиков.

Перечисленные случайные и незначительные дефекты целиком подтверждают хорошее качество выпущенных машин.

Личный состав пробега — в большинстве молодежь, — также показал себя на высоте, не останавливаясь ни перед какими трудностями, работая без сна, сплотив и рядом по двое суток. Ударники завода им. Сталина и Ярославского привели свои машины в таком же хорошем состоянии, в каком они были в момент старта.

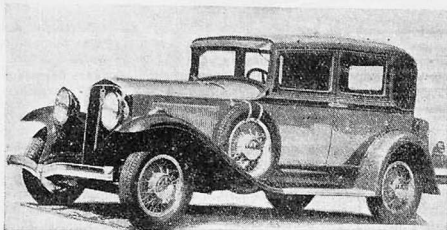
Прекрасная работа водителей машин № 3 Р. Судариковой и В. Брокши, водителей 6-й и 11-й машин тт. Гордина, Игнатова и Осипова, крепкая спайка всех участников пробега сыграли также огромную роль в одержанной победе.

И. Головченко

ОБЗОР НОВЕЙШИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ КОНСТРУКЦИЙ В САСШ

СТАТЬЯ 1

Настоящий обзор состояния современной американской автотехники мы предполагаем разбить на несколько статей. Осветив технические изменения, внесенные в разные части автомобиля, — дать в заключение несколько соображений о перспективах переноса этих конструктивных новинок в автопроизводство СССР.



Автомобиль Студебекер типичен для 1930 г.

В 1935 г. исполнится 50 лет со дня «рождения» первого автомобиля с бензиновым двигателем. Трехколесный одноцилиндровый самодвижущийся экипаж Бенца в $\frac{3}{4}$ л. с., впервые появившийся на улицах Мангейма в 1885 г., превратился через 48 лет в современный мощный, надежный и комфортабельный автомобиль.

Весь путь развития автомобиля за эти 48 лет можно разбить на следующие основные этапы.

1. 1885—1899 гг. Осуществление самой идеи самодвижущегося экипажа. Конструктивное оформление его напоминает «экипаж без лошадей». Двигатели — одно- и двухцилиндровые, максимальная мощность 20 сил.

2. 1900—1910 гг. Самодвижущийся экипаж начинает получать собственное конструктивное оформление. Выраба-

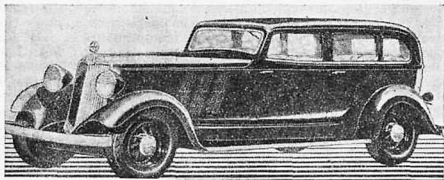
тывается конструктивная схема автомобиля. Появляются 4- и 6-цилиндровые двигатели. Мощность двигателей увеличивается до 60 сил.

3. 1911—1924 гг. Конструктивная схема автомобиля стабилизируется. Появляются 12-цилиндровые двигатели. Мощность двигателей увеличивается до 120 сил. Автомобиль приспособляется к плохим дорогам. Характерные особенности его: высокий ход, небольшой вес и габаритные размеры. Кузова преимущественно открытые.

4. 1925—1930 гг. Конструктивная форма автомобиля изменяется. Требование хорошей проходимости отпадает в связи с появлением хороших автомобильных дорог. Повышаются требования к комфортабельности, приемистости и скорости. Как стандарт, принимается 6-цилиндровый двигатель для недорогих машин и 8-цилиндровый — для остальных.

5. 1931—1933 гг. Автоматизация органов управления контроля и ухода. Понижение общей высоты автомобиля. Увеличение скорости за счет лучшей обтекаемости кузовов и большей мощности двигателей. Появляются двигатели в 16 цилиндров.

Дальнейшее развитие автомобиля, несомненно пойдет по пути увеличения мощности двигателей, за счет улучшения их конструкции, еще большей автоматизации управления и контроля. Внешние очертания автомобиля будут все



Автомобиль Хампмобил типичен для 1933 г.

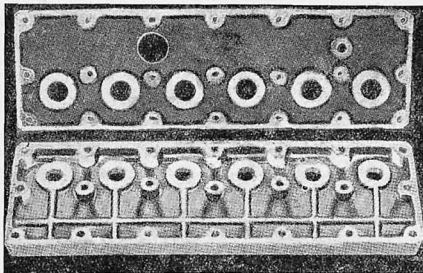


больше приближаться к обтекаемой форме. Главное внимание будет обращать на комфортабельность и удобство езды.

В своей статье я коснусь только последнего периода и дальнейших путей развития автомобиля, в частности легковых машин производства САСШ, как страны ведущей в этой отрасли промышленности.

Надо помнить, однако, что многие усовершенствования преследуют не только технические цели, но и коммерческие.

Последняя модель автомобиля Пиас-Арго, так называемая „Серебряная стрела“ показывает пути развития автомобиля ближайшего будущего



Комбинированная головка двигателя. Нижняя часть алюминиевая, верхняя — чугунная

В связи с общим экономическим кризисом продукция американских заводов уменьшилась в четыре раза и часть заводов при этом ликвидировалась. Одним из средств увеличить продажу автомобилей является резкое изменение наружного вида его и введение целого ряда мелких усовершенствований, преследующих в основном комфортабельность езды и удобство.

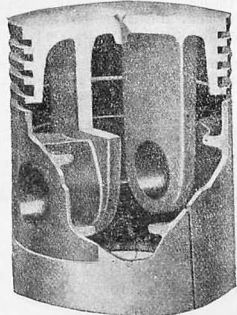
Например, обтекаемые кузова моделей 1933 г. преследуют главным образом эти цели, так как техническое преимущество их, при имеющейся конфигурации, крайне незначительно. То же самое можно сказать и о целом ряде других деталей. Рассмотрим по порядку все основные группы автомобиля, начиная с двигателя.

1. Силовая установка

В отношении двигателя данный этап характеризуется увеличением мощности и числа цилиндров, увеличением надежности и долговечности, и введением целого ряда автоматов, регулирующих рабочий процесс его.

Увеличение мощности двигателей достигнуто не увеличением литража, а увеличением литровой мощности¹ за счет его конструкции.

¹ Литровой мощностью называется мощность, получаемая с одного литра рабочего объема двигателя.



Новый тип алюминиевого поршня „Рай-Дай“

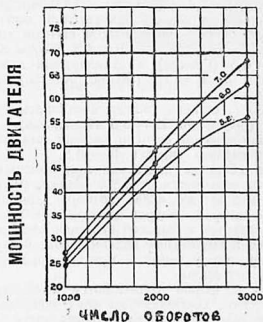
Надежность и долговечность двигателя достигается применением специальных материалов для цилиндров и поршней, применением фильтров и масляных радиаторов, а также автоматизацией рабочего процесса.

