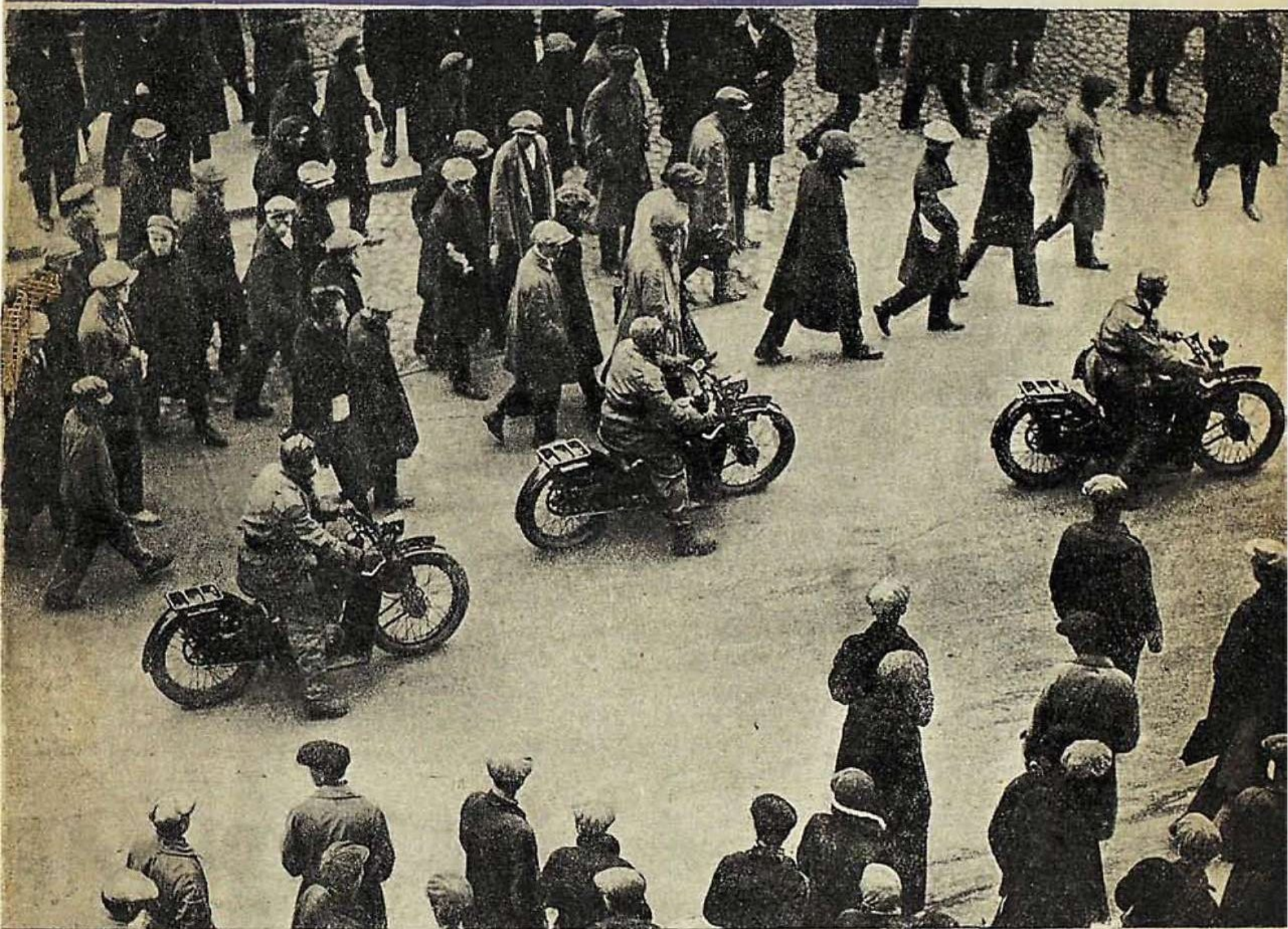


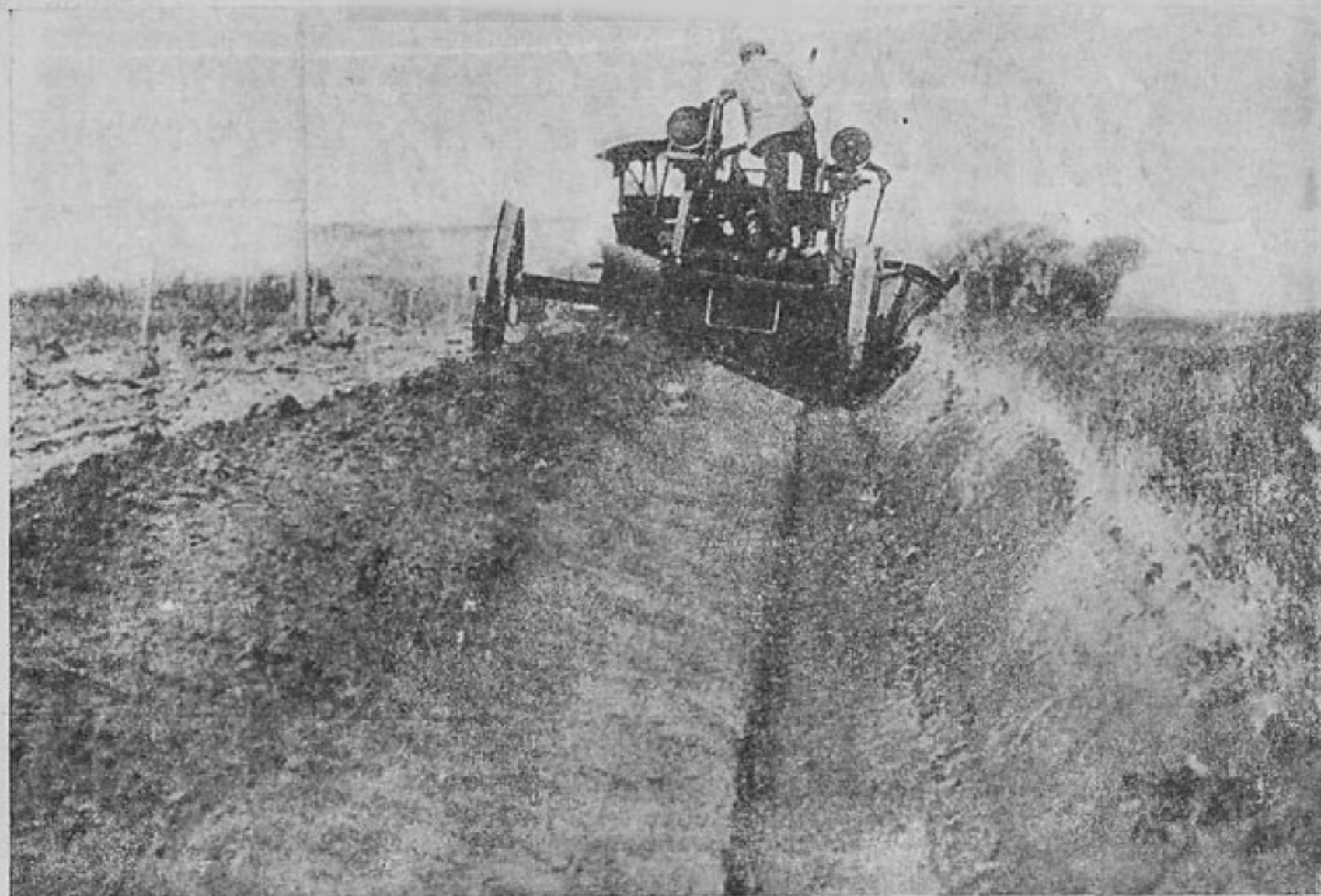
ЗАРУЛЕМ

19-20
1930



ПРИЕЗД В МОСКВУ ЛЕНИНГРАДСКИХ МОТОЦИКЛИСТОВ,
ПРИНИМАЮЩИХ УЧАСТИЕ В БОЛЬШОМ ПРОБЕГЕ НА
МОТОЦИКЛАХ СОВЕТСКОГО ПРОИЗВОДСТВА (ТРЕМАСС)

АКЦ. ИЗД. О-ВО „ОГОНЕК“



Эти дороги просыхают скоро

Грунтовые дороги, быстро просыхающие после сильных дождей или снегов, легко строятся тракторами «КАТЕРПИЛЛАР» и дорожными машинами «КАТЕРПИЛЛАР». Дорога имеет слегка выпуклую поверхность, несколько выше посередине, чем по краям. Вода, таким образом, стекает с дороги, как с крыши.

Вода стекает в канавы, также прорытые стругом «КАТЕРПИЛЛАР». Эти канавы могут быть такой глубины и ширины, какие необходимы для надлежащего осушения дороги.

Благодаря постоянной езде по ней, такая грунтовая дорога скоро оседает и утрамбовывается накрепко. Легко поддерживать ее гладкое состояние. В дождливую погоду нормальное движение нарушается очень мало, так как на дороге не застаивается вода, от которой образуются колеи и выбоины. Вследствие

этого, дорога круглый год может обслуживать нормальное движение, при том движение удобное и экономное, благодаря тракторам «КАТЕРПИЛЛАР» и стругам «КАТЕРПИЛЛАР».

Штабквартира Технических Представителей
Тракторной Компании Катерпиллар,
Отель Савой, Москва.

Caterpillar Tractor Co.

PEORIA, ILL. and SAN LEANDRO, CALIF., U.S.A.
Track-type Tractors Combines Road Machinery

CATERPILLAR
REG. U.S. PAT. OFF.

Товарный Знак Зарегистрирован

T R A C T O R



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА
«АВТОДОР»

Третий год издания
Редколлегия: А. Бонин, Н. Белая,
А. Головкин, проф. И. Грибов, В. Дми-
триев, М. Кольцов, инж. М. Кристи,
инж. К. Куприянов, М. Презент,
В. Осинский, Л. Мандельяну, И. Фельд-
ман, проф. Е. Чудаков, И. Халепский

ОГЛАВЛЕНИЕ

Все силы Автодора на выполнение промфинплана автотракторной и дорожной промышленности!	1
БРИГАДА „ЗА РУЛЕМ“.— Советские поля ждут тракторов завода „Красный Путиловец“	3
Долой расхлябанность и разгильдяйство в автохозяйстве Союза!	5
Автомотор на тяжелом топливе	7
На фронте автостроительства	8
На строительстве тракторных заводов	10
В борьбе за „твердую нефть“	15
В. ДМИТРИЕВ.— Освещение пути автомобильными фарами	14
В боях за советский мотоцикл	16
М. ШЕЙНИН.— Строительство дорог в 1930-31 г.	18
БРИГАДА „ЗА РУЛЕМ“.— Дорожное строительство Зеленого города без руля и ветрил	19
Н. БЕЛЯЕВ.— Сумерки крымского автомобиля	20
Н. ГОРДИН.— „Авто-летуны“ и подготовка кадров	22
Автодор на маневрах Красной армии	23
Советское небьющееся стекло	34
Евг. ТЕРНИК.— Советская автосвеча Ф-7	25
По письмам рабкоров-автодоровцев	28
Таблица тиража II разряда 2 автолотеи Автодора	34
На обложке — приезд в Москву ленинградских мотоциклистов — участников большого пробега. Фото А. ШАЙХЕТА	

Центральный Совет Автодора—Москва, Садово-Кудринская 17; тел. 4-96-15.
РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв. 11. Тел. 3-31-91; трам. А, 6, 15, 18, 23, 27.
КОНТОРА: Москва 6, Страстной бул. 11. „Огонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-61.
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1930 год: „За Рулем“ на год—4 р., 6 мес.—2 руб. 15 к., 3 мес.—40 к., с приложен. „Библиотеки „За Рулем“: на год—8 р., 6 м.—4 руб. 50 к., 3 мес.—2 р. 40 к. За границу „За Рулем“: на год—2 долл., 6 м.—1 долл. 25 ц.

ВСЕ СИЛЫ АВТОДОРА на ВЫПОЛНЕНИЕ ПРОМФИНПЛАНА АВТОТРАКТОРНОЙ и ДОРОЖНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ!

Открытое письмо коллективам Автодора заводов автотракторной промышленности, а также заводов, связанных с дорожным строительством.

Дорогие товарищи!

ВАМ ИЗВЕСТНО о том колоссальном значении, которое призвана сыграть наша автотракторная промышленность в социалистическом переустройстве народного хозяйства.

За последнее время на ряде заводов обнаружались серьезные недостатки, серьезные прорывы. На устранение их мобилизуется внимание всей страны. Особенно должно быть мобилизовано общественное мнение организаций Автодора, содействующих развитию автотракторного транспорта, тракторного и дорожного дела. Однако, мы наблюдаем совершенно обратные примеры. Коллективы Автодора заводов не включаются в борьбу с прорывами, не знают как приступить к практической работе по проведению в жизнь обращения ЦК ВКП(б) от 3/IX и директив ЦС Автодора, данных в развитие этого обращения.

Приведем несколько примеров производственных прорывов и неполадок.

1. Сталинградский тракторный завод, пущенный в ход досрочно, испытывает сейчас серьезные перебои в темпах, сырье, строительстве. Обнаружились немаловажные прорывы в производстве, причем дело это в значительной степени зависит от заводов „Красный Октябрь“ и Мотовилихинского, поставляющих Тракторострою сталь не во время и недоброкачественную.

2. Челябинский тракторный завод испытывает серьезные неполадки в строительстве, что требует боевых темпов в работе с тем, чтобы строительство было выполнено в срок и полностью.

3. Тракторные цеха Путиловского завода, взятые на буксир „Правдой“, предприняли ряд героических шагов к тому, чтобы в оставшиеся до конца хозяйственного года дни выполнить полностью годовую программу в 12 тысяч тракторов. Требуется ежедневно выпускать по 100 тракторов против 20 в первые дни сентября. А ведь начинается 3-й год пятилетки, который потребует не меньше, чем в этом году, трудовых усилий заводских организаций и рабочих. Путиловцы не должны повторить нынешних провалов, поставивших под угрозу планы социалистического земледелия.

4. Исключительно скверно обстоит дело с производством запасных частей к тракторам. Это в то время, когда в некоторых районах до 35 проц. тракторов стоит из-за отсутствия запасных частей.

Наши заводы страдают слишком „спокойным“ отношением к этому важнейшему делу. Вот безрадостные цифры: в середине августа „Красный Путиловец“ отгрузил запасных частей к трактору „Фордзон“ лишь в размере 25 проц. заказа, Укрмет — 40 проц., Сельмаш — 32 проц., Машинообъединение — всего 12 проц., все остальные заводы — не более половины заказов. Качество производства оставляет желать много лучшего. Так свечи, изготовленные Цветметзолотом, работают 350 часов вместо 1 000 нормальных.

В производство запасных частей вводится целый ряд новых заводов: „Красный Двигатель“ в Новороссийске, заводы в Саратове, Омске, Одессе, зав. „Арматреста“, зав. „Красный Прогресс“ в Б. Токмаке. Заказ с 5 млн. руб. в нынешнем году доводится до 100 млн. в будущем операционном году. Прорыв на этом фронте — это прорыв в промфинплане колхоза, совхоза, это — удар по пятилетке.

На ряду с этим автомобильная промышленность имеет не плохие примеры трудовой сплоченности и выполнения промфинплана: 15 сентября 1930 г. на заводе „АМО“ со сборки был спущен последний автомобиль программы 2-го года пятилетки. За 2 недели до начала нового года амовцы уже начали работать над программой 3-го года пятилетки.

Отстает гигант Автостроя в Н.-Новгороде. Последние сводки сообщают о том, что снабжение завода строительными материалами попрежнему скверное. Недостает пиломатериалов, железа, труб и т. п. Стройматериалы хранятся и расходуются бесхозяйственно, слабо развернуто социальное соревнование и ударничество, производительность труда на низком уровне, нет должной трудовой дисциплины.

Наконец, о заводах, связанных с дорожным строительством. Их только три: Краснодарский, Онежский и Коломенский. Их продукция при развернутом дорожном строительстве страшно дефицитна. Все, что можно в деле расширения производственной программы — этими заводами должно быть сделано.

Тысячи крупных и мелких практических дел в помощь ударному строительству, в борьбе за промфинплан нашли бы себе члены Автодора и коллективы при указанных предприятиях. И все же их инициатива, энтузиазм еще не мобилизованы полностью.

Центральный Совет Автодора обращается к вам, товарищи-автодоровцы. Вы должны стать передовыми, лучшими ударниками своих заводов. Перестройте работу своих коллективов на выполнение этих конкретных дел. Выполнение промфинпланов — дело чести ваших заводов, ваших коллективов и вас самих в первую очередь.

Центральный Совет предлагает вам:

1. Немедленно уяснить в коллективе картину общезаводских и цеховых неполадок и прорывов и принять организованное участие в составлении оперативных планов ликвидации прорывов, а также участие во всех ударных мероприятиях по заводу, направленных к их выполнению.

2. Объявить автодоровские коллективы заводов ударными, выдвинув в связи с этим конкретные требования к членам Автодора:

а) каждый автодоровец — организатор социального соревнования, ударных бригад и ударник сам;

б) каждый автодоровец берет на буксир не менее двух других рабочих;

в) каждый автодоровец обязуется быть впереди рабочих своего цеха по выполнению и перевыполнению норм;

г) каждый автодоровец принимает активнейшее участие в составлении и реализации встречного промфинплана.

3. Превратить коллектив Автодора как по отношению к рабочим предприятия, так и особенно по отношению к своим членам, в один из заводских постов рабочего самоконтроля за выполнением принимаемых рабочими решений.

4. Установить связь с коллективами Автодора и организациями заводов, связанных с данным предприятием, и взаимно быть в курсе прорывов, мешающих нормальной работе. Своевременно сигнализировать общественности этих заводов — местному рай- и облотделению Автодора, а в отдельных случаях и Центральному Совету — о всех неполадках и затруднениях и принимать, со своей стороны, организованные меры в смысле показа автодоровского примера, поднятия тревоги и т. д.

5. Использовать заводскую многотиражку, районную и областную прессу для мобилизации рабочих и инженерно-технического персонала на ликвидацию прорывов, практикуя выпуск собственными силами газет-бюллетеней-сводок о ходе работы по выполнению промфинпланов, создавая общественное мнение против конкретных носителей зла и виновников срывов.

6. Интересный опыт борьбы на своем предприятии передать на другие заводы автотракторной промышленности, заводы изготовляющие запасные части и дорожные машины как путем живой связи, так и путем обмена информационными сводками, статьями в журнале „За Рулем“ и др.

7. Пересмотреть всю работу своих коллективов для перестройки ее в сторону приспособления к выполнению задач конкретной борьбы за промфинплан на заводе. Принять меры к вовлечению в Автодор новых сотен рабочих.

Центральный Совет общества ждет от своих коллективов на заводах боевой работы, боевых темпов!

Автодоровцы деритесь за промфинплан! Показывайте пример всем остальным рабочим, заражайте их своей трудовой энергией и энтузиазмом! Высоко держите знамя Автодора!

Центральный Совет общества Автодор

В БОЯХ за СОЦИАЛИСТИЧЕСКУЮ РЕВОЛЮЦИЮ ВЫШЕ ПОДНИМЕМ ЗНАМЯ УДАРНИЧЕСТВА! УДАРНАЯ АРМИЯ ТРУДА ВЫПОЛНИТ ПЯТИЛЕТКУ в 4 ГОДА!

СОВЕТСКИЕ ПОЛЯ ЖДУТ ТРАКТОРОВ ЗАВОДА „КРАСНЫЙ ПУТИЛОВЕЦ“

Бригада „За Рулем“ обследовала тракторный цех „Красного путиловца“ и автодоровский коллектив. „Красный путиловец“ нарушил взятое им обязательство выпустить 12 000 тракторов в этом году. Открытое письмо механиков тракторных мастерских Кубанского округа рабочим „Красного путиловца“ осталось без ответа. Мощный коллектив Автодора плетется в хвосте общественности.

ВО ВТОРОЙ год пятилетки тракторный завод „Красный путиловец“ вступил с твердой решимостью справиться с теми производственными задачами, которые были возложены на него великим планом социалистического строительства.

12 000 тракторов на советские поля — таково было задание и обязательство.

Рабочая общественность завода-гиганта на деле вступила в бой за 12 000 тракторов.

В ударные бригады завода было вовлечено значительное количество рабочих. Производственные коммуны, десятки рационализаторских ячеек, группы шефства над станками — вот те боевые отряды социалистических темпов, которые были созданы на „Красном путиловце“.

„Борьба за выполнение 12 000-й программы тракторостроения — лучший удар по маловерам и нытикам из правооппортунистического лагеря“ — писал в своем рапорте XVI партс'езду гигант „Красный путиловец“: „Мы даем гарантию выполнить взятое ответственнейшее обязательство — дать в этом году 12 000 тракторов на социалистические поля Советского Союза“.

Кто бы мог подумать, что путиловцы нарушат слово, данное партс'езду?

Но об этом красноречиво говорят факты. На 1 августа тракторный завод недодал стране 600 тракторов, а на 1 сентября прорыв достиг 1 374 тракторов. Для того, чтобы выпустить в срок те 12 000 „Фордзон-путиловцев“, которые включены в производственную программу, тракторный завод должен в течение одного сентября дать 3 400 тракторов.

Каковы же причины прорыва?

Они кроются в отсутствии плановости в работе администрации, отсутствии энергии и инициативы в мобилизации внутренних ресурсов, использовании оборудования, в многочисленных авариях из-за преступной небрежности и плохого технического контроля.

Они кроются в том, что профсоюзные и общественные организации не сумели осуществить лозунга: „Лицом к производству“.

Энтузиазм и энергия, которые питали завод первые 6 месяцев текущего года, не встретив должной поддержки со стороны партийных и общественных организаций, остыли, ударные

бригады стали разваливаться, социалистическое соревнование пошло на убыль. Тракторный завод медленно, но верно покатился на дно прорыва.

Мы застаем завод в этом положении. Как утопающий барахтается он и не в состоянии выбраться на поверхность. Завком со своим оппортунистическим руководством, администрация с любимым коньком „объективными причинами“, сама рабочая масса с той бесконечной цепью первопричин в виде прогулов, выросших до рекордной цифры в 36 процентов, нарушений труддисциплины, принявших систематический и массовый характер, текучести, ставшей злом завода — вот тот тяжелый груз, который тянет утопленника на дно.

Коллектив Автодора на „Красном путиловце“ объединяет до 1 500 человек. По размерам это один из самых крупных

коллективов не только в Ленинграде, но и во всем Союзе.

Но, к сожалению, сила автодоровского коллектива только на бумаге. Свою работу, свою энергию автодоровцы „Красного путиловца“ разменяли на мелочи, свои задачи подменили узким деланием и коммерческими расчетами.

Председатель коллектива т. Журин в увлечении „выгодными“ комбинациями дошел до того, что забыл о политических задачах общества.

Журина сняли. Но перелома в работе нет до сих пор. Лучшим подтверждением этому является история с прорывом на тракторном заводе.

Казалось бы, какая благодарная почва для автодоровской работы на „Красном путиловце“.



Трактор „Красный Путиловец“ в колхозном поле

Не надо изыскивать путей для приложения своих сил, не надо сводить работу к одному распространению лотерейных билетов. Ибо кому, как не автодоровцу, быть в первых рядах борцов за выполнение программы тракторостроения, кому, как не ему, быть примером в борьбе с прорывом.

Такова теория, но не такова практика. Путиловский коллектив Автодора никакого участия в ликвидации прорыва не принимает, он плетется далеко в хвосте общественных организаций завода.

Сейчас, когда печать мобилизовала к прорыву внимание всей заводской общественности, когда на тракторный завод брошены лучшие силы, Автодор „Красного путиловца“ продолжает спать непробудным сном. Ему нет дела ни до прорыва, ни до тракторостроения.

Еще факт из „деятельности“ того же коллектива. В июне через редакцию „За Рулем“ механики тракторных мастерских Кубанского округа в открытом письме, напечатанном в № 12 журнала, обратились к рабочим Путиловского завода с указанием на целый ряд дефектов, которые имеют выпускаемые тракторным заводом „Фордзоны-путиловцы“. Кубанцы на специальном совещании обсуждали вопрос о работе путиловских тракторов и результатами этого анализа они сочли необходимым поделиться с теми, кто занят изготовлением тракторов.

Кубанцы заканчивали свое письмо просьбой к путиловским рабочим не задерживать ответом.

Вы думаете путиловцы ответили?

Нет, глубоко ошибаетесь. Несмотря на то, что с момента опубликования письма прошло больше трех месяцев, ответа нет. Коллектив Автодора, который должен был явиться инициатором ответного письма, отмахнулся от этого дела, ограничившись пере-

дачей обращения кубанцев в завком тракторного завода.

А завком среди других угробленных начинаний и ценных предложений похоронил и письмо активистов-механиков тракторных мастерских Кубанского округа.

Наш вывод один. Коллектив Автодора на „Красном путиловце“ не справился в возложенными на него задачами. Коллектив не принял участия в выполнении промфинплана второго года пятилетки.

Коллектив Автодора не только не мобилизовал внимания автодоровцев к прорыву, но и сейчас, когда общественность поднимается на борьбу с прорывом, когда социалистическое соревнование новой волной охватывает цеха завода, Автодор попрежнему в стороне от этого дела.

Авторитет общества на „Красном путиловце“ подорван по вине руководства.

Мы требуем его смены. Мы требуем, чтобы областной отдел Автодора, наконец оказал заводским коллективам действительную помощь в осуществлении задач общества и усилил руководство их работой.

Внимание актива общества на „Красном путиловце“ должно быть немедленно мобилизовано на ликвидацию прорыва.

„Важнейшим условием выполнения промфинплана будущего года является выполнение промфинплана 1929—30 года“, — так говорит в своем обращении, опубликованном 3 сентября ЦК ВКП (б), этого не должен забывать ни один член общества Автодора. 12 000 тракторов на колхозные поля — таков лозунг дня.

Бригада „За Рулем“: С. Клионский, Шевцов, В. Митрофанов.

Ленинград, 20 сентября 1930 г.

С Н О В А У Р А З Б И Т О Г О К О Р Ы Т А

ПРОШЕЛ еще один год, а результат все тот же — нуль. Мы говорим об одной из областей шефской работы города над деревней — дорожном строительстве.

В прошлом году мы тщетно пытались привлечь внимание центральных и московских шефских органов и президиума совета нашего общества к одному виду шефской работы городских учреждений — дорожному строительству. Где только можно было мы говорили об этом, писали в нашем журнале, писали докладные записки и проекты постановлений, добились того, что специальный пункт об этом был внесен в решения последнего расширенного пленума совета нашего общества, но дело не двинулось ни на шаг.

Однако жизнь не ждет и каждый новый день показывает, что мы были правы. Предположите, что часть центральных учреждений Москвы, расположенная, скажем, в Замоскворечье, шефствует над каким-нибудь районом. Коллективы Автодора при этих центральных учреждениях совместно с шефским обществом и представителями района выясняют состояние дорожного дела в этом районе, нужду в дорогах и каких именно, средства, которыми район располагает (местный бюджет, дотация центрального бюджета, средства от самообложения, потонный

сбор, отчисления хозяйственных органов и т. д.), устанавливают твердую потребность района в дорожно-строительных машинах, материалах, людях, очередность устройства тех или иных дорог и т. д. — вообще говоря, являются по отношению к шефствующему району (или к его части) своеобразной плановой комиссией, но кроме того заряженной ядром общественного воздействия на любые государственные органы.

Находясь в тесной связи с такой „плановой комиссией“ местные органы с большим успехом, чем без нее, могут строить дороги и ремонтировать существующие.

Необходимо использовать предстоящую осень и зиму для того, чтобы подготовиться к будущему дорожно-строительному сезону. Президиум ЦС нашего общества и центральная шефская комиссия должны срочно созвать специальное совещание по этому вопросу и разрешить его. Это дело может дать нашей стране не одну сотню километров новых дорог и не одну тысячу отремонтированных.

Включение в поле зрения шефских органов не только дорожного дела, но и вопросов автомобилизации, распространения авто-мото-тракторных знаний и пр. тоже может дать огромный материальный эффект.

Мих. Презент

ДОЛОЙ РАСХЛЯБАННОСТЬ И РАЗГИЛЬДАЙСТВО В АВТОХОЗЯЙСТВЕ СОВЕТСКОГО СОЮЗА!

В СВЯЗИ с обращением ЦК ВКП(б) о выполнении пятилетки, Центральный Совет Автодора обратился с письмом ко всем местным отделениям и коллективам Автодора.

Центральный комитет ВКП(б), — говорится в письме, — в своем обращении подчеркивает, что для закрепления достигнутых нами успехов в социалистическом строительстве и для продвижения вперед темпами, которые бы обеспечили полное выполнение программы третьего года пятилетки, необходима, наряду с другими мероприятиями, самая решительная, самая беспощадная борьба с расхлябанностью и разгильдяйством на производстве, борьба за укрепление трудовой дисциплины, которая нигде не находится на таком низком уровне как в транспортном секторе нашего народного хозяйства и в автогаражных хозяйствах в особенности.

Достаточно привести несколько цифр и фактов, характеризующих состояние и работу нашего автотранспорта в самое последнее время, чтобы убедиться в исключительно неблагоприятном положении дела в этой области.

Пьянство, хулиганство, сознательная и бессознательная порча автоимущества, совершенно дикая, подчас, эксплуатация машин, бешеная, лишенная нередко всякого здравого смысла езда, — все эти позорные явления стали самыми обыденными, так сказать „бытовыми“ на автотранспорте, создавая угрозу общественной безопасности и ставя под удар выполнение ответственных задач, возложенных на автотранспорт.

Рост автомобильных аварий и катастроф принимает прямо чудовищные размеры. Если за 1929 г., по Москве, на городском транспорте отмечено 1246 несчастных случаев с людьми, то за 6 месяцев 1930 г. кривая идет резко вверх, дав 2012 несчастных случаев, т.е. на 300 проц. больше, чем в предшествовавший период, при росте транспорта за это время всего на 25 проц.

Наиболее неблагоприятно в автохозяйстве „Москомтранс“. По данным статистики Московского областного административного отдела из всех несчастных случаев на автотранспорте по Москве за 6 месяцев (октябрь 1929 г. — март 1930 г.) на „Москомтранс“ падает 40,7 проц. В этом году „Москомтранс“ имеет рост аварий на 60 проц. по сравнению с прошлым годом при росте автопарка менее, чем на 30 проц.

Автохозяйство МОСПО, имеющее около 200 автомашин, имело за время с 1 октября 1929 г. по 20 мая 1930 г. — 230 аварий на сумму 27 340 р., а если учесть убыток из-за простоя аварийных машин в ремонте, то сумма эта в несколько раз увеличится.

По автохозяйству Ленинграда имеются следующие данные: из всех несчастных случаев за 1929 г. 14 проц. падает на неосторожность пешеходов, 32 проц. на неосторожность шоферов, а остальные случаи — по вине обеих сторон. Необходимо указать, что 19 проц. всех несчастных случаев произошло из-за нетрезвого состояния водителей автомашин.

По материалам Главдортранса УССР из учетных аварий за истекший год 70 проц. падает на небрежность шоферов (несоблюдение правил езды, быстрая езда), 10 проц. на нетрезвое состояние водителей, 10 проц. на неопытность водителей и 10 проц. на технические неисправности машин.

Зернотрест, один из крупных потребителей автотранспорта, наблюдая за работой автомашин в зерносовхозах, пришел к выводу, что более 90 проц. поломок машин происходит от нарушения труддисциплины шоферами (быстрая езда, езда в нетрезвом виде и т. п.)

По неполным сведениям Главдортранса ЗСФСР за 1929 г. и первую половину 1930 г. из всех автомобильных аварий и катастроф, связанных с человеческими жертвами и увечьями — 43 проц. произошли из-за нарушения правил движения водителями автомашин, 20 проц. из-за неопытности водителей, 20 проц. из-за нетрезвого состояния водителей, и только 17 проц. вследствие технических неисправностей автомашин. Следовательно, 83 проц. всех аварий произошло из-за нарушения авторботниками труддисциплины.

Вот несколько достаточно ярких иллюстраций, освещающих обстановку и причины отдельных аварий и катастроф, имевших место только за последнее время:

17 августа между Ялтой и Севастополем сгорела новая 14-местная автомашина, системы „Рено“, Севастопольского гаража Союзтранс. Причина аварии — небрежное обращение шофера с горючим. Он с керосиновой лампой искал причину неисправности карбюратора.

Легковая машина „Форд“ на шоссе Батум-Ахалцик, шедшая с бешеной скоростью, перевернулась в продольном направлении вокруг поперечной оси и, разрушив каменный парапет моста, слетела в реку, причем 3 человека было убито.

Легковая машина „Бьюик“, шедшая с большой скоростью по шоссе Делтан-Эривань, сделала крутой поворот, перевернулась вокруг своей оси на 360° и встала опять на колеса. В результате 8 человек тяжело изувечено, 3 ранено. Причина — быстрая езда и неопытность водителя.

Грузовая машина, шедшая по Военно-Грузинскому шоссе под управлением пьяного шофера, свалилась под откос высотой около 100 м, причем один из пассажиров был убит.

Грузовая машина около Баку слетела в обрыв высотой 12 м. 3 человека убито, 8 тяжело изувечено. Причина — неосторожная езда.

Автобус на шоссе Гудауты-Сухум, шедший с громадной скоростью, налетел на кучу щебня у края дороги и перевернулся вверх колесами, причем 2 человека было убито и 2 тяжело изувечено. Причина — пьяный водитель.

Легковой „Форд“, шедший около Баку с недопустимой скоростью, перевернулся на повороте вверх колесами; в итоге 2 человека убито, 2 тяжело изувечено.

На шоссе Агдама-Евлоха потерпела аварию легковая машина „Фиат“, слетевшая под откос и перевернувшаяся вверх колесами. Машина

придавила собой пассажиров. Вслед шла машина „АМО“ с шофером Кулиевым, не оказавшим им никакой помощи.

Приведенные выше примеры, которые отнюдь не исчерпывают длиннейшего списка автомобильных аварий и катастроф, говорят о необходимости самых решительных мер как административного порядка, так и специальных мер общественного воздействия.

Достаточно сказать, что в одном из московских парков за 9 месяцев работы зарегистрировано 650 аварий с производственными убытками в 100 тыс. рублей, а ведь это только в одной автогаражной хозяйственной единице!

В этих условиях борьба за повышение труддисциплины на автотранспорте, борьба за рациональную эксплуатацию автоимущества должна стать самой боевой задачей Автодора, должна быть поставлена во главу угла работы всех организаций общества от области и края до коллектива.

Автогаражные хозяйства должны быть взяты под особый, постоянный общественный контроль.

Местные отделения Автодора обязаны:

Силами специальных автодорожных бригад и коллективов произвести поголовное обследование состояния и работы всех автохозяйств своего района, производя и в дальнейшем периодические обследования и „налеты“ на отдельные гаражи, ремонтные базы и т. п.

Результаты такого рода обследований нужно заслушивать на заседаниях правлений местных отделений Автодора. Наиболее характерные факты опубликовывать на страницах прессы, самым беспощадным образом клеймя и бичуя разгильдяйство, расхлябанность, нерациональное ведение автохозяйства и т. д. и привлекая в отдельных случаях виновных к ответственности через органы РКИ, прокуратуру и т. д.

Над отдельными автохозяйствами, шоферами и лицами административно-технического персонала необходимо устраивать общественные показательные суды, привлекая возможно более широкую аудиторию.

Заносить лодырей, бездельников, пьяниц, из состава шоферов и др. работников автохозяйств на специальные черные доски.

Особо отмечать (используя для этой цели заседания правлений местных отделений Автодора и его коллективов, прессу, красные доски) дисциплинированных, сознательных шоферов и автогаражных работников, установив денежные и другие премии.

Организовать социалистическое соревнование между отдельными автогаражными хозяйствами, шоферами и др. персоналом автотранспорта, опираясь на автодорожное ядро в гаражах и добиваясь проявления максимальной активности со стороны членов Автодора.

Об особо выдающейся образцовой постановке работы в отдельных автохозяйствах сообщать Центральному Совету общества, который в свою очередь будет премировать как отдельные образцовые автохозяйства, так и отдельных работников, заслуживающих такого поощрения, с опубликованием в журнале „За Рулем“.

Помимо этого в журнале будут освещаться и все наиболее возмутительные факты головоуятия, разгильдяйства, неряшливости в работе автохозяйств, шоферов и т. д.

Перечисленные выше мероприятия, конечно, не исчерпывают тех шагов, которые должны быть предприняты со стороны местных организаций общества.

Центральный Совет уверен, что все автодорожные организации оценят всю важность и необходимость укрепления труддисциплины на автотранспорте и напрягут все усилия, чтобы добиться осязательных результатов на этом участке автодорожной работы.

ПЕРВЫЕ ОТКЛИКИ на ПИСЬМО ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА

НА ПИСЬМО Центрального Совета в связи с обращением ЦК первыми откликнулись Ивановское и Татарское областные отделения.

Ивановское отделение Автодора сообщает: „Совместно с облдортрансом было созвано совещание хозяйственных организаций по вопросу о концентрации автохозяйств и ремонте машин. На этом совещании были выработаны конкретные предложения. После совещания облдортранс поставил доклад на президиуме облисполкома о состоянии автотранспорта и его использовании. Этот вопрос в настоящее время прорабатывается в президиуме облплана.“

В связи с ожидаемым прибытием в Иваново-Вознесенск 50 новых автобусов (10 уже прибыли) резко встал вопрос о строительстве нового гаража. Несмотря на решение президиума облисполкома о первоочередности постройки гаража, гараж не строился и автобусы вынуждены были стоять на улице. Областной Автодор создал комиссию, которая согласовала план работы с РКИ, собирала материалы, и сейчас вопрос о строительстве гаража рассматривается коллегией областной РКИ. Областное отде-

ление создало также бригаду по обследованию городского дорожного строительства в связи с прибытием автобусов. Материалы обследования заслушаны также на коллегии РКИ“.

Татарское областное отделение сообщает, что в связи с усилением осенних перевозок и необходимостью выяснения подготовленности автопарка Транспорттреста, Автодором была создана бригада, которая обследовала это хозяйство и сделала большое количество предложений и выводов. Все материалы обследования переданы в РКИ“.

Кроме того, Татаравтодор обнаружил, что два грузовых и два легковых автомобиля, принадлежащих кооперативной артели Автоводотранспорт, не используются и поставил вопрос о передаче автомобилей в другие организации. В результате, одна машина уже изъята, а остальные три в ближайшие дни будут переданы Транспорттресту. В настоящее время автомобильное отделение Транспорттреста вместе с Автодором производит переучет всех машин, на основании которого будут разработаны меры к упорядочению их содержания и эксплуатации.