В 1933 г. американские автомобильные заводы выпускают 32 марки легковых автомобилей, имющих 72 модели (малолитражный автомобиль Остин, не характерный и случайный для САСШ с очень небольшим годовым выпуском 1,5—2 тыс. штук—мы рассматривать не будем).

По числу цилиндров двигателя модели распределяются следующим образом:

Двигатели	Количество моделей	
	абс.	в проц.
4-цилиндровые.	3	14,4
6 » 	20	28,1
8 » 	38	53,5
12 » 	8	11,2
16 » 	2	2,8

4-цилиндровые двигатели имеют только автомобили Форд, модели В, Континенталь и Виллис стоимостью 400—450 долл. 16-цилиндровые двигатели имеют автомобили Кадиллак и Мармон. На долю 8-цилиндровых машин приходится более половины всех моделей, и этот тип является самым распространенным в настоящее время. Более 8 цилиндров имеют 10 моделей, тогда как в 1930 г. была только одна модель.



Кривые мощности одного и того же двигателя при разных степенях сжатия.

Мощность двигателей колеблется от 40 сил (Континенталь) до 320 сил (Дюзеберг) и по моделям распределяется следующим образом:

Двигатели с коллич. сил	Количество моделей	
	абс.	в проц.
До 50	2.	2,8
от 50 до 74	8.	11,2
» 75 до 100	23.	32,5
» 100 и выше	38.	53,5

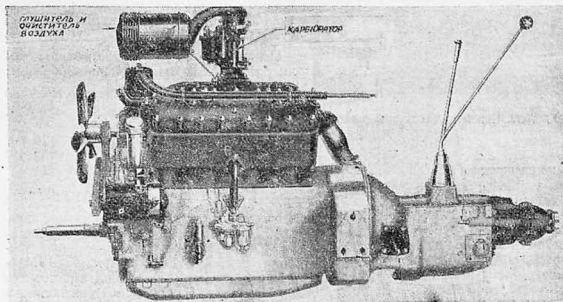
Следовательно, больше половины всех моделей имеет двигатели в 100 сил и выше.

Наиболее мощным автомобилем является Дю-зенберг, развивающий 320 сил с компрессором и 265 без него. 8-цилиндровый двигатель Дю-зенберг имеет рабочий объем 6,9 л и дает 38,4 л. с. с литра (литровая мощность) при работе без компрессора и 47 сил с литра с компрессором. Следующими по мощности являются автомобили Мармон 16-цилиндровый — 200 сил, Пирс-Арроу — 12-цилиндровый — 175 сил, Кадилак 16-цилиндровый 165 сил, Паккард 12-

удобнее, так как позволяет производить очистку вольной рубашки.

На некоторых машинах применяются алюминиевые поршни «Рай-Дай», отличающиеся тем, что стенки поршня имеют круговой прорез после последнего кольца. Головка поршня соединяется с его юбкой только при помощи двух стоек,ходящих от боышик поршневого пальца.

При такой конструкции сильный нагрев головок не деформирует всего поршня, что значительно



Двигатель Линкольн с воздухоочистителем

цилиндровый — 160 сил, Оберн 12-цилиндровый — 160 сил и др.

Литраж двигателей колеблется от 2,2 л. (Континенталь) до 7,4 л. (Кадилак 16-цилиндровый).

Повышение мощности двигателей достигнуто в первую очередь увеличением степени сжатия, которая колеблется от $E=4,8$ (Бюнк 33—80) до $E=6,5$ (Грэхем) в стандартных машинах, и доходит до $E=7,1$ (Эссекс, Хадсон) по требованию.

В 1930 г. степень сжатия колебалась от $E=4,22$ (Форд) до $E=5,5$ (Кадилак).

Средней цифровой степени сжатия для данного времени следует считать $E=5,5$.

Число оборотов двигателя при максимальной мощности колеблется от 2 800 об/мин (Шевроле, Континенталь) до 4 200 об/мин (Дюзенберг). Средней цифровой следует считать 3 400 об/мин. Для двигателей с высокой степенью сжатия применяются алюминиевые головки, способствующие быстрому отводу тепла и предотвращающие появление детонации.

С этой же целью применяются комбинированные головки, состоящие из двух половин, разделенных по горизонтали, нижняя часть — алюминиевая, а верхняя, представляющая собой рубашку, — чугунная.

Такая головка, обладающая всеми свойствами целой, алюминиевой, значительно прочнее и дешевле ее. В производстве и эксплуатации она

увеличивает срок его службы. Кроме того благодаря значительному снижению сток поршень получается более прочный и отводит тепло от головки его лучше, чем в нормальных разрезных конструкциях.

Применение вышеуказанных головок и поршней позволяет работать двигателям с более высокими степенями сжатия, не опасаясь детонации. Увеличение же степени сжатия увеличивает мощность двигателя и улучшает его экономичку.

Для улучшения экономички двигателя и некоторого увеличения мощности большинство моделей имеет карбюраторы типа «Даун-Драфт» (down draft), помещенные выше блока, благодаря чему воздушный поток идет не снизу вверх, а сверху вниз.

Карбюраторами такого типа снабжено 48 моделей (67,7 проц.), причем 12-цилиндровые модели Оберн и Пирс-Арроу снабжены двумя карбюраторами. Большинство же 8-цилиндровых моделей имеет двоянные карбюраторы, состоящие из одной поплавковой камеры и двух расширяющихся. Каждая камера имеет свой всасывающий трубопровод и снабжает только четыре цилиндра — или крайних или средних.

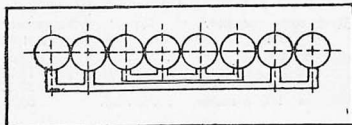
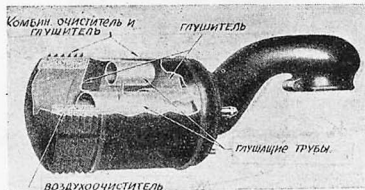
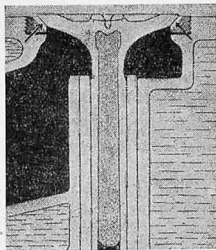


Схема всасывающего трубопровода 8-цилиндрового двигателя



Устройство всасывающего фильтра



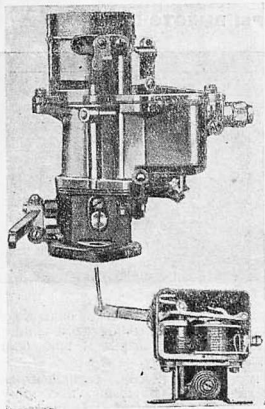
Клапан с медным стержнем и вставным гнездом

карбюраторы имеют экономайзеры, а для уменьшения износа цилиндров блоки отливаются из никелевого или хромоникелевого чугуна.