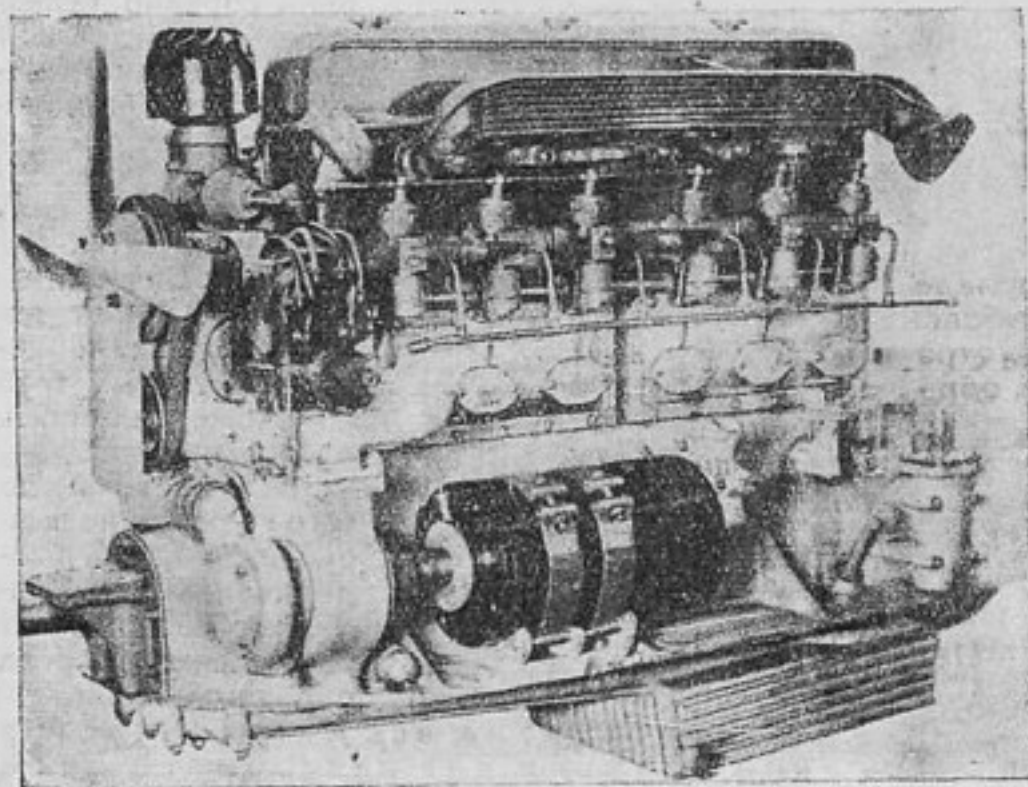
АВТОМОТОР на ТЯЖЕЛОМ ТОПЛИВЕ

СЕЙЧАС кажется странным, что несколько десятков лет назад бензин был ненужным продуктом при рафинировке керосина. В 1890 г. австрийские керосиновые компании рады были избавиться от бензина, продавая 100 кг за 3 марки.

В настоящее время, как известно, количество бензино-добывающих установок увеличилось колоссально, но потребность увеличивается еще с большей быстротой. Поэтому в последние годы все острее чувствовалась необходимость в новом более дешевом и доступном топливе для автомобильных и тракторных двигателей.

Значительные успехи в этой области были достигнуты применением принципа Дизеля для автомоторов (Даймлер-Бенц, МАН, Юнкерс и т. д.).

Известный в этой области конструктор Гессельман сделал еще один шаг вперед, сконструировав и построив двигатель, работающий на тяжелом топливе по принципу отличному от Дизеля.

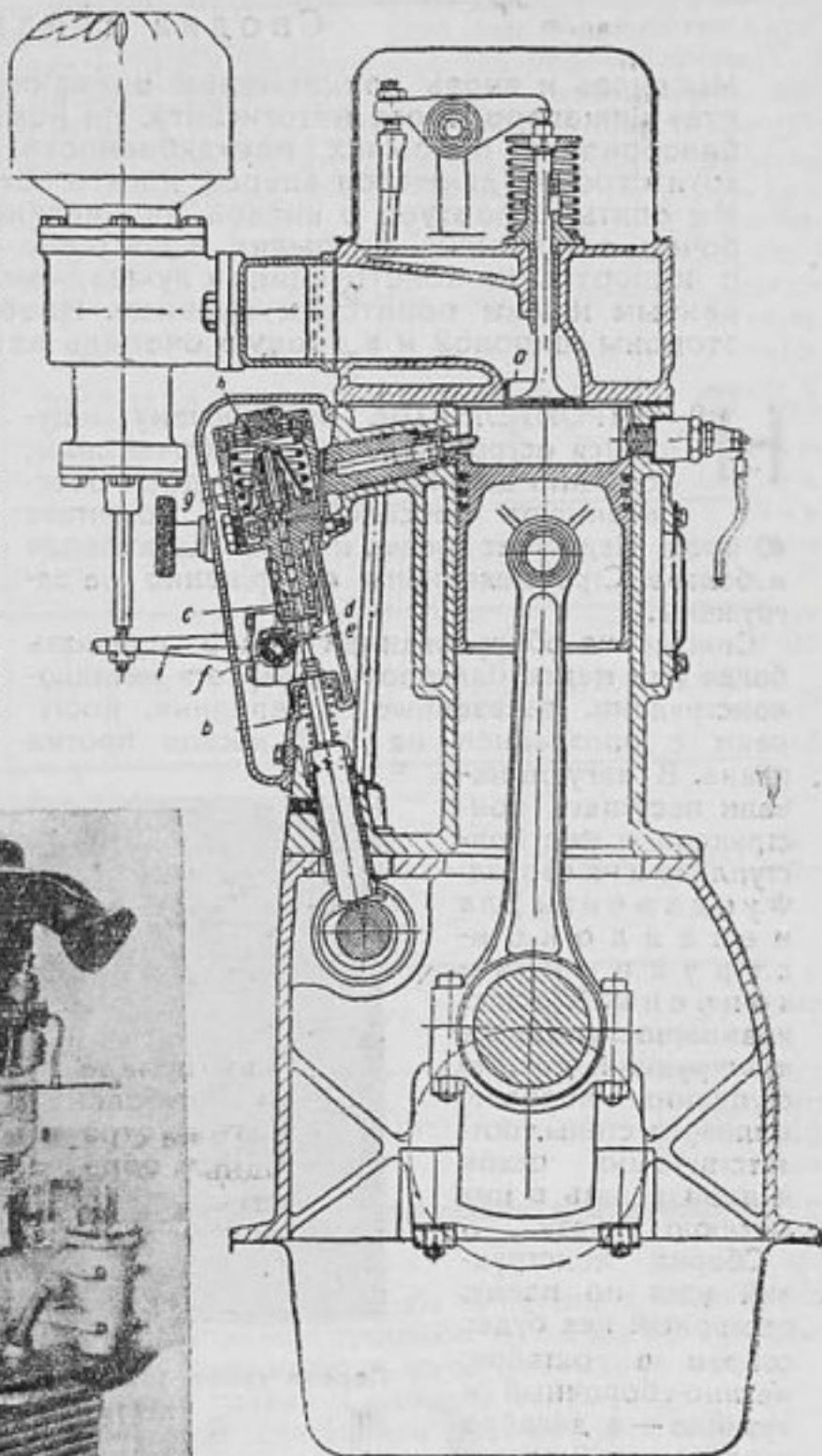


Мотор Гессельмана. Вид со стороны топливных насосов

Отличие заключается в том, что вместо самовозгорания смеси от теплоты сжатого воздуха, зажигание смеси, подобно бензиновому мотору, производится обыкновенной свечой. В моторе Гессельмана чистый воздух сжимается с образованием воздушных вихрей. В этот вращающийся воздушный поток к концу хода, при помощи маленьких помп для горючего, которыми снабжен каждый цилиндр, впрыскивается нужное количество топлива, после чего туманообразная смесь зажигается от свечи и сгорает. Пуск мотора осуществляется бензином, причем с успехом применяется электрическое пусковое приспособление Боша.

На рисунках представлен внешний вид и поперечный разрез мотора Гессельмана.

С первого же взгляда видно, что мотор в основных своих конструктивных построениях



Мотор Гессельмана. Поперечный разрез

мало чем отличается от обыкновенного бензинового.

Впрыскивающие топливные насосики укреплены в наклонном положении сбоку мотора и приводятся в действие толкателями, работающими на кулачковом валу. Для того чтобы впрыскиваемое горючее не попадало на стенки цилиндров и следовательно не конденсировалось на них, стенки поршня продлены над его донышком и в них сделаны вырезы для свечи и топливной форсунки.

Регулировка подачи топлива осуществляется поворотом оси (*f*), чем достигается изменение положения упора (*e*), к которому прижимается головка поршня насоса при нерабочем положении кулачкового вала.

В последнее время был проделан ряд экспериментов по установке описываемого мотора на грузовых шасси. Результаты испытаний были вполне удовлетворительны.

Сводка двадцать девятая

Мы вновь и вновь приковываем внимание советской общественности к строительству нижегородского автогиганта. Из номера в номер мы сообщаем о беспорядках, безобразиях, прорывах, расхлябанности и т. д. Но безобразия не изживаются, и хотя стройка движется вперед, но это обходится советской стране слишком дорого. Мы опять рапортуем о низкой дисциплине, текучести, вопиющих безобразиях в рабочем снабжении, прорывах в доставке стройматериалов. На стройке положение с импортными конструкциями лучше, чем, к стыду и позору строителей, с обыкновенным нашим советским гравием. Необходимо вновь встряска строительства со стороны широкой и в первую очередь автодорожной общественности.

НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ попрежнему ощущается острый недостаток рабочей силы, особенно каменщиков. В среднем обеспеченность рабсилой едва достигает 40 проц. Недостаёт рельс и гравия, заклепок и болтов. Строймеханизмы совершенно не загружены.

Снабжение оборудованием можно признать более или менее благополучным, хотя металлоконструкции, заказанные в Германии, поступают с опозданием на 2—3 месяца против плана. В августе начали поступать конструкции и уже приступлено к их сборке. Фундаменты для металлоконструкций закончены. Это даст возможность собрать конструкции до наступления морозов, выложить стены соответствующих цехов и производить в них зимнюю работу.

Сборка конструкций идет по плану: рессорный цех будет собран в октябре; механо-сборочный и кузница — в декабре и остальные 2 цеха — прессовый, и литейный — в январе.

В отношении рабочей силы следует отметить убийственную текучесть (прибывают в декаду 500 рабочих, а убегают... 400) и очень низкую квалификацию. На этом фоне росли рваческие настроения рабочих и падала трудовая дисциплина. Ударничество и соцсоревнование развивались очень туго. Развертывание работ и вследствие этого приток самой разношерстной рабсилы происходили очень быстро, причем в значительной части рабсила была засорена кулацкими элементами деревни. Партийные организации были слабы и не могли осилить стоявших перед ними задач.

Причины текучести рабочей силы, как мы уже писали, кроются в неудовлетворительных бытовых условиях: ненадежность питания, отсутствие бани, прачечной, медицинской помощи, весьма скверное снабжение промтоварами, сугубый формализм при оформлении приходящих рабочих, и т. д.

Погода пока благоприятствует работам, но она не используется вследствие недостатка рабочей силы. Для строительства недостаёт

1 200 плотников, 800 каменщиков, 800 штукатуров, 200 столяров, 250 бетонщиков, 400 металлистов и 1 000 чернорабочих. Для специальных земляных работ недостаёт 1 500 землекопов. Необходимо обратить, наконец, на это самое серьезное внимание и принять энергичные меры. Наступает время для работ по установке приборов отопления, а Промсантехстрой до сего времени не может реализовать фонды Автостроя. В то же время испытывается острый недостаток фасонных частей и труб. Внутреннее

отопление может быть сорвано вследствие несвоевременного получения материалов. Промсантехстрой свертывает аппарат и освобождает рабочую силу из-за недостатка материалов. Водоканалстрой не имеет водопроводных и канализационных труб и не может закончить программу.

Электрострой до сего времени не выявил потребность в воде для электроцентрали, что задерживает разрешение вопроса с водопроводом.

Уже получены все металлические конструкции для рессорного цеха, ремонтно-механического, деревообделочного, ремонтно-кузнечного, механическо-сборочного и прессового. В настоящее время приступлено к сборке конструкций рессорного цеха.

К сожалению, энергичного перелома в получении рабочей силы не замечается. Приток новых рабочих незначительный. Для прибывающих рабочих не заготовлены бараки. На движется острый недостаток гравия. Для окончания работ необходимо в текущем году, 38 000 куб. м, а в наличии имеется 4 000 куб. м. Недостаёт пиломатериалов, особенно для балок соцгорода и перекрытий промстроительства. Для фундаментов кузницы не имеется фундаментных болтов, чем задерживается бетонирование и подготовка к сборке конструкций. Американские консультанты неоднократно указывали на плохое качество бетона и в своих письмах отмечают, что с их указаниями Металлострой не считается.



Первая улица социалистического городка нижегородского автозавода

СОСТОЯНИЕ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОТРАКТОРНЫХ ЗАВОДОВ на октябрь 1930 г.

Наименование строительства	Мощность	Сметная стоимость	Выполнение строит. плана на 1929/30 г.		Строительный план 1930/31 г.		Заданный срок пуска	Количество рабочей силы в сентябре 1930 г.	
			Объем строит.	Процент выполн.	Общие затраты	По строит.		Общее	Инж.-технич. персон.
Нижегородский автозавод	140 тыс. в год; 60 тыс. легк., 80 тыс. грузов. при работе в 2 смены	167,1	23,7	70	117,8	45,9	1/VIII—31 г.	10.586	1.285
Сталинградский тракторный	50 тыс. „Интернац. мощ. 15—30 л. с.	127,9	28,2	77,3	33,8	29,3	15/VI—30 г.	5.032	470
Челябинский тракторный	40 тыс. гус. „Катерпиллер“ в 50—60 л. с.	231,8	30,2	65	56,7	41,8	1/V—31 г.	12.189	2.462
Харьковский тракторный	50 тыс. „Интернацион.“ в 15—20 л. с. и 16 проц. запасн. част. к ним	118,9	23,7	50	69,2	28,6	1/VII—31 г.	11.869	1.492
Реконструкция „АМО“ (УРРА)	25 тыс. „Автокар“	48,6	13,7	75	15,9	4,0	1 VI—31 г.	1.330 (раб.)	91
Расширение Ярославского з-да	10 тыс. грузовых	7,8	1,0	30 на 20/VIII	9,0	6,0	1/VIII—31 г.	—	20

До сих пор нет поступления материалов для водопровода, канализации и отопления. Есть реальное основание считать, что позднее поступление материалов сорвет специальные работы.

По соцгороду положение с рабочей силой не меняется и попрежнему рабочих не хватает. Также скверно в отношении быта рабочих. В последнее время обеды в столовой настолько ухудшились, что рабочие оставляли пищу нетронутой. Кроме этого участились явления нехватки обедов на 200—300 чел. Это создает огромное недовольство рабочих.

По группе транспорта также неблагополучно. Железные дороги—66 км (широкая колея), железобетонные дороги—6 км и шлако-

гудронная дорога—12 км выполнены в совершенно ничтожном проценте: от 0,3 до 8,3 проц. Работа задерживается из-за отсутствия рельс, недостатка гравия и рабочей силы.

По группе сантехники положение с проектами прежнее: полного проекта от „Остин К⁰“ до сего времени не получено. На главном участке (прокладка водовода и водозаборных сооружений) Водоканалстроем работа не начинается из-за отсутствия проекта и данных о необходимом количестве воды от Электростроя. Если в ближайшие дни на стройку не будут переброшены необходимые материалы, план-минимум как по соцгороду, так и по промышленному строительству неизбежно будет сорван.

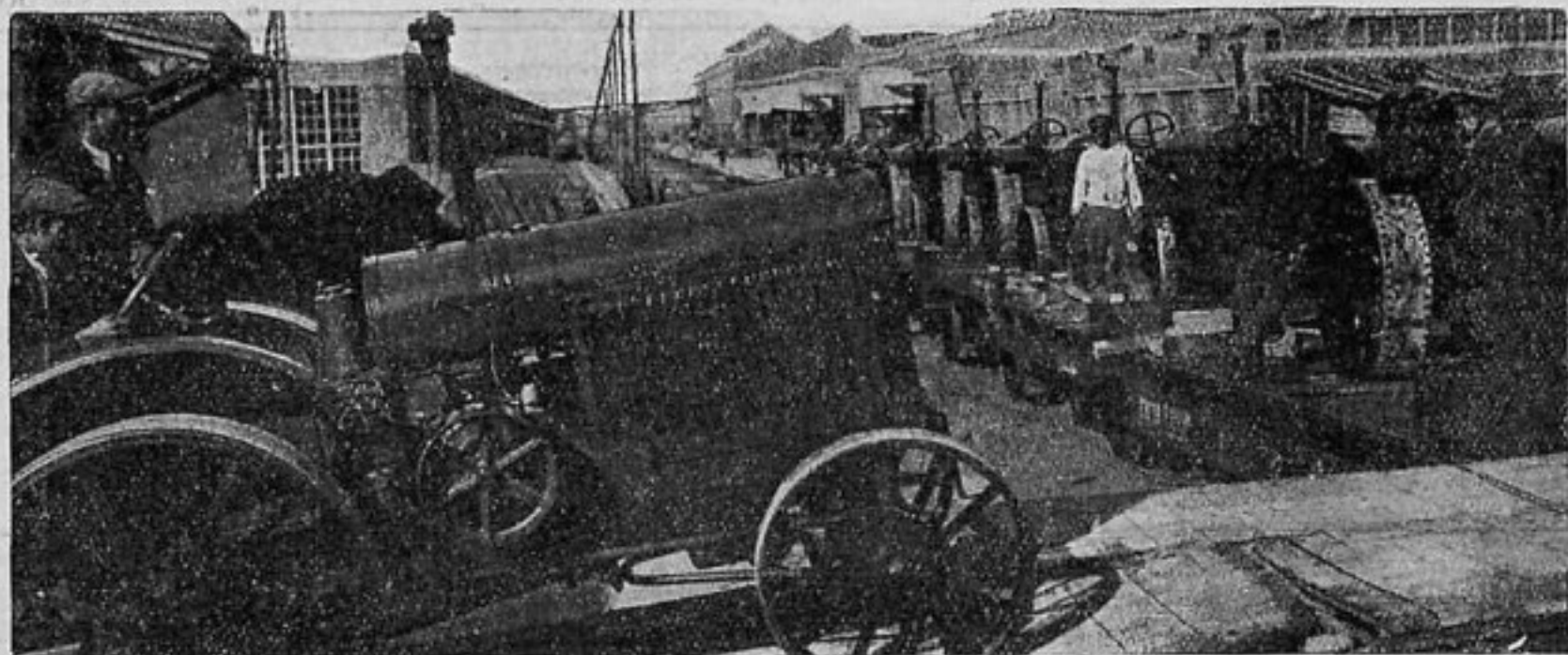
1 октября 1930 г.