Чтобы увеличить срок службы клапанов, на чинаго применять клапаны, в стержне которых заключается медь, вследствие чего тепло быстро отводится от головки, клапан не раскаливается, не коробится и не обгорает. С этой же целью клапанные гнезда делаются из стеллита, быстрорежущей или тунгстеновой стали. Такие кольца запрессовываются или ввертываются в блок.

Для уменьшения температуры картера и улучшения смазки почти все двигатели имеют вентиляцию картера.

Масло во многих двигателях перед поступлением в подшипники проходит через специальные радиаторы, охлаждаемые водой. Кроме обычных сетчатых фильтров, расположенных в картере двигателя, в системе маслопровода помещается еще отдельный фильтр с хлопчатобумажной



Автоматическое закрытие всасывающего клапана (чок)

Наибольшим рас-
пространен и ем
пользуется кар-
бюратор Стром-
берг, котор ы м
снабжено 40 мо-
делей (56,4 проц.).

Для предохра-
нения двигателя
от попадания пы-
ли и для умень-
шения износа все
модели снабжены
воздухо очистите-
лями, служащими
в то же время и
глушителями шу-
ма всасывания.

Для уменьшения
расхода топлива
все современные

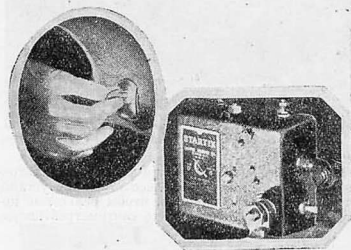
такую. Такие мероприятия обеспечивают надежную и хорошую смазку двигателя всегда чистым и холодным маслом, что в свою очередь уменьшает износ и увеличивает долговечность двигателя.

Постоянство температуры охлаждающей воды автоматически регулируется термостатом, помещенным в радиаторе, и кроме того два отдельных термостата регулируют открытые боковых люков капота.

Такого же типа термостаты ставятся для регулировки температуры воздуха, поступающего в карбюратор, или же для регулировки подогрева смесительной камеры карбюратора, что применяется чаще.

Для облегчения заводки двигателя применяется автоматическое закрытие воздуха, поступающего в карбюратор.

Закрытие клапана при пуске в ход производится вместо руки специальным термостатом, поме-



Автоматический пуск в ход „Стартикс“

щенным на выхлопной трубе двигателя. Когда двигатель холодный, клапан закрыт и в цилиндры поступает богатая смесь, но как только двигатель завелся, клапан постепенно открывается до полного открытия при прогреве двигателя. Полному закрытию клапана при пуске помогает специальный электромагнит, действующий на тот же рычаг, что и термостат. Так в электромагнит поступает при нажатии на педаль стартера.

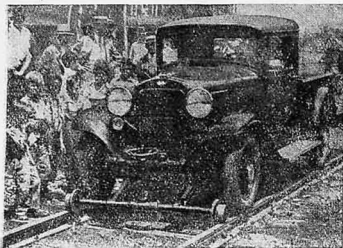
На некоторых машинах устанавливается механизм стартикс, обеспечивающий автоматический пуск в ход. При повороте ключа включается зажигание, закрывается воздух и включается стартер. Как только двигатель пошел, стартер выключается, и воздух постепенно открывается. Все это производится автоматически. Если двигатель заглох, то стартикс заводит его еще раз, без каких-либо действий со стороны водителя, в случае вторичной остановки стартикс заводит двигатель третий раз. Если же двигатель не пошел с трех раз, то требуется снова поворот ключа. В том случае, когда двигатель работал и заглох, стартикс заведет его автоматически.

Благодаря перечисленным устройствам, двигатель обладает большой мощностью при небольшом литраже, требует очень мало заботы со стороны водителя и вместе с тем отличается большой надежностью и долговечностью.

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

ГРУЗОВИК С ДВОЙНЫМИ КОЛЕСАМИ

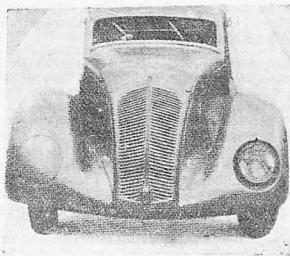
В Пенсильвании (САСШ) недавно был испытан грузовик, предназначенный одновременно для езды как по рельсовым путям, так и по мостовым. Для езды по рельсам впереди и сзади машины имеется по бамперу со стальными колесиками.



При переходе грузовика на мостовую достаточно повернуть три раза колесо стержня, установленного в центре бампера, чтобы рельсовые колеса поднялись на несколько сантиметров вверх.

ФАРЫ-НЕВИДИМКИ

Одной из германских автомобильных фирм выпущена машина с предельной обтекаемостью кузова. Фонари, переместившиеся на концы сросшихся с кузовом крыльев колес, углублены на несколько сантиметров. Днем они закрываются

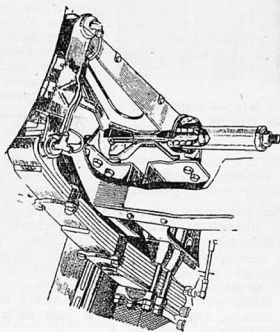


крышками, сливающимися со щитами колес. Даже дверные ручки отсутствуют и дверцы открываются ключом.

На фото справа — открытый и слева — закрытый крышкой фонарь.

ПОДВЕСКА ПЕРЕДНИХ КОЛЕС АЛЬИС

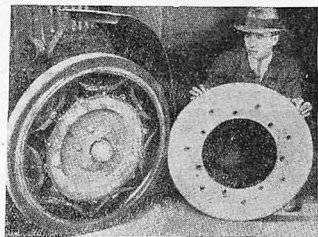
Фирма Альис, первая в Англии, вводит в этом году серийное производство независимой подвес-



ски колес. Остальные поперекнему придерживаются классической подвески.

На рисунке — передняя подвеска Альис; сверху — поперечная рессора, находящаяся под капотом и выходящая наружу сквозь его прорезы; снизу — направляющий рычаг. Ось его качания снабжена мощным амортизатором.

РЕССОРЫ ВМЕСТО СПИЦ



Выпущенные в Англии автомобильные колеса нового образца застрахованы от аварий, вызываемых проколами и разрывом шин благодаря следующему устройству.