М. Козлов

ЗАВОД АМО ПРЕМИРОВАН за ДОСРОЧНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА

14 сентября завод АМО выполнил годовую производственную программу и перевыполнил производственные задания по повышению производительности труда (годовое задание 50 проц., а заводом за 11 мес. выполнено 51,9 проц., или 103,4 проц. годового задания); по снижению себестоимости годовое задание дано в размере 12 проц., а завод за 9 мес. выполнил 13,2 проц., или 110,8 проц.; развернул соцсоревнование и ударничество (из 5100 чел. рабочих завода 4600 чел. состоят в ударных бригадах). Президиумы ВЦСПС и ВСНХ СССР постановили премировать завод ассигнованием в 750 тыс. руб. на постройку дома для рабочих.

НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТРАКТОРНЫХ ЗАВОДОВ



Сталинградский тракторный завод. Погрузка первых тракторов для отправки на советские поля

На Сталинградском

СТРОИТЕЛЬНЫЕ работы на сталинградском тракторном заводе рисуются так: здания производственные, вспомогательные и обслуживающие готовы на 98,5 проц., жилищное строительство достигает 72,7 проц., культ-бытовое позорно ничтожно — 17,7 проц. и по ж. д. транспорту сделано 99,1 проц.

Из целого ряда затруднений нужно отметить: недостаток квалифицированной рабочей силы и особенно каменщиков и плотников; недостаток в стойких материалах, особенно в рельсах, балках, листовом железе и трубах; задержку в изготовлении чертежей на общественные и культурно-бытовые здания и, наконец, задержку в получении импортного оборудования.

Обеспеченность проектами и рабочими чертежами скверная. Пререкания со Сталинградстроем задержали жилищное и культурно-бытовое строительство на несколько месяцев. Рабочих на строительстве 5 500 чел., а потребность превышает 10 000 чел.

Вообще обстановка на Сталинградском заводе безобразная. Оборудование отправляется нашим торгпредством из Берлина без всякого плана. Части, которые нужны здесь до зарезу, идут малой скоростью, причем работники торгпредства не отвечают на запросы из Сталинграда. Кроме этого, сборка тракторов тормозится весьма низким качеством медной и бронзовой арматуры, которая изготавливается ленинградским заводом „Знамя Труда“.

На заводе нет вентиляционных ремней; ремни, заказанные для 2-х тысяч тракторов заводу „Каучук“, не получены.

Окончание монтажа тормозится полнейшим отсутствием швеллеров и газовых труб. Любопытно, что из заказа на 3 000 т балок и швеллеров правление „Стали“ прислало лишь 440 т, а остальное количество отказывается доставить, в виду того, что в первую очередь нужно удовлетворить транспорт.

С газовыми трубами еще хуже. Из заказа на 1 200 т получено лишь 98 т. Энтузиазм среди рабочих настолько велик, что некоторые рабочие выбирают куски старых труб, сваривают их и используют. Но это мужество и чрезвычайный труд не могут спасти положения, так как трубы требуются в очень большом количестве.

Безобразное отношение поставщиков можно было бы описывать еще на десятках страниц, но мы ограничимся указанием на завод „Красная Заря“, который должен был 1 октября сдать оборудование автоматической телефонной станции, но как оказалось, еще не приступал к выполнению заказа.

На днях на заводе состоялся рабкоровский слет, на котором выступал председатель правления ВАТО т. В. В. Осинский и начальник Сталинградского завода т. Иванов. В своем выступлении т. Осинский (работающий здесь с бригадой ВАТО, помогающей налаживать производство) сказал, что завод переживает сейчас критический момент. Перелом возможен только при освоении американской техники в сочетании с социалистическими формами труда. До настоящего времени все организации стояли в стороне от строительства. Инициатива борьбы за перелом принадлежит рабкорам и печати. Поход рабкоров нужно приветствовать. В сравнении с июлем на заводе имеется некоторый сдвиг: начали работать кузница и литейный цех. Механический цех изменился мало. В общем темп налаживания, а также и выпуска продукции совершенно недостаточный. Из-за благих намерений сберечь валюту, на заводе не имеется необходимейших мелочей. В условиях производства американского типа это срывает работу. Надо упорядочить снабжение, сделать его непрерывным и надежным.

На Челябинском

Из объема работ по плану на 1929—30 г. в 45 млн. руб., фактически работы выполнены на 15 млн. руб., т. е. на 33 проц. Строительные ра-

боты по временным сооружениям достигают 77 проц., коммунальное строительство — 25 проц., жилищное — 12 проц., а здания производственные и вспомогательные еще не начаты стройкой.

Из недостатков наиболее выпукло ощущается нужда в рабочей силе, главным образом в каменщиках и чернорабочих. Всего не хватает 50 проц. потребных рабочих. Кроме того, дает себя чувствовать низкая квалификация большей части рабочих.

На строительстве остро ощущаются перебои в снабжении рельсами, круглым лесом, недостаток в строймеханизации, задержка в разработке проекта завода в части металлических конструкций.

Эскизные проекты по промстроительству получены от американской фирмы Альберт Кан в июле, рабочие чертежи, разрабатываемые Госпроектом до сих пор еще не закончены. Проекты по санитарной технике изготовляются Коммунстроем и до сих пор еще не готовы даже в эскизном виде. Типовыми проектами культурно-бытовых зданий Челябтракторострой обеспечен, но проектов ФЗУ и клуба еще нет. Нужно сказать, что кроме запоздания в изготовлении проектов по промстроительству (задержавшего постройку цехов) жилищное строительство было также задержано на 2 месяца вследствие споров с местными властями об отводе участка под рабочий город.

Не совсем благополучно и со снабжением оборудованием: металлоконструкции будут получены со значительным опозданием, хотя фундаменты для них на 60 проц. уже закончены.

Рабочих имеется 14 000, недостает 6 000 чел.

На Харьковском

Из объема строительных работ по плану на 1929/30 г. в размере 23 711 тыс. руб. работы выполнены на 13 500 тыс. руб., т. е. на 56,5 проц. Выполнение промышленного строительства достигает 41 проц., жилищное строит. — 42,7 проц., культ.-бытовое — 17,5 проц., санит.-техн. — 57,5 проц.

Остро стоит вопрос с рабочей силой и особенно с каменщиками и плотниками. Всего имеется 8 тыс. чел., а нужда превышает — 18 тыс. Таким образом, не хватает больше 10 000 чел. Кроме этого следует отметить и крайне низкую квалификацию каменщиков и плотников, на 50 проц. состоящих из учеников-цифцовцев.

Из строительных материалов недостает балок, швеллеров, труб и леса. Заказы на заграничное и советское оборудование реализуются очень слабо.

Проектировка опоздала и задерживает строительство. По промстроительству эскизные проекты получены без опоздания, но рабочие чертежи изготовляются Госпроектом крайне медленно.

* * *

Несмотря на приближенность всех этих данных, мы можем сделать два вывода: 1) объем производственных работ за 1929/30 г. значи-

тельно отстает от плановых предположений и 2) едва ли можно предполагать, что плановые задания наступающего года будут доведены до конца без ударных и героических мер. Такое заключение мы основываем на том, что все указанные нами недостатки продолжают властно царить на всех стройках.

Снабжение фондовыми строительными материалами проходило сравнительно удовлетворительно, но самоснабжение стройматериалами местного значения поставлено из рук вон плохо. Так на Челябинском тракторном строительстве, на территории самой постройки имеются залежи трепела мощностью в несколько млн. кубометров, из которого дешево и быстро можно было наладить свое производство трепельного кирпича. Вместо этого челябинские горе-строители ухлопали драгоценное время — летний сезон, массу денег и энергии, и получая огромное количество кирпича из других районов, выбрасывали его, так как на место доставлялось лишь 10 проц. годного, а 90 проц. брака.

Теперь, под нажимом общественности, Челябтракторострой приступил к постройке завода трепельного кирпича с выпуском 45 млн. штук в год.

Работа по снижению себестоимости на всех трех строительствах поставлена была весьма плохо. Директива о снижении себестоимости на 14 проц. не выполнена вовсе. Тем не менее имеются некоторые положительные моменты.

По Сталинградскому тракторному заводу дорогой проект жилищных комплексов Сталинградстроя заменен более экономным, взятым с других строений; использованы типовые проекты по культурно-бытовому строительству.



Сталинградский тракторный завод. В кузнечном цехе

По Харьковскому в значительной части использованы проекты Сталинградского тракторного завода; сильно упрощен и удешевлен тип жилищных комплексов; импортные металлоконструкции заменены советскими железобетонными.

По Челябинскому удачно организован завод бетонных камней, организованы лесные комбинаты для распила кругляка на лесоматериалы, использованы отходы лесоматериалов и т. д.

1 октября 1930 г.

М. К.

В БОРЬБЕ за „ТВЕРДУЮ НЕФТЬ“

В НАСТОЯЩЕЕ время газета „Труд“ в довольно печальном одиночестве борется за сибирские сапропелитовые угли. Мало кто знает о них. Их начали год тому назад разрабатывать в тиши лабораторий ряда научных учреждений. Изучение происходило крайне медленно и малозаметно, но все данные за то, что кузбасские сапропелиты станут общеизвестны, о них заговорят как о громадном вкладе в наш нефтяной фонд, когда промышленная переработка их осуществится.

Весьма важно то, что сапропелиты — „твердая нефть“ — находятся в таком многообещающем промышленном районе, как Кузбасс. Они здесь залегают на громадной территории в 20 тыс. км. Лишь на 50 км ориентировочная разведка определяет залегание сапропелитов в 150 млн. т. Весь запас определяется в 125 млрд. т. А что это означает, видно из того, что согласно опытной перегонке сапропелита, произведенной специальной комиссией, из каждой тонны кузбасских сапропелитов можно получить 18,7 проц. легкого и 10,9 проц. тяжелого моторного топлива.

Разведка в настоящее время разворачивается в трех пунктах на реке Барзасе — в месторождениях барзасском, кажмальском и детютанском, на площади, как указано выше, в 50 км. Недавно прибывший из Барзаса представитель института им. Менделеева сообщает, что из барзасских сапропелитов при сухой перегонке и низкой температуре получается от 25 до 35 проц. дегтя, который по своим свойствам мало чем отличается от нефти. При перегонке дегтя получается до 40 проц. моторного топлива (бензин, керосин), которое по своим свойствам не уступает таким же продуктам, получаемым из нефти. Испытания этих продуктов показали прекрасные результаты. Выходы моторного топлива, получаемые при крекинге, составляют в среднем около 50—60 проц. есей массы остатка от первой гонки. Остающиеся 40—50 проц. также могут быть полностью использованы.

Для того чтобы двинуть проблему сапропелитов, нужно разрешить две основные, нетерпящие отлагательства задачи: немедленно отправить к месту разработок сапропелитов хотя бы две полужаводские установки и немедленно же, до морозов, провести грунтовую

дорогу, в том числе по непроходимой тайге, на расстоянии 11 км. С большим трудом и с большой настойчивостью бригада „Труда“ и других общественных организаций добивается в ряде хозяйственных учреждений, в том числе и в ВСНХ, ускорения производства и доставки на место небольших заводов для переработки сапропелитов.

Еще острее стоит вопрос с дорожным строительством. Без дороги нельзя не только отправлять заводские сооружения и вывозить сапропелиты, но и доставлять продовольствие рабочим, а их уже там, на сапропелитовых разработках, имеется до 250 человек; образовался целый поселок, который испытывает значительные перебои в снабжении продовольствием.

Нужны мощные гусеничные тракторы для корчевки, нужны технические силы для руководства дорожным строительством в тайге. Ни техников, ни требуемых машин сибирские организации не дают. По соседству Зернотрест ведет большое дорожное строительство в своих совхозах, но он не находит возможным уделить три машины сапропелитовым разработкам, хотя нефть совхозам крайне пригодилась бы.

Активно выступил Сибирский Автодор. Безуспешно домогаясь получить три гусеничных трактора у сибирских „за-

висящих“ организаций, Сибавтодор настойчиво их требует в Москве, зовет на помощь Центральный Совет Автодора.

После всестороннего обсуждения всей этой проблемы дорожная секция Автодора вынесла следующие решения:

Срочно послать из Москвы технические силы для изыскания и проведения дороги в тайге к месту разработок; возбудить через Центральный Совет Автодора ходатайство перед правительством об отпуске Сибуглю специально для обслуживания сапропелитовых месторождений в Барзасе трех гусеничных тракторов; мобилизовать денежные средства для производства аэросаней Барзасскому району, предварительно выяснив желательные типы аэросаней; широко организовать автодоровские коллективы при строительстве дорог, привлечь Зернотрест и другие организации Сибири к дорожному строительству в районе Барзаса.



Сапропелиты залегают очень близко от поверхности земли (1—2 м)

АВТОДОР, на ПОМОЩЬ БАРЗАСКИМ САПРОПЕЛИТАМ!

СИБИРЬ имеет 125 млрд. т сапропелитовых углей. Барзасские сапропелиты дают большой процент моторных жидкостей (бензин и керосин); остатком является зола, дающая хороший цемент, необходимый для развертывающегося строительства Сибири. Бензин и керосин, получаемые из барзасских сапропелитов в полтора раза дешевле бакинско-грозненских. Эти цифры дают нам начальные лабораторные исследования сапропелита и три исследованных месторождения.

Кто может сказать, что их только 125 млрд. т и что они будут только в полтора раза дешевле бакинско-грозненских? Эти цифры ориентировочны, но уже из этих данных мы можем видеть какой переворот вносит Барзас в экономику Сибири. Сибирь может смело сказать: „У меня все возможности из Сибири аграрной, Сибири отсталой превратиться в Сибирь индустриальную“.

Барзас освобождает и без того загруженную сибирскую магистраль от перевозок дорогостоящих бакинско-грозненских продуктов. Барзас избавляет нас от опасений очутиться перед лицом невыполненных планов заброски к нам бакинско-грозненских нефтепродуктов.

Разработку барзасских месторождений и постройку заводов по обработке сапропелитов нужно форсировать.

Общественность, и в первую очередь Автодор, должны оказать всемерную помощь правительству. Автодор сейчас же должен мобилизовать общественность через печать, окружить разработку сапропелитов неусыпным вниманием, взять шефство над разработками и постройкой заводов и поставить первой своей задачей оказание реальной помощи в устройстве под'ездных путей к барзасским месторождениям.



Семеновская шахта сапропелитов в Барзасском районе

Сибирская организация Автодора говорит Центральному Совету и всей советской общественности: „Мы знаем все трудности, которые нас ожидают, но мы победим их. Тайга страшна вам, а нам она поможет победить трудности. Для дорог нужен лес, тайга нам его даст. Для постройки дорог нужны машины, дайте их нам и мы покажем, как сибиряки могут бороться с трудностями. Дороги будут сделаны в срок. Мы поможем построить заводы. Мы покажем небывалые темпы, ибо каждый член Автодора твердо уясняет себе, что Барзас—это сибирский Баку, Барзас—будущее автодорожного транспорта Сибири“.

Ново-Сибирск

В. Дрегузов

ПОМОГАЮТ ЛИ ПРОФСОЮЗЫ РАБОТЕ АВТОДОРА?

В ТЯЖЕЛЫХ условиях приходится работать коллективам Автодора на предприятиях и в учреждениях. В большинстве они кроме членских взносов не имеют никаких иных средств для развертывания работы.

Но на пути успешной работы коллективов Автодора зачастую стоят препятствия не только материального порядка. Часто не идут навстречу хозяйственники: не дают помещения для занятий кружков, не желают передавать коллективам ненужного им автоимущества.

Кто же должен защищать интересы коллектива Автодора на фабрике, в учреждении, кто может и должен оказывать им содействие и посильную помощь в работе?

Не считая отделений Автодора и других руководящих органов общества, конечно, в первую очередь завкомы и месткомы.

Что же мы видим на деле?

Десятки рабкоров-автодоровцев сообщают нам о том, что профорганизации не интересуются работой Автодора, не заслушивают отчетов о деятельности местных коллективов, не оказывают им поддержки, несмотря на

специальные циркулярные указания высшей профсоюзной организации—ВЦСПС.

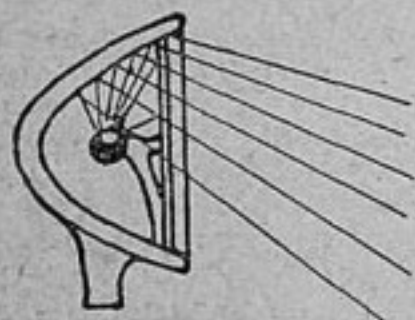
В некоторых случаях дело доходит до несомненного головотяпства. Так, например, рабкор А. Сигитов сообщает нам, что в Рыбинском округе были случаи, когда профорганизации запрещали организовывать коллективы Автодора на предприятиях, мотивируя это тем, что там и без того много различных добровольных обществ. В ряду таких профголовояпов на первом месте: местком станции Рыбинск-товарная, завком фарфоровой фабрики, местком ветеринарного техникума.

Заводские и местные комитеты должны впредь коренным образом изменить свое отношение к Автодору. ВЦСПС совместно с Центральным Советом Автодора следует напомнить местномам и завкомам о значении и задачах Автодора. Общественная организация, содействующая развитию мощного автотракторостроения, развитию широкого дорожного строительства, подготовке автомобильных и дорожных кадров, вправе твердо рассчитывать на постоянную поддержку профсоюзов и их низовых органов.

Н. З.

ОСВЕЩЕНИЕ ПУТИ АВТОМОБИЛЬНЫМИ ФАРАМИ

УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЕ переднее освещение автомобилей еще не является окончательно разрешенной проблемой. Требование достаточно яркого света фар, вытекающее из постоянно увеличивающейся скорости автомобиля, было легко достигнуто с введением электрического освещения.



1. Направление лучей в лампе с зеркальной поверхностью

Мощные прожекторы у автомобилей необходимы для освещения в пути предметов и неровностей дороги, главным образом, на левой ее стороне на возможно большем расстоянии. Для распознавания пешехода, одетого в небросающееся в глаза платье (ткань которого отражает 10 проц. падающего на нее света), требуется освещение 0,028 м свечи (0,3 ф. св.), а для получения такого освещения на расстоянии 30,8 м (100 фут.) нужна действительная мощность источника света в 3 000 свечей.

Такая мощность может быть достигнута исключительно при помощи рефлектора, помещенного за источником света большей яркости. Для получения необходимой силы света от двух фонарей диаметром по 225 мм (с полной излучающей поверхностью в 0,093 кв. м—1 кв. фут.), яркость этих фонарей должна быть во всяком случае не менее 3 000 свечей на 0,093 кв. м (1 кв. ф.). Эта яркость приблизительно равна яркости свечения белой бумаги, освещенной непосредственно прямым солнечным светом.

Таким образом, применяемый на автомобилях сильный отраженный свет при непосредственном взгляде наблюдателя вызывает неприятное ощущение ослепления.

Последствия ослепления, известные каждому по собственному опыту, являются большой угрозой для безопасности движения и поэтому задача, стоявшая перед техникой, состояла в создании приспособлений, дающих, с одной стороны, достаточное количество света, а с другой, исключаящих возможность ослепления встречных.

В Англии и САСШ это обстоятельство сделалось предметом продолжительных исследований особых комиссий еще задолго до войны 1914 г.

В различных странах к этому вопросу сейчас подходят с разных точек зрения. В Европе пришли к заключению, что шофер нуждается в сильном освещении, действующем на большое расстояние и разрешили вопрос об ослеплении тем, что дали возможность переключить ослепляющий свет на неослепляющий, как только этого требует безопасность движения.