Семь маленьких рессор, расположенных по окружности обода и упирающихся в ступицу, принимают на себя и смягчают толчки мостовой. Рессоры с двух сторон закрываются круглыми щитами, предохраняющими их от воды и пыли.

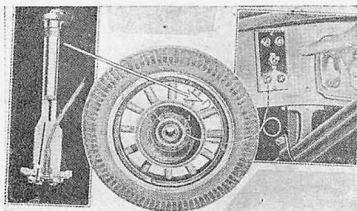
ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

СИГНАЛ, ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЙ О РАЗМЯГЧЕНИИ ШИН

В САСШ выпущены новые сигналы для контроля давления воздуха в шинах.

При размягчении какой-либо из четырех шин, отмеченных на специальном циферблате, появляется световой сигнал, соответствующий данной шине и сопровождающийся одновременно звуковым сигналом.

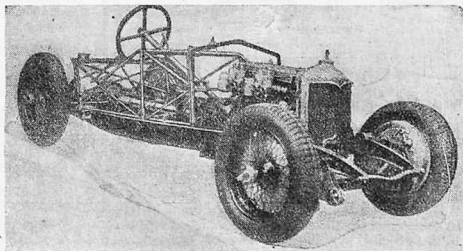
Осуществляется это посредством прикрепленных к шинам клапанов со спиралью, в которых при уменьшении давления ниже минимума возникает электрический ток, передающийся через тормозные барабаны сигнальному щитку.



На фото слева направо: 1) сигнальный клапан, 2) прохождение провода через тормозной барабан и 3) сигнальный щиток, четыре лампочки которого соответствуют шинам четырех колес.

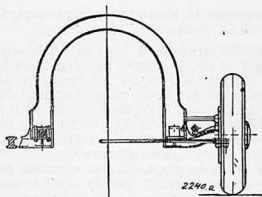
АВТОКУЗОВ—АЭРОПЛАННЫЙ ФЮЗЕЛЯЖ

Спортивные шестицилиндровые автомобили Рилей, участвовавшие в гонках Турист-Трофи в сентябре этого года, были снабжены кузовами типа аэропланного фюзеляжа. Каркас кузова состоял из алюминиевых трубок с растяжками и был обтянут эмалированной фанерой. Вес такого кузова с двумя бензобаками оказался вдвое легче, чем вес нормального кузова с одним баком.



ДВИГАТЕЛЬ ПОД ОСЬЮ

Американская фирма Кольман выпустила оригинальный автомобиль, использовав двигатель и трансмиссию невого Фурда. Передняя ось выгну-



та дугой; двигатель расположен под ней, что позволяет опустить центр тяжести машины. Уровень пола опущен на 125 мм. Все механизмы передвинуты вперед на 40 см. Это освобождает большое пространство для пассажиров.

МАЛОЛИТРАЖНЫЙ ГРУЗОВИК

Такие грузовики находят себе все большее применение на Западе, в особенности в Германии. В сентябре состоялся пробег грузовиков-



малолитражек, показавший их высокую проходимость, дешевизну, и удобство эксплуатации. На фото — грузовик Магирус с двигателем объемом в 600 куб. м.

Обмениваемся опытом *барашек*

КАК СМАЗЫВАТЬ АВТОМАШИНУ АМО-3 ВИНТОВЫМ ШПРИЦОМ

Предложение Н. Иванова, г. Кузнец, Средневожжский край

Я работаю механиком гаража Чибирлейского лесозавода № 23. В гараже имеется 7 автомашин АМО-3. До моего прихода в течение 5 месяцев они не смазывались из-за того, что завод снабдил машины шприцами, которыми невозможно производить смазку. Я переделал эти шприцы на винтовые и они стали удобными и надежными.

Что для этого нужно сделать?

1. Разобрать шприцы, вынуть поршень и шток.
2. На штоке сделать резьбу 3/8" и нарезать четыре гайки размером так же 3/8" (одну высотой в 15 мм, и три — высотой 5 мм).
3. На первой гайке выточить заточку, как показано на рисунке, а в верхней крышке баллона распилить отверстие по меньшему диаметру гайки.

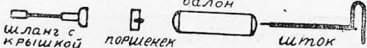
4. Гайку заложить изнутри заточкой во внутрь и снаружи, опять оловом.

5. Ввернуть шток и на конец штока навернуть одну из меньших гаск, оставив конец длиной в 15 мм.

6. Гайку припаять к штоку, потом выпилить шайбу толщиной в 3 мм по внутреннему диаметру баллона и одеть ее на шток.

7. Поршень (манжет) завернуть гайкой и закончить.

8. Шток вывернуть, чтобы поршень подошел под верхнюю крышку, наложить тавот и завернуть крышечку со шлангом. После этого шприц готов для смазки. Как пользоваться этим шприцом?



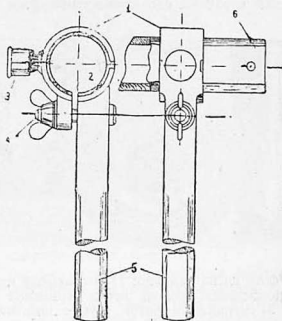
Нужно стберть трыпчковой штауфер и одеть наконечник шприца, поворачивая шток вправо. Поршень будет давить на тавот и тавот под большим давлением пойдет в смазываемые места.

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ПОЛИРОВКИ ПОРШНЕВЫХ ПАЛЬЦЕВ

Предложение инж. Чапаевского совхоза т. Погорелова

В процессе ремонта группы кривошипного механизма тракторов или автомсбилей ремонтным рабочим нередко приходится сталкиваться

с необходимостью выводки цапаин и заусенцев на поршневых пальцах. В наших мастерских эту работу обыкновенно выполняют вручную с помощью мелкой наждачной шкурки и резе с помощью бархатного напильника. Но оба эти способа не дают требуемой чистоты обработки поверхности пальцев; кроме того получаются некоторая конусность и эллипсность.



Поэтому полировку лучше производить с помощью специального приспособления. Это приспособление может изготовить любая мастерская без особых трудностей.

Такое приспособление предложено инженером-механизатором Чапаевского зерносовхоза т. Погореловым.

Приспособление конструкции Погорелова (см. рис.) состоит из следующих деталей: голвки (1) со вставленной в нее разрезной медной втулкой (2) и ручки (5). Головка имеет на себе штауферную масленку (3), в которую закладывается паста «Карборунд». Головка разрезная и стягивается с помощью болта (4), на который навертывается барашек.

Для полировки палец смсщается на оправке в сверлильном станке. После того как палец закреплен, станок пускают в ход. Во время вращения пальца одевают на него прибор снизу. Затем покручивают колпачок штауферной масленки и барашек. В процессе полировки рабочий держит за ручку прибор и водит его вверх и вниз по длине пальца. Наждак врезается в медную втулку и производит полировку пальца.

Отполированный палец имеет ровную гладкую поверхность.

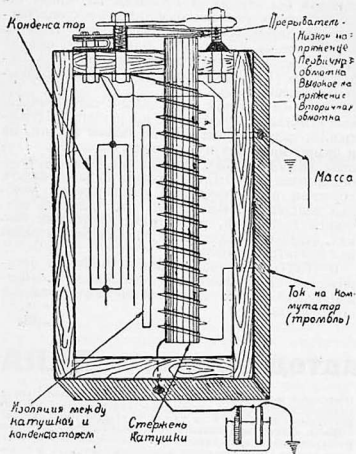
Г. Д.

УСТАНОВКА ФОРДЗОНОВСКОЙ БОБИНЫ НА АВТОМОБИЛЬ ФОРД

Предложение механика Кваркинского совхоза т. Терехова

При порче индукционной катушки у автомобиля Форд ее можно заменить фордзонской бобиной (аналогичное предложение сделано т. Малышевым, см. «За рулем» № 15).

Перед тем, как поставить фордзонскую бобину на автомобиль Форд, ко всем трем ее клеммам припаиваются зажимы (см. рис.). К нижней клемме присоединяется провод, идущий от аккумулятора. Нижняя боковая клемма соединяется с трамблером, верхняя боковая клемма соединяется с массой. Крепление катушки производится при помощи специального хомутка.



Для того чтобы в случае отсырения бобины не было утечки тока, под нее подкладывают резину. Резина изолирует клемму высокого напряжения от клеммы массы.

Применение бобины для работы на автомобиле Форд по предложению механика Кваркинского совхоза т. Терехова в настоящее время нашло широкое распространение в Кваркинском совхозе.

НУЖЕН МАСЛОУСТОЙНИК

Предложение И. Крысы, Гомель, Хлебозавод

При смене масла на машинах Форд и ГАЗ обращает на себя внимание углубление с внутренней стороны пробки картера, которое всегда доверху заполнено вредными осадками (металлическая грязь и пр.).

Мною в продолжение довольно значительного времени было прсведено наблюдение за Фордом-АА при нормальной эксплуатации и при нормаль-

ном качестве автола, и независимо от того, насколько часто я открывал пробку, углубление всегда было заполнено осадками.

Интересно отметить, что если пробка открывалась после 8-часовой ночной стоянки, то слой осадков был немного больше, чем если пробка открывалась после работы мотора, т. е. часть осадков размывалась теплым маслом.

Нижний слой масла также значительно засорен мельчайшими частицами осадков, и принимая во внимание, что Форд и ГАЗ не имеют специальных фильтров, то вред от этих осадков очевидный.

Я предлагаю поэтому периодически, в зависимости от пройденного километража, тщательно очищать углубление пробки, одновременно спуская 200—300 г засоренного масла для того, чтобы во время очистки пробки масло не вливалось выше указанного. В это время надо пользоваться деревянной пробкой. Очистку пробки и картера рекомендуется делать при холодном состоянии мотора.

Новым машинам такую очистку надо производить как можно чаще. Думаю, что за счет очистки можно увеличить срок сменяемости масла в моторе, что даст громадную экономию. Предлагаемый мною способ является безусловно кустарным, а поэтому для машин, сходящих с конвейеров наших заводов, я предлагаю сделать специальную пробку-отстойник по принципу бензинового отстойника, при помощи которого можно было бы спустить в течение нескольких секунд без особых затруднений всю отстоявшуюся грязь.

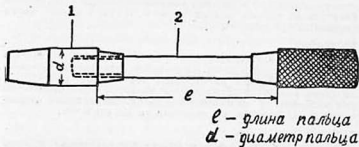
Для того чтобы обеспечить более надежный скат вредных осадков в одну точку, т. е. к пробке-отстойнику, следует сделать незначительное увеличение покатости дна картера в средней его части.

ОПРАВКА ПОРШНЕВОГО ПАЛЬЦА

При выемке и вставке поршневого пальца в гаражных условиях, в особенности при проходе пальца через стопорное кольцо головки шатуна, приходится тратить много времени.

3-м парком «Мосавтогруз» при монтаже поршневых пальцев применяется приспособление, облегчающее вставку и выемку пальца.

При вставке конический хвост (1) оправки отвертывается и на стержень (2) одевают палец. Затем конический хвост заворачивают до плотного зажима пальца и оправку с зажатым пальцем вводят в бабышку поршня и верхнюю головку шатуна.



Благодаря конусу на хвосте стопорное кольцо головки шатуна расправляется и палец свободно проходит через стопорное кольцо. После вставки пальца конусный хвост отвертывается и оправка легко удаляется.

ОПЫТНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННИКОВ СДЕЛАЕМ ИНЖЕНЕРАМИ И ТЕХНИКАМИ

Тысячи квалифицированных, практиков были выведены рабочим классом в качестве технических руководителей. Некоторые из них однако не сумели поднять своего теоретического уровня, не присоединили к своему богатому практическому производственному опыту теоретических основ производства.

И на автодорожном транспорте процент лиц, занимающих инженерно-технические должности, но не имеющих специального технического образования, доходит до 60.

Между тем специалисты, сочетающие большой практический стаж с теоретической подготовкой, были бы наиболее ценными работниками наших гаражей, дорожных участков, эксплуатационных управлений.

Дать практикам объем знаний, требуемых от инженера и техника, взяло на себя Всесоюзное научное инженерно-техническое общество Автогужетранспорта, которое по недавно подписанному договору с Цудортрансом взяло на себя выполнение трех работ.

Первой из них должно быть пополнение знаний практиков, занимающих должности инженеров или техников, но не имеющих специального законченного технического образования. Учебная работа будет проводиться в группах при предприятиях и учреждениях по комбинированному методу очно-заочной подготовки следующих профилей: инженеров и техников-строителей автогужевых дорог, инженеров-механиков эксплуатации и ремонта дорожно-строительных механизмов, инженеров-механиков автотранспорта и техников по ремонту и эксплуатации автотранспорта.

Для практиков — лиц хозяйственно-командного состава, не получивших законченного общего образования, будут организованы занятия по

общееобразовательным дисциплинам наряду с обще-техническими и специальными.

Второй раздел — это повышение квалификации дипломированных инженеров и техников путем углубления их знаний по отдельным актуальным вопросам автодорожной техники.