Американские светотехники стоят на другой точке зрения. Они находят нужным проведение

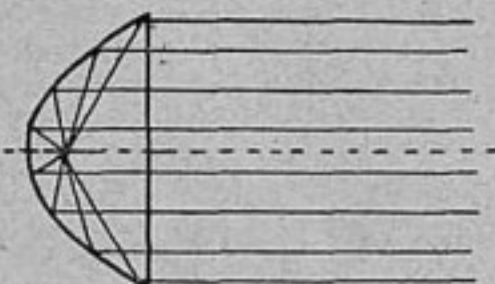
постоянного освещения, при котором, с одной стороны, шоферу была бы гарантирована достаточная освещенность пути, а с другой — была бы исключена возможность ослепления.

Сопоставляя правительственные постановления различных государств, видно, что почти везде допускается сильный дальний свет. При проезде по населенным пунктам и при встрече с другими машинами требуется уменьшение силы света. Это основное требование постановлений было утверждено представителями европейских государств на с'езде осветительной комиссии в Женеве в июле 1924 г.

Быстрота движения, которой необходимо придерживаться в целях безопасности, находится в зависимости от силы света и мощности рефлекторов. Опыты во Франции показали, что при скорости ниже 20 км в час достаточны обыкновенные фонари, при 20—25 км в час в 100 м расстояния от машины сила света должна быть 0,05—0,15 люкс. При скорости свыше 50 км на том же расстоянии должно быть не менее 1 люкса.

В Европе привыкли (и экономичность автомобильного движения требует) не только днем, но и ночью, к несравнимо большей скорости, чем 50 км в час. Поэтому в Европе для достижения нужной силы света употребляются мощные рефлекторы.

Предложения американских светотехников, требующих ограничения силы рефлекторов над



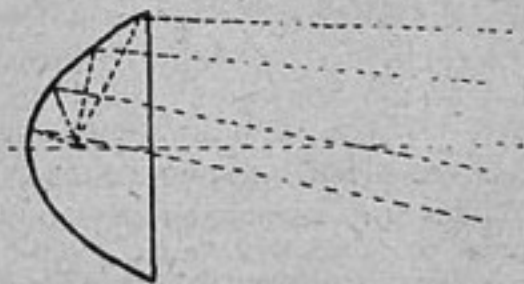
2. Направление лучей источника дальнего освещения в лампе „Осрам-Билюкс“

горизонталью, в то время как под горизонталью ее не ограничивают, отклоняются английскими светотехниками по следующим основаниям. При таком освещении все верхние части выплывающих перед автомобилем предметов длительно остаются в темноте, и распознавание препятствий, а также ориентировка на местности оказываются более затруднительными и влияющими на безопасность движения. Кроме того, при езде по неровной (гористой) улице и при

колебаниях автомобиля, лучи, проходящие под горизонталью, могут попасть в глаза встречного и вызовут ослепление. Этому взгляду придерживаются все европейские светотехники.

Водитель требует, чтобы и с уменьшенным светом ему было гарантировано возможно более дальнее освещение пути. Для этого необходимо освещение определенного участка пути впереди машины и полное устранение колебания в освещении дороги при переключении сильного света на уменьшенный свет.

Отсутствия ослепления пытались достигнуть уменьшением силы света источника



3. Направление лучей источника уменьшенного света в лампе „Осрам-Билюкс“

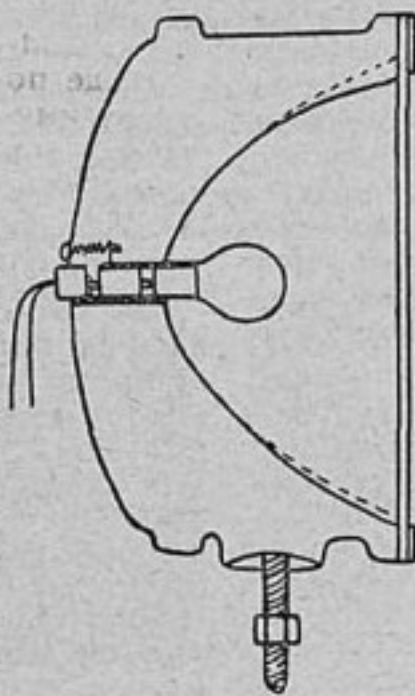
дальнего освещения, уменьшая его либо включением сопротивления в поток света, либо, пропуская световой поток сквозь механическидвигающийся светопоглощающий фильтр. Однако эти меры влияют на освещенность дороги и дальность светового снопа.

Вторым способом достижения неослепляющего света было то, что брали вторую, только для этой цели предназначенную пару рефлекторов, направленную вниз, так что ни один ослепляющий луч не попадал в глаза встречным. Следствием такого наклона рефлектора являлось резкое уменьшение дальности освещения. Другие способы уменьшения ослепления основаны на комбинации обеих систем и также не могли вполне удовлетворять предъявленным требованиям.

Значительным достижением на пути разрешения задач неослепления является переход к конструкциям, которые заключаются в техническом использовании направления лучей в самом рефлекторе.

Для получения от фар неослепляющего света стали применять лампы накаливания с особо сконструированной зеркальной поверхностью. Светящееся тело лампы выдвинуто вперед из фокуса рефлектора и зеркальная поверхность лампы действует как экран, отражая пучок лучей вниз. Таким образом попадающие на верхнюю часть рефлектора лучи отражаются перед автомобилем (рис. 1). Эти лампы снабжены специальными рефлекторами, устанавливаемыми рядом с нормально действующей на дальнейшее расстояние парой рефлекторов.

На этом же принципе построена и другая лампа с двумя светящимися нитями (точками) и затемняющим колпачком „Osram-Bilux“.



4. Деформирование (частичное изменение) параболической поверхности рефлектора

В этой лампе соединяется источник для дальнего и уменьшенного света, причем источник для дальнего освещения находится в фокусе рефлектора. Направление лучей соответствует рис. 2. Источник уменьшенного света находится перед фокусом рефлектора и немного выше оси его. Кроме того лампа снабжена колпачком, который ловит нижнюю часть светового снопа и вызывает такое же действие, как в вышеуказанной лампе с зеркальной поверхностью (рис. 3). Путь лучей светового снопа идет, таким образом, ниже уровня глаза и исключает возможность ослепления. Помещением источника света вне фокуса достигается желательное рассеивание света по сторонам. Сила уменьшенного источника света может быть увеличена до такой степени, что дальность его будет вполне достаточной, а кроме того при переключении обеспечивается полная равномерность освещения.

Американские светотехники для использования направления лучей в рефлекторе пользуются деформированием параболической поверхности рефлектора (рис. 4), результатом чего является отклонение вверх направленных лучей. Деформирование рефлекторов делается у одних с постепенным переходом, как показано на рис. 4, у других ступенчатым. Боковое рассеивание достигается при помощи системы рифленых стекол.

В заключение можно сказать, что благодаря новым исследованиям светотехнике удается постепенно найти правильный путь к разрешению задачи автомобильного освещения, отвечающий требованиям безопасности и удовлетворяющий требованиям водителя.

Ленинград

МОТОЛОДКИ УЧАСТВУЮТ В ЛИКВИДАЦИИ ГРУЗОВЫХ ЗАТОРОВ

ВОДО-МОТОРНАЯ секция Средне-волжского краевого отделения Автодора начала широко развивать свою работу, после того как была построена вполне оборудованная причальная станция.

В настоящее время секция объединяет 18 лодок членских, 3 учрежденческих и 2 лодки общества; преобладают лодки со стационарными автомобильными двигателями в среднем от 12 до 16 сил, есть лодки с моторами в 40 сил.

Общественная работа секции выражается в участии в походах. В последнее время в связи с отсутствием транспорта правление общества стало на путь привлечения своих членов к перевозкам грузов для снабжения города, в частности общество предоставило лодки союзу рыбаков для перевозки рыбы и Союзплодоовощи для перевозки овощей.

Опыт показывает, что с этой задачей секция справляется, и сейчас стоит вопрос об увели-

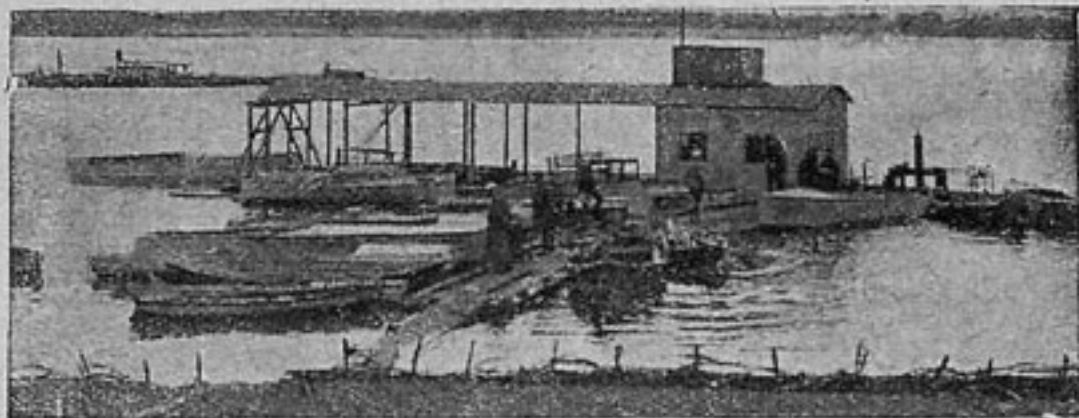
чения числа лодок, работающих на перевозках (всего ходят 4) до восьми.

Водо-моторная секция принимает также большое участие в работах группы по изысканию Волгостроя.

Секция в настоящее время прорабатывает вопрос об организации верфи для постройки лодочных корпусов как для самих водомоторников, так и для хозяйственных организаций.

Самара

Карцев



Водная станция Автодора в Самаре

В БОЯХ за СОВЕТСКИЙ МОТОЦИКЛ

24 сентября прибыла в Москву группа ленинградских мотоциклистов, совершающая пробег на советских мотоциклах, построенных ленинградским трестом «Тремасс», по большому маршруту Ленинград — Москва — Тула — Хальков — Брянск — Смоленск — Псков — Ленинград.

Пробег мотоциклистов должен показать пригодность этого типа советских мотоциклов для развертывания массового производства.

Центральный Совет Автодора, придавая большое значение этому пробегу и ведя сейчас кампанию за советское мотоцикlostроение, устроил ленинградским мотоциклистам теплую товарищескую встречу.

Ленинградцы были на приеме у председателя мотоциклетной секции, зам. наркомвоенмора т. С. С. Каменева и у зам. председателя Центрального Совета Автодора т. В. Ф. Дмитриева.

Ниже мы приводим в выдержках речь т. С. С. Каменева на приеме мотоциклистов, представляющую значительный интерес для наших читателей и намечающую пути и методы борьбы автодоровской общественности за широкое советское мотоцикlostроение.

МЫ НАЧАЛИ борьбу за создание советского мотоцикла. На выставке мотоциклов в Москве среди других машин особенно выгодно отличалась машина „Тремасс“, одна из тех, на которых вы приехали. Она отличалась тем, что была чрезвычайно тщательно сделана и являла собой точную копию заграничной машины. Нас беспокоило только то, что это маленькая рабочая машина. Справится ли она с задачей, которая ложится на мотоцикл в смысле обороны?

Мы уже обсуждали вопрос, какая машина нам нужна. Мы стали на тот путь, что нам необходимы две машины: одна типа „Тремасс“ и другая — боевая машина.

Для выбора типа боевой машины на выставке имелось несколько экземпляров машин Ижевских заводов. Я, лично, думаю, что машины отклонились от правильного начального задания. Они хотели об'ять необ'ятное и ответить на все вопросы. В силу этого они получились очень тяжелые. Правда, знатоки мотоциклетного дела оценили качество ижевской машины, и считают, что хотя она и тяжелая, но отвечает тем требованиям, которые предъявляет к машине боевая обстановка. Я лично не думаю, что условиям боевой обстановки отвечает только машина слоновьего типа. Я считаю, что для боевых условий нужна особая машина для особой службы и полностью разделяю взгляд, что легкая машина в целом ряде случаев выполнит и обслужит военные потребности.

Ваше появление в Москве можно рассматривать как начало рождения нашего советского мотоцикла, который сразу пущен в испытание и это испытание даст нам ответ — насколько эта машина пригодна в боевой обстановке.

Вам уже говорили, что мы здесь проталкивали вопрос мотостроения. Мы затеяли постройку мотозавода. Нам этот завод, конечно, совершенно необходим. Мы хотели на этом заводе выпускать 50 000 мотоциклов. Мы надеемся, что этот завод будет закончен постройкой в 1931—1932 г.

Почин ленинградцев с мотоциклами „Тремасс“ открывает большие возможности. Мы рассчитывали, что вы нам в ближайшее время выпустите 300—400 машин. Это все-таки удовлетворило бы то желание и тот интерес по линии советского мотоцикла, который мы чувствуем по письмам от целого ряда рабочих организаций.

Если ваши машины выдержат этот пробег, то перед нами вопрос станет более серьезно и твердо. Это будет означать, что мы на эти машины ставим определенную ставку, именно на тот период, пока будет готов большой завод.

У нас нет пока точной установки, где мотоцикл найдет свое применение. Он ведь должен найти применение не только у отдельных товарищей для личного пользования, но, главным образом в нашем социалистическом строительстве. Мотоцикл должен стать одним из рычагов, двигающих наше строительство.

Разве эта машина не является необходимой в наших гигантах, в наших новых сельскохозяйственных и производственных центрах? Конечно, является. Она нужна для работы, для связи, для того, чтобы об'езжать данное хозяйство. Как

это ни странно, но уже напрашивается мысль о том, что в целом ряде наших гигантов нужны небольшие аэропланы-авиетки, для того чтобы из центра управления облететь район и выяснить состояние посе-



Председатель мотоциклетной секции Автодора — зам. наркомвоенмора т. Каменев среди ленинградских мотоциклистов

вов, зрелость их и т. д. С воздуха это хорошо видно.

Мотоцикл найдет применение на службе Наркомпочтеля. Наши газеты путем развоза их мотоциклом гораздо скорее будут на месте, чем сейчас, когда это делают разносчики.

Это все наталкивает на мысль, что обойтись на культурном фронте без мотоцикла невозможно. И если до сих пор произошла с этим делом задержка и почему-то мотоцикл оказался ненужным, то это просто недоразумение.

Как бы то ни было, мы сейчас стоим перед задачей необходимости раз'яснения, в какой отрасли, на каких фронтах нашего строительства мотоцикл окажется необходимым и если нам это быстро удастся сделать, то мы предъявим требования к производству в более крупных масштабах.

Можно ли это сделать только словами? Уже один десяток мотоциклов, который мог бы быть поставлен на практическую работу в том же Наркомпочтеле, Наркомземе, Наркомфине — я думаю, например, о развозке артельщиками денежных сумм — сыграет громадную роль в целом ряде общих вопросов. Надо попробовать внедрить мотоцикл в эти учреждения не словами, а создать такую группу, которая на ваших мотоциклах провела бы эту работу.

С этой точки зрения, я думаю, будет полезно после этого громадного пробега, который вы проделаете, обдумать ряд начинаний и просить вас принять в них активное участие, а может быть и в ряде случаев и самим осуществить их. Наши культурные походы, политические кампании, которые мы сейчас проводим среди крестьян, все наши бригады, которые мы вы-

сылаем туда для той или иной задачи политического порядка, посаженные на мотоциклы, уже сразу прошибут для мотоцикла дорогу.

Есть один щепетильный вопрос. Мотоцикл как машина индивидуальная, которую каждый стремится иметь, должна быть несомненно дешевой. Если мотоцикл стоит сейчас 1000 р., то при массовом производстве он обойдется дешевле. Нам хотелось бы, чтобы вы по возвращении из пробега занялись вопросом калькуляции этой машины в области сокращения часов труда, необходимого для постройки одного экземпляра. Если машина стоит сейчас 1000 р., это терпимо лишь пока. Тысячу затратить на машину сможет большой любитель, но целый ряд товарищей, которым эта машина очень нужна, задумаются над тем, могут ли они затратить тысячу руб. на покупку мотоцикла. Надо стоимость этой машины довести до размеров, доступных самым широчайшим массам. Я думаю, что при массовом изготовлении этой машины вы сможете стоимость ее довести до 600—700 руб.

Удовлетворит ли нас эта цена? Я боюсь, что нет. И вот почему. Сейчас за тысячу рублей покупают мотоциклы, потому что он все-таки дешевле автомобиля „Форд“, а что будет через три года, когда „Фордов“ будет выпущено 200 000? Машина „Форд“ будет стоить 1000 руб. и если мотоцикл будет стоить 700 руб., то тут выйдет уже небольшая разница и будут стремиться приобретать „Форд“. Из этого вытекает, что надо заботиться о максимальном снижении стоимости мотоцикла.

На этом я заканчиваю и еще раз пожелаю вам от глубины души успеха в абсолютно правильном пути, по которому вы пошли.

СКОРЕЕ ВЫПУСКАЙТЕ МОТОЦИКЛЕТНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА!

МОТОЦИКЛ — лучшее и наиболее удобное средство связи. Мотоцикл незаменим для Красной армии, для нужд наркомата почты и телеграфа, для колхозов и совхозов и для индивидуального пользования.

В настоящее время, когда вопрос о строительстве мотоциклетного завода разрешен в положительном смысле, когда комиссией ВСНХ утвержден ориентировочный план мощного мотозавода в Ижевске производительностью в 50 000 машин ежегодно, само собой напрашивается предложение о немедленном выпуске мотоциклетных обязательств.

Мы приведем здесь отдельные, наиболее характерные выдержки из груды писем, присланных в редакцию по этому вопросу.

— Прошу редакцию сообщить мне, — пишет ростовский автодоровец т. Панченков, могу ли я купить мотоциклетное обязательство. По получении утвердительного ответа я сейчас же внесу накопленные мною для этой цели 400 рублей и вызову других товарищей. Вложением своих средств мы ускорим строительство мотоциклетного завода.

Тов. Панченков не один. Вот не менее характерное письмо рабочего Ив.-Вознесенского металлзавода № 4 т. Кузнецова. Он пишет:

— Для скорейшего развития мотоцикlostроения необходимо ускорить сбор средств. Нужно, как можно скорее, выпустить мотоциклетные обязательства. Я бы лично потуже подпоясался ремнем, но обязательство купил бы.

Сейчас, когда ширится и крепнет коллективизация сельского хозяйства, когда максимум

внимания уделяется районам — на первое место выдвигается наиболее удобное и дешевое средство передвижения — мотоцикл. Колхозник, районный советский работник, ветеринарный врач, агроном, дорожный техник — все они в одинаковой мере нуждаются в мотоцикле.

— Мы работники Н. Николаевской землеустроительной партии, члены Автодора, горячо приветствуем решение Ю по постройке мотоциклетного завода в 1931/32 г. и просим поскорее провести его в жизнь. Мы думаем, что если правительство выпустит мотоциклетные обязательства на подобие велосипедных, то будет создана солидная денежная база для постройки завода. Трудно перечислить все, что может дать мотоцикл деревенскому работнику, можно лишь с уверенностью сказать, что он окупит себя в течение одного-двух лет.

Дайте нам мотоцикл! — дружным хором заявляют командиры Красной армии. Письмо командира взвода Н артполка т. Козлова звучит особенно убедительно.