НИТО также ставит своей целью выдвижение наиболее способных своих членов до уровня научного работника путем привлечения их к разработке важнейших проблем, предоставления научных командировок и т. д.

По всем указанным направлениям НИТО Автогужетранспорта организует при предприятиях или учреждениях группы в 10—20 человек для занятий без отрыва от производства, кроме периодов очных учебных конференций в стационарных автодорожных учебных заведениях. Занятия будут вестись по учебным планам Всесоюзного автодорожного института заочного обучения Цудортранса (ВАДИЗО) и под его учебно-методическим руководством.

Успешное усвоение программы и сдачи выпускных испытаний, проводимых по указанию Цудортранса, дадут слушателям не только знания, но и звание инженера или техника, наравне со слушателями ВАДИЗО. Стоимость обучения, как показывают расчеты, значительно ниже стоимости обучения в стационарных автодорожных учебных заведениях. Возможности же охватить обучением товарищей, рассыпанных в разных точках, отдаленных местностях, национальных районов значительно шире.

В НИТО Автогужетранспорта в Москве организовано бюро повышения квалификации, объединяющее видных специалистов автодорожного образования.

Б. М.

ХРОНИКА МИРОВОГО АВТОДОРОЖНОГО ДЕЛА

ГЕРМАНИЯ

Бензин из льняного масла получен инженерами Эгловым и Мерлем способом крекингования. Это имеет огромное военное значение для стран, не обладающих собственными источниками нефти. Из льна можно получить 54 проц. чистого бензина.

ЧЕХОСЛАВИЯ

Автомобильный трак, замощенный стеклом, строится в Чехо-Словакии. Как известно, резина хорошо «цепляется» за стекло и это обеспечивает траку значительную безопасность.

Патент на изобретение машины Татра куплен немецкой фирмой Рер, выпускающей новую модель — Юнион с центральной трубой вместо рамы, независимой подвеской и четырьмя цилиндрическим воздушно-охлаждаемым мотором с противоположными валиндами. Конструкция, по единогласному мнению специалистов и прессы, вполне оправдала себя, в особенности на плохих дорогах. Татра и НАТИ-2 имеют много принципиально общего.

АВСТРАЛИЯ

Автомобиль «Южный крест», выпущенный недавно, отличается полным отсутствием рамы. 55-сильный двигатель с приводом лежащими четырьмя цилиндрами, трансмиссия (привод на передние колеса), а также колеса крепятся непосредственно к самонесущему деревянному кузову. Автомобиль необычайно легкий и развивет скорость до 112 км в час.

САШУ

Обязательное обогривание машин бесколочным стеклом вводится во многих штатах Северной Америки, в особенности для машин общественного пользования. Кроме того предусматривается пружинная установка а переднего стекла для избежания ушибов головы при столкновении или внезапной остановке.

Автомобиль с горизонтальными цилиндрами двигателя выпущен фирмой АСР для увеличения пассажирского места машины. Шестилитровый двигатель развивает 180 л. с. при 2200

оборотах в минуту. Благодаря широкому применению легких металлов и сплавов вес автомобиля составляет всего 7,5 т. Автомобиль имеет 40 колес и места для 40 стоящих пассажиров.

Шины, наполненные азотом вместо воздуха, применяются на последних гонках в Индианополисе. Благодаря большому весу азота колеса уравнивали машину на поворотах и повышали ее устойчивость.

Число вышедших из строя автомобилей в Америке за последние три года на 16 проц. превысило число вновь выпускаемых. Общая цифра машин в САШ составляет теперь только 24,4 млн. против 25,9 млн. в 1932 г.

ФРАНЦИЯ

Независимая подвеска колес завоевывает все большее число сторонников. Сейчас появились новая модель Берлье-944, у которой передние колеса подвешены на одной поперечной рессоре и поддерживаются амортизаторами новой конструкции, а не рычагами, как это чаще всего применялось до сих пор.

ИТАЛИЯ

Новая четырехцилиндровая модель выпущена Фиагом под маркой Ардита. Ее характерные черты — эластичная подвеска двигателя, коробка передач с синхронизатором, гидравлические тормоза, отбоекский кузов.

ШВЕЦИЯ

Убыток в 1 029 769 шведских крон потерял шведский филиал Форда в 1932 г.

СИРИЯ

Тягач с прицепом-автобусом для сообщения в пустыне вводится компанией Наирн-Транспорт. Тягачи, заказанные американской фирме Мармон-Хеллингтон, представляют собой шестиколеску со всеми ведущими колесами. Прицеп, вернее полуприцеп — автобус со всеми удобствами рассчитан на 31 пассажира. Машины будут курсировать через Сирийскую пустыню.

РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

Колхоз

В зерносовхозе «Гигант» в период руководства б. директора Коско плохо выполнялся план уборочной. На снимке — характерная сцена: автомашина часами простаивает в ожидании погрузки

Фото Сатуняна (Союзфото)



БРИГАДА АВТОДОРА В МТС

В последних числах июля Выборгский райсовет Автодора и коллектив Автодора механического завода № 7 послали слесарно-ремонтную бригаду в подшефную Новгородскую МТС.

Все колхозы этой МТС выполняют планы и задания и подготовились к уборочной кампании. МТС в основном работает неплохо; однако есть и неполадки.

Работники правления МТС и политотдела работу начинают часов в 9—10 и кончают аккуратно в 5, так что приезжающим колхозникам приходится долго ждать или искать МТСовцев.

МТС не может наладить питание рабочих и служащих, из которых всего 25—30 человек живут в самом Новгороде, где есть столовые. Заведующий хозяйством МТС т. Родюк говорит, что можно

устроить свою столовую, но вопрос упирается в помещение.

В мастерских МТС все время работают ремонтные бригады, присланные из Ленинграда. Живут они в Доме крестьянина, что неудобно и дорого. Между тем в доме правления МТС есть комната разьедных механиков, которая все время пустует. Стоит только купить или сделать пять коек и готово великолепное общежитие. И удобно и дешево!

Организовать хорошее обслуживание работников МТС можно, и директору т. Федорову и начальнику политотдела т. Матвееву надо взяться за это дело.

Бригада Выборгского райсовета Автодора
Н. Будтов, В. Терешкин, В. Никандров

Гараж зерносовхоза

ОТВЕЧАЕТ НА ОБРАЩЕНИЕ РАБОЧИХ ГАЗ

В ответ на обращение рабочих Горьковского автозавода им. Молотова ко всем колхозникам Советского союза общее собрание гаража зерносовхоза «Партизан» Тамбовского района, Амурской области Дальневосточного края берет на себя ряд конкретных обязательств.