— Я не мотоциклист, — пишет он, — но мотоцикл моя мечта. И не только моя. РККА имеет тысячи командиров, которые жадно ждут советских мотоциклов. Начинайте скорее строить завод и привлекайте для этого средства населения. Я уверен, что производство 50 тыс. мотоциклов в год окажется недостаточным. Стройте завод с большей производительностью. А самое главное — не задерживайте выпуска мотоциклетных обязательств.

Вопрос о выпуске мотоциклетных обязательств назрел и должен немедленно подвергнуться тщательному обсуждению. Мы думаем, что ВАТО, ЦС Автодора и другие организации поддержат это предложение и примут все меры для его скорейшего осуществления.

СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ в 1930/31 г.

МЫ НА ПОРОГЕ нового хозяйственного года. Контрольные цифры народно-хозяйственного плана на 1930/31 г., одобренные в основном правительством РСФСР, ставят перед всей страной целый ряд новых количественных и качественных заданий. Промышленность должна в предстоящем хозяйственном году увеличить валовую продукцию на 55,5 проц. вместо прошлогоднего роста на 30 проц. Капитальное строительство в различных отраслях народного хозяйства составит 4 млрд. руб.

По линии сельского хозяйства контрольные цифры дают задание расширить общую посевную площадь в РСФСР на 19 проц. при одновременном расширении посевной площади в совхозах в 4 раза, а в колхозах в 2 раза.

Такой бурный рост народного хозяйства в третьем году пятилетки налагает огромные обязательства на все наше дорожное хозяйство.

Правительство РСФСР в своем июньском решении настоятельно требует от всех местных исполкомов и заинтересованных организаций добиться в 1930/31 г. решительного перелома в дорожном строительстве.

В какой мере директивы правительства нашли отражение в народно-хозяйственном плане на 1930/31 г.?

Контрольные цифры, одобренные в основном правительством РСФСР предусматривают, что в 1930/31 г. в дорожное хозяйство должно быть вложено всего 550 млн. руб., вместо 150 млн. руб., затраченных в текущем году.

Таким образом, дорожное хозяйство делает в 1930/31 г. гигантский скачок вперед по размерам затраченных средств.

Но не только учетверяются капитальные затраты, на ряду с этим делается первый решительный шаг к увеличению производства дорожных машин — этого наиболее узкого места во всем дорожном строительстве. Если за весь текущий год наша промышленность выработала дорожных машин всего на 6,5 млн. руб., то уже в предстоящем хозяйственном году промышленность РСФСР, внемя воплям бездорожья, принимает заказ на изготовление различных дорожных машин на 30 млн. руб.

Итак 400 млн. руб. сверх вложений текущего года правительство подкрепляет еще новыми дорожными машинами на несколько десятков миллионов рублей.

В связи с этим перед всеми местными организациями ставится задача: за счет улучшения качества работы и большей экономии увеличить объем дорожного строительства по сравнению с текущим годом не в 4, а в 8—10 раз.

Впервые за все годы революции трудовая дорожная повинность получит исключительное по своим размерам значение. До сих пор трудовое участие населения в дорожном строительстве давало сумму в пределах 10—20—30 млн. руб. в год. В 1930/31 г. и на этом участке дорожного фронта должен наступить решительный перелом. Объем трудового

участия населения в дорожных работах только на территории РСФСР намечен в сумме 150 млн. руб. Чтобы выполнить это задание (а оно должно быть безусловно выполнено), предстоит по всей стране развернуть среди широких масс сельского населения агитационную автодорожную работу.

Принятые правительством контрольные цифры обязывают местные советы, коллективы Автодора, дорожные органы заранее в каждом селе, колхозе и совхозе составить план дорожного строительства на предстоящий хозяйственный год. Эти организации должны нести всю ответственность за качество проведения трудовой дорожной повинности.

Нужно теперь же приступить к подготовке проведения трудповинности. В районах сплошной коллективизации колхозы должны включить в план своих работ дорожное строительство. Нужно заранее подготовить и подвести к местам дорожных работ строительные материалы, договориться с соответствующими организациями о присылке дорожных техников и инвентаря.

На долю местных советов падают огромные обязательства. Достаточно указать, что вложения местных бюджетов РСФСР на дорожное строительство должны составить в предстоящем году 109 млн. руб. К сожалению, нужно признать, что местные исполкомы все еще не прониклись исключительным значением мероприятий по борьбе с бездорожьем. Об этом свидетельствует тот факт, что несколько десятков представителей местных исполкомов, выступавших на днях в правительстве РСФСР по поводу контрольных цифр на 1930/31 г. ни одним словом не обмолвились о нуждах и запросах дорожного хозяйства.

Ну, разве можно считать сколько-нибудь удовлетворительным выступление на заседании Совнаркома РСФСР представителя Сибирского крайисполкома т. Зуева-Ратникова, назвавшего „сумасшедшим бредом“ директиву Госплана о постройке в Сибири 3¹/₂ тыс. км ледяных дорог, предназначенных, главным образом, для обслуживания нужд лесного хозяйства. Замечательнее всего то, что тот же т. Зуев-Ратников, назвавший исключительно важное мероприятие, имеющее крупное народно-хозяйственное значение „сумасшедшим бредом“, не мог привести ни одного сколько-нибудь вразумительного, заслуживающего внимания соображения, которое говорило бы о том, что на территории обширной Сибири нельзя построить такого количества дорог.

Мы подробно коснулись этого случая, ибо он характеризует безотрадное отношение местных советских органов к дорожному хозяйству.

Если не будет создан решительный перелом — нет никакой гарантии в том, что даже скромные задания по дорожному строительству, запроектированные контрольными цифрами на 1930/31 г., будут выполнены.

Мобилизуем всю пролетарскую общественность, секции советов, миллионную армию автодорожцев на выполнение принятой на 1930/31 г. программы дорожного строительства!

М. Шейнин



На дорожных работах

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО „ЗЕЛЕННОГО ГОРОДА“ БЕЗ РУЛЯ и ВЕТРИЛ

В связи с постройкой под Москвой нового социалистического города отдыха „Зеленый город“ редакция „За Рулем“ и Центральный Совет Автодора выдвинули проект постройки первой в СССР образцовой автомобильной дороги (автострады) из Москвы в „Зеленый город“.

Для проверки хода дорожного строительства редакция послала на место работ рабочую бригаду, которая обнаружила целый ряд серьезных недостатков.

ДОРОЖНОЕ строительство — важнейшая работа, особенно в начале такого огромного дела, как постройка „Зеленого города“. Оно должно вестись образцово и показательно и обеспечить подвоз стройматериалов и продуктов для рабочего городка.

Что же выявила рабочая бригада „За Рулем“ на этом строительстве?

План дорожного строительства в этом году почти сорван. Если по документам можно было принять 35 проц. построенных хозяйственных дорог совместно с петлями от автострады, то, судя по фактическому состоянию дорог, половину надо сбросить, так как дороги непригодны по своему состоянию.

Весной, когда нужно было приступить к работе, все организации спали, и лишь сейчас, проснувшись от спячки, стали наверстывать упущенное, что и привело к краху намеченного плана.

Облдортранс имел две машины по корчеванию, но не было лесорубов. Два трактора, вместо 10, исполняли всякую подручную работу, и вместо 15 машин по подвозке щебня и гравия работали две. Не будем останавливаться на специалистах, так как этот вопрос не могут урегулировать и в Москве. Вина заключалась в том, что лесничество не хотело брать вальщиков леса по причине прихода их группами по 4—5 чел., а им хотелось по 20—30 чел., а правление „Зеленого города“ не поторопливало ни лесничество, ни Облдортранс.

В данный момент прораб участка, работая с вальщиками в количестве 100 чел., не имеет окончательного плана планировки дорог и это может свести к нулю всю работу.

Подвоз с собственного карьера щебня и гравия прекращен из-за отсутствия хорошей дороги и транспорта.

Рабочая бригада подчеркнула на заседании в редакции „За Рулем“, что за срыв работ по дорожному строительству в „Зеленом городе“ отвечает отчасти и Московское отделение Автодора, которое не заинтересовало своих членов этим строительством. Московский Автодор даже в данное время не интересуется первой в СССР автострадой.

Проект архитектора Ладовского надо было бы в Автодоре и в журнале „За Рулем“ обсудить и провести широкую дискуссию на фабриках и заводах о возможностях такого американского строительства.

Правление „Зеленого города“ и Облдортранс решили, что без Автодора будет спокойней работать по дорожному строительству. Постройка автострады проходит без выявления общественного мнения.

Стакими „сюрпризами“ надо покончить. Выезд бригады выявил вопиющее состояние дорожного строительства. В будущем году будут опять делать, ломать и расходовать деньги на ветер вследствие неразберихи и бесконтрольности в планировке.

Без поддержки ЦС Автодора, как идейного шефа в постройке этой образцовой дороги не обойтись, и нужно, как можно скорее, вынести на обсуждение всей автодорожной общественности весь вопрос о дорожном строительстве в „Зеленом городе“.

Рабочая бригада „За Рулем“: И. Журавлев, А. Головкин, И. Баскарев



Автомобиль дает возможность десяткам тысяч советских туристов близко узнать окраины Советского Союза

Н. Белаяев

СУМЕРКИ КРЫМСКОГО АВТОМОБИЛЯ

ПЛОЩАДЬ у вокзала в Севастополе, как и в прошлые годы, залита солнцем.

Сотни пассажиров, прибывшие с севера, жмурятся на солнце, предвкушая радостный, необычный отпускной месяц.

Здесь на Севастопольской площади заканчивается утомительная езда в душных и пыльных вагонах и начинается знаменитое путешествие на автомобиле по горным дорогам, вошедшее неотъемлемой частью в церемониал крымского отдыха.

Мы поделились с читателями „За Рулем“ в прошлом году впечатлениями о положении автомобиля в Крыму. „Крым,— писали мы,— так же трудно представить себе без автомобиля, как без солнца или моря». И действительно, всесоюзная здравница, имеющая крупнейшее, не поддающееся даже учету, значение для укрепления здоровья и сил сотен тысяч рабочих— строителей социализма, имеет лишь один железнодорожный путь из центра в самый дальний угол Крыма— Севастополь. Весь остальной Крым, густо засыпанный городами, поселками, курортами, посещаемый бесчисленными людскими толпами, тысячами туристов, больных, отдыхающих— этот Крым в отношении транспорта предоставлен полностью самому себе.

Автомобиль в Крыму, задолго до рождения Автодора и до широкой агитации за автомобилизацию СССР, доказал свое бесспорное преимущество перед другими видами транспорта и вынес на себе всю задачу передвижения огромных масс пассажиров и грузов по Крыму.

Автомобиль приспособил для себя и шоссе. Здешние дороги, особенно на южном берегу, отличаются от русского проселка, как автомобиль от телеги.

В этом году как будто „злой дух“ нанес автомобильному транспорту в Крыму сокрушительный удар, от которого он превратился на долгое время в жалкого, беспомощного калеку.

Начать с того, что та же площадь у Севастопольского вокзала, заполненная в прошлом

году обильным количеством плохих и хороших, новых и старых, но все же исправных автомобилей, сейчас мертва, как кладбище. Высадившиеся пассажиры чувствуют себя беспомощными Робинзонами, и в наспех организованных совещаниях мучительно обсуждают вопрос о том, как добраться до места назначения и пересечь без помощи автомобиля Крымский полуостров.

Что же случилось?

Ответ на этот вопрос дать не легко. На фоне растущей автомобилизации СССР наблюдать такое разительное, ни с чем несравнимое разрушение слаженного автомобильного хозяйства и возвращение в транспортном отношении Крыма на 25 лет назад больно и обидно и наводит на мысль о рекордной бесхозяйственности.

Мы пытались выяснить этот вопрос в беседах с местными хозяйственниками, шоферами и рабочими гаражей. Вот некоторая часть добытых нами и, повидимому, известных многим в Крыму фактов.

По линии Крымкурса из 150 автомобилей около 60—70 проц. находилось в ремонте. Процент поломок машин достиг небывалых за все время существования крымского автомобильного хозяйства размеров. Аварии и катастрофы с машинами стали почти обыденным явлением. В конце августа в течение только нескольких дней произошло три аварии. Один шофер полез осматривать карбюратор с керосинской лампой и в результате новый 14 местный автобус „Рено“ целиком сгорел. По дороге из Севастополя в Ялту у автобуса „Фиат“ лопнуло рулевое управление, автобус перевернулся, были человеческие жертвы. Недалеко от Севастополя другой автобус, у которого также лопнуло рулевое управление, перевернулся, но пассажиры, к счастью, отделались только ушибами. В течение августа было еще несколько случаев переворачивания автобусов.

Мы пытались выяснить причины столь печального положения автомобильного транспорта. Целый ряд местных работников выдви-

гает следующее обвинение против Союзтранса, в ведение которого перешло Крымкурсо.

Накануне летнего сезона без всякого обсуждения на собрании шоферов и даже наоборот при резком недовольстве и возмущении было декретировано из Симферопольского центра „обезличивание“ машин.

Умные головы работников из НКПС решили применить паровозный опыт к автомобилю. Если „обезличивание“ паровоза могло принести известную пользу и увеличить его нагрузку, то „обезличивание“ старого барахла и автомобильных гробов, имеющих в распоряжении Крымкурсо, могло привести только к катастрофам. Так оно и случилось. Каждый человек, мало-мальски знакомый с автомобильным делом, понимает, каким капризным и прихотливым существом является старый автомобиль. Прикрепленный шофер знает все слабости и недостатки своей машины, знает как их устранить и этим продлить ее жизнь. Ввести сменяемость шоферов на машине — значит наверняка, в условиях крымского автохозяйства, вывести ее из строя. Мы не встретили ни одного человека из работников Крымкурсо, который бы отнесся

сочувственно к „обезличиванию“ автомобиля и все же до конца августа „обезличивание“ не было отменено.

Другие умники, и как-будто даже при участии профсоюзов, „удружили“ в другой области. Они подсчитали, что вследствие системы премирования за экономию резины, горючего и т. д. шоферы в разгар летнего сезона зарабатывали слишком много денег, что отражалось на их моральном состоянии. И вот моральное состояние шоферов было выправлено... отменой всех премий. Результаты незамедлили сказаться. Шоферы действительно стали получать меньше, но затрещали советская резина и горючее. В то время как покрывка при старой системе премий в руках бережных шоферов делала пробег до 15 тыс. км, сейчас она больше 4—5 тыс. км не делает и выбывает в утильсырьё. То же самое относится и к горючему.

Автотранспорт в Крыму серьезно болен, этого не отрицает никто. Нужны лекари. В качестве таковых мы рекомендуем советскую общественность в лице Автодора и испытанного лекаря — РКИ.

Севастополь

Н. Беляев

ДОРОГИ И АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

Состояние итальянской автоиндустрии. Число рабочих, занятых в итальянской автоиндустрии составляет 24.639 чел. Импорт, по данным статистики на 1939 г., значительно уменьшился. Это впрочем не коснулось САСШ (экспорт Америки в Италию снова увеличился).

В связи с увеличивающейся постройкой автострад в некоторых кругах Италии царит недовольство. Многие говорят, что ассигнованный для этой цели капитал можно было бы применить более рационально. Вместо постройки автострад следовало бы усовершенствовать имеющиеся дороги (расширить, выравнять, бетонировать и т. д.).

Итальянские таможенные тарифы на ввоз автомобилей повысились с 300 до 400 проц,

вследствие чего в будущем пошлина на ввоз легковых машин составит 300—400 золотых лир на 100 км.

Мировая продукция автомашин в 1929 г. составила 6 295 352 машины, т. е. на 21 проц. больше прошлого года.

Американские инженеры-автомобилисты в настоящее время заняты вопросами устройства переднего привода и независимой подвески колес. На последних заседаниях ассоциации инженеров разбирались исключительно эти два вопроса и выяснилось, что в настоящее время на всех предприятиях идут интенсивные изыскания и изучение этих проблем.

Форд при помощи своих агентов не только скупает старые машины любых марок за 20 дол. и принимает их как плату при покупке новой машины, но, кроме этого, установил на своих предприятиях в Ривер-Рудже „обратный конвейер“, на котором ежедневно в две смены 55 рабочих разбирают 300 машин для использования их частей. В настоящее время все машины без различия марок проходят один и тот же монтажный конвейер; однако в ближайшее время будет установлен, в целях экономии средств, специальный конвейер для машин „Форд“.

В САСШ число мест для пассажиров в автомобилях составляет 60 млн., число же железнодорожных пассажирских мест равно всего 2,3 млн.

Вывоз автомобилей из САСШ в первые пять месяцев 1930 г. по данным американского министерства торговли составил в денежном выражении 173 млн. дол., против 299 млн. дол. за то же время прошлого года.

В Берлине в настоящее время находятся в движении 107 272 машины.

Общее число машин во всем мире по последним данным интернациональной статистики составляет 34 879 323.



Английская полиция начала применять специальные пачкающие химические бомбы, которые полисмен бросает вслед автомобилю, нарушающему правила движения. Такой автомобиль с „каиновой печатью“ на кузове неминуемо будет задержан следующим постовым полисменом или публикой

„АВТО-ЛЕТУНЫ“ и ПОДГОТОВКА КАДРОВ

ГРОМАДНЕЙШАЯ агитационная и практическая работа, проделанная Автодором в области автомобилизации страны, дала свои положительные результаты.

Теперь уже на автомобиль, как на предмет роскоши, никто, даже самые заядлые противники автомашины, не смотрят. Автомобиль завоевывает новые и новые позиции, все больше внедряется в быт, в наше социалистическое строительство. Некоторые районы Союза стали уже получать автомашины значительными партиями, некоторые еще только мечтают об этом, но если не сегодня, то завтра более или менее острые потребности нашего хозяйства будут удовлетворены.

Между тем автомобиль на местах столкнулся с совершенно неожиданными затруднениями: шофер — водитель машины — отсутствовал. После империалистической и гражданской войны осталось громадное количество шоферов, которые за отсутствием автотранспорта в течение ряда лет перебивались случайными заработками. Многие меняли свою специальность, уходили на сельское хозяйство. Союз транспортников также был рад уменьшению безработицы среди шоферов и поощрял переход их на другую работу или переквалификацию.

Некоторые районы, в частности Белорусская ССР, своевременно подняли вопрос о необходимости срочной подготовки автокадров. По настоянию Белавтодора Наркомпрос открыл целый ряд курсов и школ для подготовки шоферов. Наркомтруд БССР первый в Союзе организовал в Минске и Витебске пятимесячные базы для подготовки автоводителей на 600 человек в год. Белавтодор в целом ряде округов сам создал курсы по подготовке шоферов. Выход как-будто был найден и кризис разрешен.

Однако, тут следует учесть следующее: все автодоровские курсы, состоящие большей частью на бюджете, снабжены для практической работы старыми машинами, которые дают богатую практику курсантам лишь в отношении разборки и сборки автомобилей, но весьма скверную подготовку к езде. Естественно, что доставшиеся с большим трудом автомашины, хозяйственники боятся доверить новичкам, часто еще не ездившим на этих марках. Начинаются поиски старых опытных шоферов. На биржах их не имеется, нужно переманивать из других транспортных предприятий, где осели лучшие авторботники. Предлагаемые большие оклады, конечно, увлекают шоферов и они начинают менять учреждения, как „франт — перчатка“.

Был такой курьезный случай, когда шофер Минского транспортного треста, получив трехнедельный отпуск, поехал в Бобруйск, где устроился на работу в доротделе; оттуда, через несколько дней он переходит в Бобруйский Автодор; получив от последнего спецодежду, он вдруг исчезает с работы и оказывается в Гомельском доротделе, откуда переходит в Гомельский

автогужтранспорт. Не сошелся ли он ценой, или были еще какие-нибудь другие причины, однако, через месяц после отъезда этот же шофер опять приезжает в Минск искать новое место. Этот случай не единичный; он только показывает, до чего может довести отсутствие кадров авторботников.

В этом отчасти виновато отношение местных учреждений к перебежчикам, но главную вину несут профессиональные организации. Цудортранс должен таких „профессионалов-перебежчиков“ лишать права езды. Автодоровские организации должны быть инициаторами всех мероприятий, направленных для изжития этих ненормальностей, для подготовки новых кадров работников.

Центральный Совет общества должен перед соответствующими организациями в самой категорической форме поставить вопрос о необходимости обеспечения существующих автокурсов ходовыми машинами новейших марок. Мы бросаем в эксплуатацию все новые и новые машины, которые из-за неопытности водителей приходят в негодность и требуют капитального ремонта в самый кратчайший срок. Нужно отбросить в сторону мысль, что курсы могут учить людей на старых машинах. Пора уяснить, что слушатели будут ездить на машинах новейших марок и что для этого им нужно дать возможно больше практики по езде на этих автомобилях, а не пичкать их теорией в течении пяти месяцев из шести. Если мы недавно проводили „день трактора“, посвященный борьбе с поломками тракторов из-за неопытности водителей, то при теperешней системе подготовки придется по всей вероятности проводить также и „день автомобиля“.

Нужно поставить вопрос так: — Довольно обещаний со стороны Центрального Совета и других организаций о снабжении автодоровских курсов машинами, поменьше отписок об „объективных причинах“ отсутствия машин, побольше настойчивости в обеспечении мест автомашинами для практического использования их на курсах.

Попутно о заочных курсах. Каким образом мыслит себе ЦС дать практику заочникам? Нам это не вполне ясно. Уже сейчас сталкиваешься на местах с вопросами заочников: „А как будет с практической ездой?“

Нужно принять все меры к тому, чтобы к моменту наступления периода практики, хотя бы окружные и крупные районные центры были обеспечены ходовыми машинами.

Нельзя забывать, что дело подготовки кадров, проникновение автодоровских организаций в деревню, дальнейшее развертывание общества в городе зависят в настоящее время от наличия машин. Нужно приравнять автодоровские организации к тем, которые получают машины в первую очередь. Нельзя дальше выезжать на старом „барахле“.

Минск

АВТОДОР на МАНЕВРАХ КРАСНОЙ АРМИИ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ Совет Автодора дал приказ: „Автодоровцы — на маневры!“ „Автодоровцы — на маневры!“ повторила по-военному Московская организация и немедленно приступила к работе. Создали штаб. Штаб объявил себя ударным, за-

боты в Автодоре. Тронулись в Парк культуры и отдыха. Машины выстроились четырехугольником. Состоялась церемония передачи автотобатальона.

Небольшой митинг. Тов. Фельдман указал „что мы окружены врагами. Автодор должен



Колонна московских военных мотоциклистов перед началом маневров

гал штабной „Форд“, застучал „Ундервуд“ и пошли к низам первые приказы штаба.

„Как же на маневры? Да мы ведь люди не военные. Да ведь автодоровцы не занимались до сих пор военной работой?“

Думать нечего, нужно выполнять приказ.

С этого дня Московский Автодор переключается на военные темпы и боевые методы работы.

Автодоровцы стали осматривать свои „гробы“ (так обычно называют автодоровские машины, так как они в большинстве взяты с кладбища), стали их ремонтировать, не отставали и мотоциклисты-автодоровцы.

14 сентября в Парке культуры и отдыха состоялась передача автотобатальона командованию Московского военного округа. Больше всего тревожился штаб. Ведь до сих пор все выдерживала и отвечала бумага. Писали приказы, посылали телефонограммы, ругались с хозяйственниками об освобождении с производства участников маневров, на что наши хозяйственники шли с большим трудом, а то и совсем отказывали, доставали резину для машин, беспокоились о горючем, хлопотали об обмундировании, согласовывали и увязывали разные вопросы.

А в день 14 сентября нужно уже показать живых людей—участников маневров, машины и мотоциклы. Соберутся или нет? Эта тревога вызывалась тем, что в Автодоре нет еще твердой дисциплинированности, некоторые коллективы предпочитают лучше разобрать машину, сославшись на то, что она в ремонте, чем дать ее на маневры.

Сбор на площади им. Свердлова. Заметны суетня, беспокойство, волнение,— а вдруг не состоится... Наконец, стали прибывать участники. Первой пришла Красная Пресня и, как всегда, взяла первенство по числу участников и выставленных машин.

Сбор состоялся. Автодоровцы не подвели. Масса поняла, уяснила значение военной ра-

бота всегда помнить об обороне страны. Плох тот автодорец, кто этого не понимает“.

Тов. Дзенин передал отряду Автодора от Реввоенсовета округа боевой привет.— Наши общественные организации,— говорил он,— с каждым годом все больше укрепляются и оказывают помощь обороне страны. Сегодня мы видим, что молодая организация Автодор настолько окрепла, что принимает участие в маневрах и передает нам свой авто-мотоотряд.



Колонна ленинградских автомобилей перед выездом на маневры. Фото Веретенникова

— Разрешите от имени собравшихся здесь автодоровцев,— отвечает автодорец т. Ганзин,— заверить Реввоенсовет округа и Центральный Совет, что мы все поручения и приказания военного ведомства выполним в точности.

* * *

После митинга перед трибуной одна за другой прошли машины.

Так состоялась передача достаточно внушительного автодоровского автотобатальона.

Участник

СОВЕТСКОЕ НЕБЬЮЩЕЕСЯ СТЕКЛО

НЕБЬЮЩЕЕСЯ автостекло, так называемое „Триплекс“, до сего времени ввозится для нужд нашей авто- и др. промышленности из-за границы, где оно изготовляется немногими фирмами-монополистами, владеющими патентами на способ его изготовления. Еще в 1927 г. московским изобретателем т. С. С. Громовым были представлены в бюро изобретений ВСНХ образцы такого стекла, изготовленные новым способом. Однако потребовалось почти 3 года обычной „изобретательской“ волокиты, раньше чем предложение получило осуществление. Лишь с января текущего года разработкой изобретения занялся Трест Мосстеклофарфор, организовавший для этой цели опытную мастерскую.

В настоящее время предложение т. Громова вполне проработано и установлено, что на изготовление одного стекла по его способу необходимо затратить менее 2 минут рабочего времени, в то время как заграничные заводы тратят 7—12 минут. Далее, по способу т. Громова возможно изготовлять небьющееся стекло из дешевого листового, ручного и машинного стекла, в то время как за границей работают почти исключительно на дорогом зеркальном стекле.

Сейчас трестом принимаются меры к расширению существующей опытной мастерской для возможности частичного удовлетворения заказов поступивших от хозорганов, которым трест посылал образцы небьющегося стекла, разрабатывается проект специального завода для массового изготовления такого стекла, причем предполагается, что стоимость 1 кв. м стекла будет около 8 руб., в то время как заграничный „Триплекс“ стоит несравненно дороже: например фордовское переднее стекло поверхностью около 0,4 кв. м расценивается в 10 дол. (т.е. 20 р. золотом), а тонкие стекла для самолетов — до 100 руб. за кв. м.

Помимо разностороннего применения на транспорте, дешевое небьющееся стекло должно найти себе массовое применение и в других отраслях промышленности: для остекления за-

водов и складов, предохранительных рабочих очков, цветных сигнальных стекол и т. д., особенно, когда будет окончательно проработан метод изготовления фасонного (не плоского) стекла, над которым работает в данное время изобретатель.

Заслуживает внимания, что даже теперь, когда стекло, изготовленное по способу т. Громова признано всеми организациями, не обходится без „очередного“ головотяпства. Автострой выписывает для собираемых им на Нижегородском заводе машин Форда стекла из Америки и уже неоднократно обращался в Мосстеклофарфор с просьбой начать выпуск стекла взамен импортируемого. Мосстеклофарфор не имеет возможности выпускать стекла, так как у него нет сырья — бесцветного целлюлоида, который у нас изготовляется пока лишь лабораторным путем и впредь до организации производства в промышленном масштабе должен выписываться из-за границы. Стекольный трест не имеет инвалюты, а Автострой, имея ее, не желает купить целлюлоида и предпочитает ввозить готовое стекло, не считаясь с тем, что стоимость одного стекла равна стоимости целлюлоида, из которого можно сделать 15—20 стекол, т.е. затратив валюту на недельный запас стекол для автосборочного завода на целлюлоид — обеспечить себя отечественным стеклом до того времени, пока не начнется выпуск вполне пригодного русского целлюлоида.

Торговля между трестами о том, кому из них покупать целлюлоид, тянется уже более месяца и, видимо, необходимо вмешательство высших органов, чтобы разъяснить Автострою, что государственной промышленности в целом безразлично, какой из отдельных хозорганов затратит средства, лишь бы скорее прекратить импорт и уменьшить расход валюты.

От редакции. По просьбе редакции „За Рулем“ Центральный Совет Автодора обратился с письмом к т. Куйбышеву и зам. наркома РКИ т. Розенгольцу с указанием на недопустимость явной волокиты в организации собственного производства небьющегося стекла.

НЕВСКИЕ МОТОРЫ

ОДНОЙ из основных своих задач Ленинградское отделение Автодора считает организацию мото-водного дела.

До сих пор успешному развитию мотора на Неве мешает прежде всего отсутствие базы для работы мото-водной секции. Давно уже намечено было выстроить двухэтажный эллинг для катеров, глиссеров и аэросаней и создать при нем ремонтные мастерские. Дело, однако, затянулось: „владельцы“ подходящих участков на Неве упорно держались за них и, несмотря на грозные предписания различных организаций, не желали их уступить секции.

Только в последние дни Ленинградский Автодор твердо решил „создать мощную базу с последующим развертыванием ее в мото-водный клуб“.

Для этой цели уже заарендован участок в старой деревне, выходящий на набережную Большой Невки. К участию в создании базы привлекаются все заинтересованные государ-

ственные и общественные организации, объявлен конкурс на лучший проект базы со всеми необходимыми помещениями.

Секция проводит уже сейчас довольно значительную работу. Недавно приобретен собственный катер, проектируется устройство двух аэросанных линий, проводится учет большого, хотя и слишком разбросанного тоннажа.

К секции уже примкнуло свыше 20 катеров, принадлежащих любителям — рабочим и коллективам различных ленинградских предприятий. И когда будет закончено это своеобразное собрание сил, получится внушительная флотилия мотолодок, объединяемых секцией.

Один важный момент в начинаниях секции упущен. Совершенно не ставится вопрос о массовом выпуске дешевых прицепных моторов, что может дать сильный толчок для развития мотора на воде, сделать его более доступным.

Ленинград

Н. Сполучный

СОВЕТСКАЯ АВТОСВЕЧА Ф-7

ПЯТЬ лет назад по инициативе конструктора инж. Зиммеринга на Ленинградском заводе № 4 им. Калинина в виде опыта приступили к изготовлению советских автосвечей — первых робких конкурентов импортных „Бошей“ и „Чемпионов“.

ботала 440 часов, на автобусах Ордынского парка — 720 часов и в ленинградском откомхозе — 1400 часов. Даже в авиамоторе свеча работала 270 часов.

По инициативе рабочих свечного цеха импорт заграничных свечей был прекращен Советская свеча пробила себе дорогу в моторы автомобилей и тракторов Советского Союза.

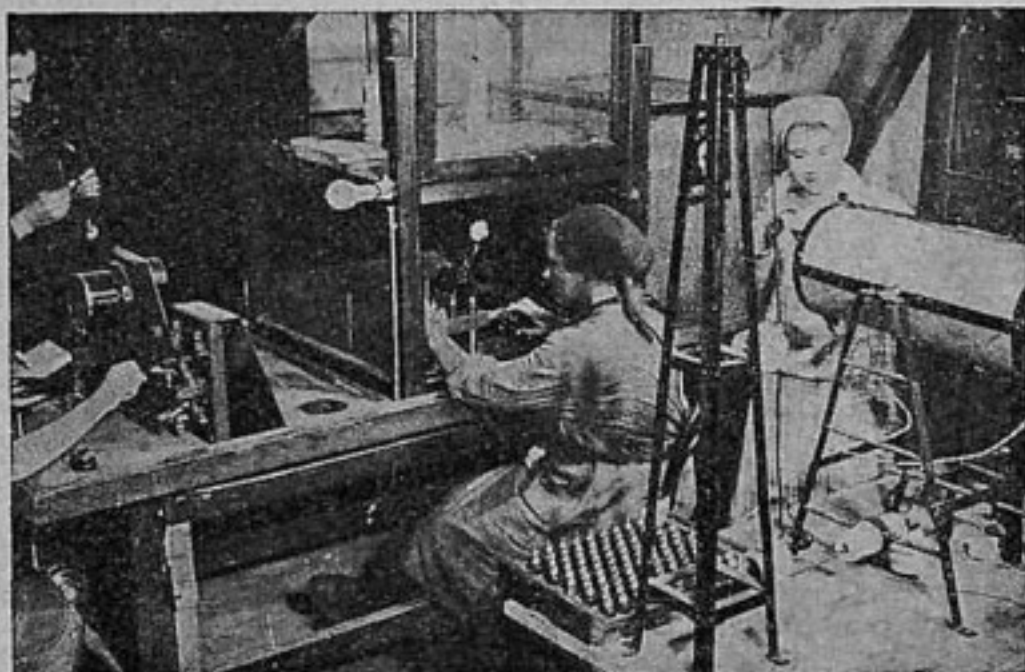
Сейчас выпускаются автосвечи типа Ф-7 и тракторные свечи типа Т-2 в количестве 7000 штук в день. Но и это более чем удесятерившееся количество не покрывает заданий промфинплана. В свечном цехе идет сейчас борьба за выполнение дополнительного задания на 400 тыс. свечей в год.

Разработаны типы свечей для авиационных и мотоциклетных моторов.

Советская автосвеча непрерывно совершенствуется. Одним из основных усовершенствований следует считать замену латунного никеля железным. Ф-7 готовится сейчас перерасти в Ф-8, в которой будут устранены все недочеты предыдущих конструкций.

С мест приходят часто жалобы на „шалости“ свеч: одни работают в среднем 700—800 час., а другие выходят из строя уже после 3—4 час. работы. Основные недостатки заключаются в фарфоре и электродах, которые быстро обуглероживаются. Кто тут виноват?

Фарфор для свечей производится нынче ленинградским Фарфоровым заводом им. Ломоносова, который еще не приспособил своего производства для изготовления специальной массы для свечных изоляторов.



На заводе им. Калинина. Лабораторные испытания автотракторных свечей
Фото Б. Терехова

В скромном цехе среднего советского завода ребенок типа Ф-1 прошел возраст пеленания, и когда ему стукнуло Ф-2 — встал на ноги. Керамическая мастерская дает удовлетворительный фарфор, никель поступает хорошего качества.

К 1928 г. производство свечей на заводе еще не превышало 5000 штук в месяц. Это была зоря советской свечи, ее бодрый восход, но никак не практическая зрелость: количество выпускавшихся свечей не удовлетворяло даже в малой степени потребности автомобилей СССР, нанося не удары, а невинные уколы заграничному ввозу. „Бош“ и „Чемпион“ попрежнему единовластно царствовали в сердцах автомоторов.

В том же году решено было устроить возмужавшей советской свече общественный экзамен на получение „аттестата зрелости“. Возраст свечи достиг уже Ф-4. (Каждая цифра после Ф означает дальнейший шаг по усовершенствованию конструкции свечи.) Экзаменаторы нашлись в лице завода „АМО“ и Ордынского автобусного парка в Москве и трансотдела откомхоза в Ленинграде.

Свечу ввинтили в моторы автобусов — машин, славящихся прожорливостью материалов...

На заводе № 4 сохранилась от тех времен папка с актами испытаний. Эта папка — диплом советской автосвечи. На „АМО“ свеча прора-



Упаковывают готовые свечи

Фото Б. Терехова

Качество же никеля электродов, как показали лабораторные испытания, не ниже заграничного никеля. Остается предполагать, что

недостатки советского никеля заключаются в его обработке. Сейчас никель отправлен на исследование в лабораторию тепловых двигателей, где будет проверена его термическая обработка. Результаты исследования дадут возможность улучшить в типе Ф—8 эту деталь свечи.

Однако, основной „недостаток свечи“ не в ней самой, а в... обращающихся с ней руках.

На заводе проводят целый ряд приемов, почерпнутых из „широкой практики“ наших доморощенных шоферов,— приемов, губительно влияющих на долговечность свечи, будь она хоть целиком изготовлена из стали. Не имея ключа, шоферы и трактористы подчас просто зубилом выколачивают свечу, отчего фар-

фор превращается в крошево. Завинчивая же свечу, шоферы берутся ключем не за гайку корпуса, а за... нипель! Результаты потрясающие, — свеча тут же выходит из строя.

С этой автонекультурностью, с этим варварством следует повести беспощадную войну, ибо в перспективе сплошной автомобилизации СССР мы не можем соединить автомобильный мотор со старой „рассейской“ дикостью, которая уравнивает обращение с мотором и „обращение“ с телегой!

Советская автосвеча завоевывает прочное место в общей системе социалистического строительства. Автосвеча вправе требовать культурного обращения с нею.

Ленинград

Евг. Терник

ЧТО МЕШАЕТ УСПЕХУ ДОРОЖНОЙ ПОВИННОСТИ

ГЛАВНЫМ дефектом на дорожных работах, проводимых в порядке трудовой дорожной повинности, является прежде всего то, что на эти работы установился ложный взгляд как на местах, так и в высших планирующих органах.

Многие считают, что дорожные работы в порядке трудповинности возможно проводить значительно проще, чем дорожные работы, выполняемые на деньги, отпускаемые по бюджету.

Считают, что при работах за счет повинности возможно обойтись с гораздо меньшим техническим надзором, что эти работы не требуют ни предварительных технических изысканий, ни разработанных проектов, ни всего того, что обязательно при дорожных работах, выполняемых за счет бюджетных ассигнований.

Такой взгляд не только легкомыслен и ложен, но и сугубо вреден, ибо ясно даже и не для специалистов дорожников, что всякая дорожная работа, которую хотят выполнить хорошо, требует совершенно одинакового технического и производственного подхода, вне зависимости от того на какие средства эта работа производится.

Больше того, работы проводимые в порядке трудовой дорожной повинности выполнять технически правильно труднее, чем дорожные работы за счет бюджетных ассигнований, так как при трудовом участии населения гораздо сложнее правильно поставить организационную сторону дела. При трудповинности квалифицированных рабочих почти нет, а чернорабочая масса быстро сменяется, не обучена основным шноровкам и не имеет тех навыков, которые присущи рабочим, постоянно работающим на дорогах. Наконец, в трудовой дорожной повинности участвуют в значительной степени и женщины.

Проводим ли мы дорожные работы по трудповинности по заранее разработанным проектам?

Нет, не проводим. Исключением являются те случаи, когда население привлекается в порядке трудповинности как подсобная рабочая сила

для валовых земляных работ и для заготовки каменоматериалов при постройке государственных или окружных дорог, строящихся по проектам.

Как же идет дело на прочих массовых дорожных работах?