В нашем пользовании в течение двух последних лет находились 21 машина ГАЗ, из них сейчас работает 11, остальные в ремонте.

Большой процент ремонта частично объясняется недостатком и даже полным отсутствием запасных частей (аккумуляторов, поршневых колец и т. д.).

В процессе эксплуатации машин нами были допущены следующие ненормальности: срыв аккумулятора из-за небрежного ухода (загрязнение пробки, перезарядка); порча и вывод из строя машин из-за небрежной езды (налетание на столбы, в ямы или ухабы и т. д.).

Есть случаи неброкачественного ремонта, допуск к езде лиц, не имевших права управления, и шферов низкой квалификации.

Поломки машин часто объясняются не только небрежным отношением, но и безобразным состоянием наших дорог.

Для ликвидации указанных недочетов мы обязуемся: бережно относиться к машинам, не допускать перезарядки аккумулятора, содержать его в чистоте, следить за смазочной системой, соблюдать осторожность при езде, ликвидировать безликую и неброкачественное отношение к ремонту, поднять свою квалификацию, проведя тестчас и помогая слабым и отстающим.

Со своей стороны, общее собрание просит администрацию принять все меры к оборудованию гаража и приведению в порядок дорог.

АВТОКОЛОННА РАПОРТУЕТ

о работе на уборочной

На Ольховатской МТС автоколонна заканчивает вывоз хлеба на элеватор и на ходу переключается на перевозку свеклы.

Благодаря дружной работе всего коллектива автоколонны, при полной поддержке дирекции МТС и политотдела мы заканчиваем зерновую со следующими показателями:

- 1) коэффициент использования автопарка — 95 проц.;
- 2) коэффициент использования пробега—87 проц.;
- 3) коэффициент использования тоннажа—80 проц.;
- 4) расход горючего по большинству машин снизился на 10—30 проц. против нормы;
- 5) суточный пробег машин от 320 до 400 км;
- 6) суточный тонно-километраж на одну машину — 1 000 т/км.

Недостатки в работе:

- 1) Большие простои при выгрузке на росошанском элеваторе. По вине элеватора каждая ездка продолжалась 2—3 часа. Принятые соответствующими организациями меры результатов не дали.
- 2) Отсутствие запчастей (реле Бош, конденсатор Бом и т. д.) и резины тормозит бесперебойную работу. Годовой трансфиллан (227 тыс. руб.) на 15 сентября выполнен на 82 проц.

Весь автопарк безболезненно прошел через ремонт, из строя выводили по 1—2 машины. Это дало нам возможность без перерыва переключиться на перевозку свеклы. Мы уверены, что и с этими перерывками справимся в срок.

Инж. Трофименко

Ольховатка, ЦПО

ПРИМЕР БЕРЕЖНОГО ОТНОШЕНИЯ К МАШИНЕ

ШОФЕР КОЛАРОВСКОГО РАЙИСПОЛКОМА т. КАЛАМБЕТ—
ОБРАЗЕЦ УДАРНИКА-ШОФЕРА

До июля 1933 г. в Коларовском районе была лишь одна легковая машина Форд-А. Машина обслуживала район по выполнению всех сельхозполиткампаний. Все же т. Каламбет сумел поставить работу по управлению машиной так, что она с 7 июня 1931 г. прекрасно сохранилась. Это констатировано актом обследования автомашин Днепропетровского автоотдела. Автомашина прошла 51 650 км, общее состояние ее удовлетворительное и в настоящий момент она не требует ремонта.

При средних нормальных условиях эксплуатации машина, проехав 51 650 км, должна пройти 14 текущих, 2 средних и 1 капитальный ремонт, что обходится в 3 848 руб. Между тем машина Каламбета прошла лишь два текущих ремонта, на чем сэкономлено 3 743 руб. Вдобавок машина,

пройдя 51 650 км, вместо обычных 4 комплектов резины износила 1 комплект, сделав на нем 27 тыс. км, и состояние второго комплекта после пройденных 24 650 км таково, что при благоприятной езде он выдержит еще 2 тыс. км. Таким образом на резине сэкономлено 998 руб. Всего получено экономии 4 741 руб.

Раньше чем поставить машину в гараж, т. Каламбет обмывает и вытирает ее. При выезде из гаража—проверяет, смазывает, подтягивает и протирет мотор.

Президиум Коларовского райисполкома постановил выдать т. Каламбету денежную премию — 800 руб.

Ф. Заболотный

Коларовка,
Днепропетровск. обл.

НИ ОДНОЙ ПОЛОМКИ, НИ ОДНОГО ПРОГУЛА

Тов. Барсуک 13 лет проработал конюхом и в 1929 г. решил стать шофером. Выписав заочный курс лекций ЦС Автодора, он изучает их, во время отпуска едет в гаражи Подольска и Москвы знакомиться с машиной и садится на старую, потрепанную машину, которая, по выражению местных работников, один день в работе, три дня в ремонте.

Тов. Барсук сел за руль, и с 1930 г. — ни од-

ной крупной поломки, ни одного дня прогула.

На машине, над которой смеются, он делает рейсы в 70 км и достиг большой экономии бен. зина (вместо 150 л.—до 100—120 л в десятидневку).

Тов. Барсук имеет ряд собственных мелких изобретений и предложений.

Б. Радзй

Москва

МЯГКОЕ ОТНОШЕНИЕ К АВАРИЙЩИКУ

25 мая 1933 г. машина № 2001 столкнулась с машиной дома отдыха «Красный шторм» в Сочи. Машина № 2001 оказалась изуродованной. Причиной аварии послужило «ухарство» шофера машины Фандриха. Выехавшая на место аварии комиссия установила виновность Фандриха, за что и лишила его права езды на 6 месяцев. Одна ко райпрокурор т. Остриев приостановил решение комиссии.

Дело пошло в ростовский крайдортранс, который указал автоинспектору Сочи, что находит возможным пересмотреть дело в присутствии шоферской массы одного из крупных автохозяйств. Дело пересмотрели и сократили срок лишения до

трех месяцев, а до этого общее собрание шоферов исключило Фандриха из членов союза за неоднократные аварии, ухарство и варварское отношение к машине.

С открытием курортного сезона среди ездового состава была проведена большая массовая работа. Борьба с аварийностью у нас в Сочи мешают факты мягкого обращения с явным хулиганом Фандрихом, который гоняет машину по своим надобностям и загоняет встречные машины в канавы.

Такое положение нетерпимо, оно расхаживает водительский состав и увеличивает количество аварий, жертв и т. д.

Шофер

На общественный суд!

ПЕЧАЛЬНОЕ СОСТОЯНИЕ АВТОХОЗЯЙСТВА В АЭРОПОРТУ

Борьба за высокую технику, за механизацию труда, за машины — таков лозунг дня.

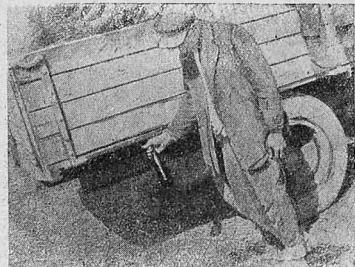
Московский аэропорт обслуживают 8 автомашин и два трактора. Машины аэропорту нужны «до зарезу», их используют на 100 проц., но ухода за ними нет. Аэропорт не имеет гаража, и машины как беспризорные кочуют по большой территории московского аэродрома, их обмывают дожди, обвывают ветры, а зимой они засыпаются снегом и замерзают. То же ждет автомашины и в надвигающуюся зиму.

Для ухода за машинами не хватает инструмента и, в частности, шприцов для смазки; машины не смазываются, соседний гараж перестал давать шоферам свои шприцы. Из-за отсутствия шланга машины не моются, а администрация все лето собиралась, но не собралась купить шланг. Машины не осматриваются, ходят доотказа, а стоит только шоферу заняться ремонтом, как начальник порта гребует машину для новой поездки.

Руководство гаражом меняется через каждые два месяца, и поэтому среди шоферов нет должной производственной дисциплины. Шоферу приходится часами искать завгара. За произведенный во внеурочное время ремонт шоферам не платят.

Все это привело к развалу автохозяйства московского аэропорта.

Сосев



В совхозе «Авангард» (Тамбовский район ЦЧО) горящее перевозит в порченной таре Бесельню пропадает большое количество горячего.

На снимке — рабочий подставляет б тьку и набирает для своих нужд керосин. При стоянке машины за несколько минут земля вокруг пропитывается керосином

Фото Мамаева

ШОФЕРЫ РАБОТАЮТ... РЫБОЛОВАМИ

Закоюзтранс открыл в Тифлисе Образцовую школу шоферов им. т. Мзареулашвили. В ноябре 1932 г. на 4-месячные курсы поступило 150 чел. Занятия производились с отрывом от производства. По договору «окончивший школу должен проработать в Союзтрансе не менее одного года, в противном случае он возмещает Союзтрансу 500 руб., затраченных на его обучение».

По окончании курса, продолжавшегося шесть месяцев, шоферы обратились в дирекцию Союзтранса, но... оказалось, что они «пока не нужны» Зачем же было нас готовить и тратить деньги?

В союзе шоферов заявили, что «нужны шоферы 1 и 2 категорий, а шоферы 3 категории не требуются».

Как же без практики получить вторую категорию?

Несмотря на вмешательство тифлисской газеты «Заря Востока», ни Союзтранс, ни союз шоферов не обращают на это внимания.

Шоферам приходится работать трактористами, рыболовами, чернорабочими и т. д.

Тифлис

Г. Шпорт

НУЖНО УРЕГУЛИРОВАТЬ ДВИЖЕНИЕ

За последний квартал у нас в Моздокском районе было много случаев аварий. Даже в степи, на широкой дороге наезжают друг на друга молодые неопытные шоферы.

В районе много машин и никто не контролирует правил езды и ухода за машиной. По главной улице машины идут со скоростью 40—60 км в час. Милиция на это не обращает внимания. В результате в августе на главной улице Моздока легко-

вая машина столкнулась с новым полутонным фордом. Обе машины пострадали, а шоферов отдали под суд. В Моздоке машина сбита книжный киоск, виновного не нашли.

Автодор здесь существует только на бумаге, помощи его не чувствуется.

Моздок

Савицкий

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зам. редактора **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Журнально-газетное объединение

Уполи. Главлит В—70180. Техред Н. Свешников. в 7-й тип. «Центр Революции» Моссоблиздгфа, Москва, Физлин., 13
З. Т. 1209 Тираж 48 000. Ст. Ат В 5 — 176×260 мм. 1 бум. лист. Колч. знаков в 1 бум. листе 211,700.
Издание № 323. Журнал «Стан» в набор 7 октября, поднят к печати 28 октября. Приг. тплено типограф. к печати 31 октября
Отпечатано в типографии «Известий ЦИК СССР и ВЦИК». Москва.

ВНИМАНИЮ АВТОХОЗЯЙСТВ!

ТЕХПРОПОМ ЦУДОТРАНСА выпускаются из печати (типографским способом

ПРОГРАММЫ по ТЕХМИНИМУМУ

для 8 автоспециальностей:

шофера, автослесаря, автомеханика, автосмазчика, авторегулировщика, автоэлектромонтера, вулканизаторщика и резинщика, отдельно для каждой специальности.

Кроме этого уже вышли из печати: брошюра

„ТЕХНИЧЕСКИЙ МИНИМУМ на АВТОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ“ и листовки

„НОРМЫ ТРЕБОВАНИЙ по ТЕХМИНИМУМУ“, отдельно для каждой из 8 автоспециальностей.

ЦЕНА ИЗДАНИЙ:

1. „Программы по техминимуму“—20 коп.
2. Брошюра „Техминимум на автодорожном транспорте“—30 коп.
3. Листовки „Нормы требований“—5 коп.

Указанные материалы автохозяйствам, входящим в систему Цудортранса, будут высланы бесплатно, по получении заявок. ● Заявки и заказы следует направлять по адресу—Москва, Софийская набережная, 34, Техпропу Цудортранса.

ТЕХПРОП ЦУДОТРАНСА

**ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ ПОДПИСКИ на
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ
Под редакцией М. ГОРЬКОГО**

НАШИ ДОСТИЖЕНИЯ

„Наши достижения“ в живой литературной форме пропагандируют успехи социалистического строительства СССР и дают массовому читателю наглядную информацию о результатах его ежедневного труда, на глазах изменяющих жизнь огромной страны.

„Наши достижения“ особое внимание уделяют процессам и явлениям, вырастающим на новой экономической базе, созданной революцией и пятилеткой. Новые общественные отношения людей, живущих в социалистическом обществе, и самый облик нового человека—главные темы журнала.

„Наши достижения“ с октября 1933 года выходят в увеличенном объеме. В журнале создан новый отдел социально-политической информации.

Подписная цена: год—12 руб., 6 мес.—6 руб., 3 мес.—3 руб.

Отдельный номер—1 руб.

Подписка принимается повсеместно почтой. В розницу гребуйте во всех киосках Союзпечати.

Жургазобъединение