100 проц. капитальных работ (капитальный ремонт, новые работы и реконструкция, новое строительство) на районных и сельских дорогах производится без предварительных изысканий, без проектов, по старому направлению. А как вьются наши районные и сельские дороги известно всем. В большинстве, если расстояние между двумя деревнями по прямой (по воздушной линии), скажем, равно 10 км, то по дороге оно в 1½ или в 2 раза больше.

Эти дороги-вьюны остались от старого режима, от обхода частновладельческих земель, помещичьих и церковных усадеб. И вот такую накрученную дорогу капитально ремонтируют или реконструируют без спрямления направления. Все это оттого, что на местах—в районах—нет инженерно-технического персонала, нет производственного плана, нет проекта.

Но и это не все, самый ремонт производится настолько скверно, что дорога после ремонта зачастую становится более непроезжей, чем была до ремонта. Канавы роются там, где они не нужны, делают их неправильно, вместо правильных канав возводятся рвы с отвесными стенками, переездов через них не делают и, если заехал кто на отремонтированную дорогу с такими канавами, то хоть пропадай—ни повернуться, ни раз'ехаться.

Крестьянин роет без навыков, без знания, роет неумело, а указать ему некому, нет необходимого количества техников, нет дорожных мастеров и десятников.

Энергичное вмешательство советской общественности должно положить конец легкомысленному отношению к важнейшей проблеме борьбы с бездорожьем.

Минск

Шейковский

БЕЗ ДОРОЖЬЕ — ВРАГ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

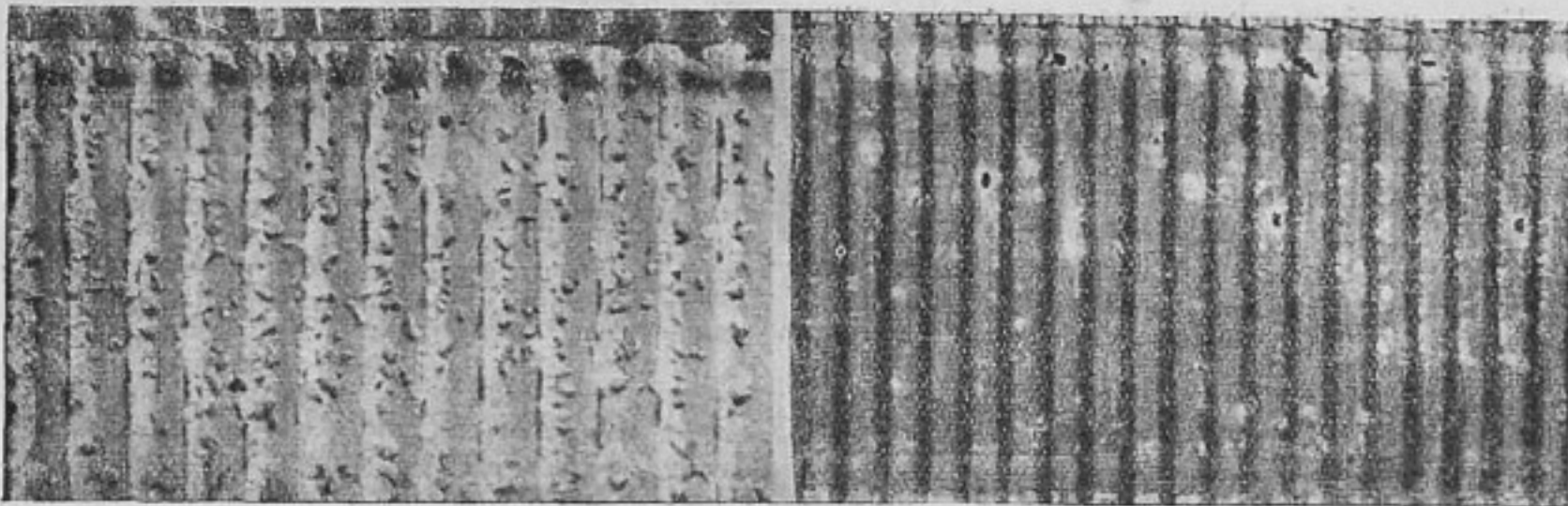
НОВЫЙ СПОСОБ СОХРАНЕНИЯ РАБОТОСПОСОБНОСТИ РАДИАТОРА

ОТ СОСТОЯНИЯ радиатора в большой степени зависит надежность работы мотора, а между тем этой части машины уделяют сравнительно мало внимания.

Весьма частое явление — течь в радиаторе, причины которой необходимо искать в раз'едающем действии радиаторной воды.

Дырки в радиаторных стенках обычно образуются под каменистыми отложениями, так как в пустотах между стенкой и коркой задерживаются наиболее вредные частицы находящиеся в воде.

Новейшие изыскания в области физической и коллоидальной химии помогли найти сред-



Слева—каменистые отложения на стенках радиатора. Справа—дыры на пластинах от раз'едания солями

Как известно, обычно употребляемая вода никогда не бывает абсолютно чистой и содержит в себе в различных количествах растворенные соли.

При нагревании воды эти соли вследствие испарения выпадают в нерастворимом виде и осаждаются на стенках радиатора образуют каменистую корку, так называемый „котельный“ или „водяной“ камень (см. фото).

Теплопроводность этих отложений, состоящих преимущественно из углекислых солей кальция и магнезии, чрезвычайно незначительна. Это приводит неизменно к нарушению работы всей охлаждающей системы. Следствием является опасный перегрев воды, доводящий ее до кипения. В дальнейшем материал, из которого сделаны трубки и пластинки радиатора постепенно медленно разрушается из-за появления ржавчины и раз'едания. Это следует отнести за счет солей-хлоридов и небольшого количества кислорода и угольной кислоты. Внешним признаком этих явлений служит выливающаяся при опорожнении радиатора грязноватая ржавая жижица.

Явления раз'едания не исключены даже при наполнении радиатора дистиллированной или дождевой водой (специалисты знают, что эти явления при дистиллированной воде еще более сильны, чем при водопроводной воде).

ства, обезвреживающие действие воды на радиатор.

Опыты показали, что при прибавлении небольших количеств так называемых суспензионных коллоидов к охлаждающей воде исключается возможность образования корки. Отдельные частицы суспензионных коллоидов величиной не более $1/100000$ — $1/1000000$ мм и не различимы в самый сильный микроскоп.

Благодаря необычайно сильной способности коллоидов притягивать все каменистые образования, последние удается удержать вдали от стенок радиатора.

В результате многих исследований установлено, что наиболее сильное действие оказывает коллоидальный углерод. За границей уже выпущен в продажу специальный препарат, состоящий из особо очищенного и приготовленного графита, являющийся сильно действующим средством против раз'едания и ржавчины. Препарат кроме того разрушает уже имеющиеся каменистые отложения, что обнаруживает из'еденные места, откуда начинается течь. Тем более необходимо предотвратить эти вредные отложения с самого начала, применяя эти средства для еще не работавших или мало работавших радиаторов.

Инж. П. М.

ОЧЕРЕДНЫЕ КНИЖКИ БИБЛИОТЕКИ „ЗА РУЛЕМ“.

Вышли в свет: Вып. 12. Инж. Д. Ярошев—Дорожные машины. Вып. 13—14. М. Дьяков—Современные мотоциклы.

Находятся в печати: Проф. Е. А. Чудаков—Зажигание в автомобильном двигателе.

Готовятся к печати: А. Штейнер—Механический безрельсовый транспорт в военном деле. Инж. А. Попов—Краткое руководство по устройству тракторов „Фордзон“ и „Интернационал“.

ПО ПИСЬМАМ РАБКОРОВ-АВТОДОРОВЦЕВ

ПЕРВЫЙ АБХАЗСКИЙ АВТО-МОТО-ВЕЛОПРОБЕГ

НЕДАВНО в Абхазии впервые состоялся авто-мото-велопробег по маршруту Сухум—Н. Афон—Гудауты—Лыхны—Сухум. В пробеге участвовало 5 легковых машин, 3 мотоцикла и 120 велосипедов.

Цель пробега заключалась в ознакомлении трудящихся с задачами Автодора.

По пути в Н. Афоне и Сухуме состоялись многолюдные митинги. Необходимо отметить, что гудаутские организации совершенно не придали общественного значения пробегу и остались безучастными к нему.

К ноябрьским торжествам Абхазский Автодор наметил провести „неделю Автодора“, во время которой будет организован 2-й пробег; к уча-



Старт Абхазского автопробега. Фото Ф. Жарко

стию в нем предполагается привлечь до 500 ч. исключительно членов Автодора. Сухумский Сухум

КРАСНАЯ АРМИЯ ДАЕТ КОЛХОЗАМ КАДРЫ ТРАКТОРИСТОВ

КОЛЛЕКТИВ при Н военном складе организован в июле 1929 г. За этот период удалось охватить 80 проц. местных работников. По примеру прошлого года созданы курсы трактористов исключительно из красноармейцев-отпускников, которые по приезде в деревню, в колхозы смогут работать в качестве трактористов. К сожалению, прошлогодние курсы давали лишь только теоретическую подготовку, теперь же мы выпускаем теоретически и практически подготовленных водителей тракторов.

Практика дается нам очень трудно, так как у нас нет трактора. Только недавно удалось с большим трудом достать его в базе Зернотреста.

Нашу работу мы закрепили соревнованием с другим военным складом, заключив с ним договор.

Кроме того нами проведен сбор средств на моторизацию Красной армии—собрано для этой цели свыше 75 рублей.

Шевченко

ТАТАВТОДОР К ДЕСЯТИЛЕТИЮ ТАТРЕСПУБЛИКИ

К ДЕСЯТИЛЕТИЮ Татреспублики в Казани была открыта выставка достижений местной промышленности, на которой Татавтодор организовал свой павильон. В павильоне Ав-

тодора были выставлены экспонаты секциями водо-моторной и зимнего транспорта. Главными из них были моторная лодка и аэросани, построенные автодоровцами в опытных мастерских.

МОБИЛИЗОВАТЬ РАБОТНИКОВ АВТОТРАНСПОРТА в КОЛХОЗЫ

ПОЧТИ в каждом номере журнала „За Рулем“ мы читаем о скверном состоянии автотранспорта в совхозах и колхозах. Но что же практически сделано в этом направлении коллективами на местах? Ничего.

Основная причина преждевременной порчи транспорта—отсутствие квалифицированных водителей на периферии. Нужно во чтобы то ни

стало провести мобилизацию работников автотранспорта для работы в колхозах и совхозах, они же должны заниматься там подготовкой кадров. ЦС Автодора должен проработать этот вопрос, так как этим мы поможем колхозам и совхозам выполнить задачи, возложенные на них XVI съездом.

Ленинград

Гусев

НЕУМОЛИМЫЙ ХОЗЯЙСТВЕННИК

НЕ ВЕЗЕТ райотделению Автодора на Днепрострое. Не любит им помогать начальство. Особенно горд в этом отношении зам. нач. материального отд. т. Протасов.

Понадобились нам для организации мастерской и склада горючего некоторые строительные материалы в очень ограниченном количестве: 5 кг гвоздей, 25 шт. досок, 4 шт. шарико подшипников для сборки старой машины и др. Все это мы хотели приобрести за наличный расчет. По наведенным справкам эти части на складе имелись.

Но Протасов был неумолим, заявив: „Днепрострой не дойная корова, не может он каждого снабжать материалами“.

Несмотря на тормозы в работе, мы все же преодолеваем трудности. В этом году мы выпустили 16 дорожных десятников (из них 12 оставлены для работы на Днепрострое, двое работают техниками), в следующем году выпустим 30. Водителей мы выпустили 60 чел., а в будущем году 120.

М. Лиситченко

Кичкас

СЕРПУХОВСКОЕ отделение Автодора поставило перед собой задачу не только привлечь внимание трудящихся к машине, но и включить себя в общий ход жизни страны и перейти на новые оперативные методы работы.

Начали с кадров. Организовали тракторные курсы. Бедняков и батраков обучали бесплатно, других за скромную плату. К учебе тянулась молодежь за 10—12 км. Достали для практических занятий трактор, и совхоз (Большевик), который имеет 1500 га площади обогатился, получив для работы 100 автодоровцев-трактористов. Трактористы подготовлены были неплохо. Во время конкурса на лучшего тракториста премию получили одни автодоровцы.

Одновременно с подготовкой кадров был брошен лозунг: „Все за утильсырьем! „На утильсырье присоберем тракторы“. Автодор организовал автотракторные демонстрации по пере-

улкам, улицам и дворам и 65 т утильсырья было собрано за 5 часов работы.

Состояние наших „рассейских“ дорог не прошло мимо внимания Автодора. 20 июля объявили „днем дороги“. Добились специальных постановлений окрисполкома, окружкома партии, комсомола, окрколхозсоюза по этому вопросу.

Чтобы помочь местам, было послано 8 дорожных бригад по проверке выполнения и реализации решения. На местах работа кипела. Члены подшефного Автодору колхоза „Свободный труд“ в селе Карпищево рыхлили землю. На ремонт дороги были привлечены и и единоличники.

Так мы отметили „день дороги“ в 200 поселениях с участием 4 тыс. человек и 300 лошадей. Всего было отремонтировано 325 км, построено 30 мостов. Учтя наш первый опыт, мы вносим предложение: узаконить „день дороги“ как трудовой хозяйственный праздник.

Глушков

Серпухов

ВМЕСТО РУКОВОДСТВА — ПОГОНЯ за ПРИБЫЛЬЮ

ЧИТИНСКОЕ окружное отделение Автодора решило организовать на ст. Зилово, Забайкальской ж. д. районное отделение. В июле была создана инициативная группа, которая за один месяц втянула 300 чел. в Автодор. Организовались коллективы во всех цехах станции и учреждениях, расположенных в прилегающем поселке.

Но на этом работа закончилась, так как окравтодор не дает никаких указаний и совершенно не интересуется дальнейшей работой. На наши неоднократные просьбы выслать литературу для занятий в кружках, членские би-

леты и пр. мы ответа не получили. Больше того—окротделение обещало выслать старый мотор и чертежи автомобиля, но все это осталось обещанием. У нас есть большая возможность развернуть работу с дошкольниками и школьниками, но мы не имеем никаких руководящих указаний.

Окравтодор увлекшись коммерческими делами с целью извлечения прибыли (заключил в начале курортного сезона договор на автомобильное сообщение), совершенно оставил в стороне массовую работу.

Мантыэк

Чита

ИТОГИ ВСЕУКРАИНСКОГО АВТО-МОТОПРОБЕГА в ЧЕСТЬ XVI ПАРТС'ЕЗДА

СОСТОЯВШИЙСЯ с 29 июня по 9 июля этого года всеукраинский авто-мотопробег имел целью передать рапорт физкультурников-автодоровцев и динамовцев Украины XVI с'езду ВКП(б), мобилизовать внимание членов этих организаций вокруг работы с'езда, популяризировать физкультурное и автодоровское движение среди трудящихся масс и одновременно испытать машины и водителей в пробеге на большое расстояние.

Всего участвовало в пробеге 30 машин, из которых было 15 мотоциклов-одиночек, 5 мотоциклов с колясками, 3 спортивных автомобиля, 5 четырехместных, 1 шестиместный и 2 полугрузовика.

Весь маршрут пройден со средней технической скоростью в 32,8 км в час. Наименьший расход горючего на 1 км показали: мотоцикл „Нортон“ одиночка—20,4 г, и спортивный „Форд“—101 г. Наиболее серьезными поломками были: поломка передней рессоры и подшипников заднего колеса на грузовике „АМО“ и поломка втулки переднего колеса на мотоцикле „Индиан“.

Отсутствие сколько-нибудь серьезных поломок машин и аварий при достаточной средней скорости (учитывая состояние дорог и длину колонны), дают основание утверждать, что с технической стороны пробег прошел хорошо и

показал отличные качества большинства молодых водителей.

Особо следует отметить киевскую колонну, которая прошла пробег на старых мотоциклах сборных марок.

Состояние шоссе от Харькова до Орла (за исключением небольших участков) неудовлетворительно, а на участке Кромы—Орел совершенно испорчено и ремонтные работы здесь не производятся. В виду того, что этот участок является всегда „гиблым местом“ для мотористов, необходимо, наконец, обратить на него внимание Орловского исполкома, Автодора и прессы.

Дорога от Орла до Москвы удовлетворительная, а местами даже хорошая. Виден постоянный уход за дорогой, производится ремонт.

Пробегом проведена большая агитационная работа. За все время было организовано 4 митинга (в Белгороде, Обояни, Курске и Серпухове), распространено среди населения 100 000 листовок, пробег систематически освещался в прессе и, выпущено в пути три номера печатной газеты „Мотористы рапортуют“.

Всеукраинский авто-мотопробег является несомненным достижением украинских мотористов.

Командор пробега Я. Письменный

Харьков

ДОВОЛЬНО АВТОКАТАСТРОФ на МОСКОВСКИХ УЛИЦАХ!

ВОПРОС уличного движения в Москве в настоящее время занимает значительное место. Естественно, что это в первую очередь касается тех, кто сдает экзамен на шофера в техническо-экзаменационной комиссии при административном отделе Мосгубисполкома.

Вокруг экзаменов циркулируют самые нелепые слухи, передаваемые в коридорах адм.дела, в коллективах Автодора о том, что в комиссии режут на вопросах о таких вещах, которых в природе и не существует. Постараемся вкратце описать требования предъявляемые к экзаменуемым.

Экзаменуемый должен знать:

I. Обязательные постановления Московского областного исполнительного комитета в таком объеме, чтобы на задаваемые вопросы, касающиеся этих постановлений, испытуемый отвечал точно.

II. Запрещенные для движения улицы, а также улицы с односторонним движением.

III. Дорожные знаки.

IV. Предельную скорость.

V. Уметь ориентироваться при езде по городу.

VI. Знать правила обгона, переезда по перекресткам, знать, кто имеет право преимущественного проезда, кому уступать дорогу и т. п.

Как правило задается пять-шесть вопросов, на которые экзаменуемый обязан точно и определенно ответить.

Неверно утверждение отдельных товарищей, которые говорят, что „я не ответил, как проехать с такого то вокзала на такую то площадь и меня провалили“. Когда выясняешь, оказывается, что товарищ, о котором идет речь, не знает, что значит поднятый жезл, обгоняет трамвай левой стороной и т. д.

Бывают и другие явления. Экзаменуемый проходит комиссию и заявляет: „я не собираюсь работать в Москве, а поэтому меня не экзаменуйте по правилам движения“.

В таких случаях мы не требуем знания правил движения по Москве, при условии представления соответствующих документов, но, конечно, экзаменуем по общепринятым правилам движения.

Человек, посаженный на автомобиль и незнающий элементарных правил безопасности движения представляет собой прямую опасность для населения.

Мы считаем существенным недостатком, что на книжном рынке отсутствует литература, касающаяся движения; та, что имеется в продаже зачастую не отвечает цели.

В изучении правил движения мы считаем излишним изучение маршрутов по „Пахомову“, надо знать лишь запрещенные улицы и приблизительно важнейшие пункты Москвы.

Через московскую комиссию прошло 24 000 экзаменуемых и нужно сказать, что большой процент не сдавших падает на неумеющих управлять машиной; идут сдавать экзамен после 2-3 часов езды.

Каждый коллектив Автодора, каждый кружок обязан иметь карту Москвы, вести регулярные занятия по правилам уличного движения, самостоятельно в процессе обучения проверяя знания учащихся.

Эти мероприятия скажутся на уменьшении катастроф, аварий и несчастных случаев, в чем одинаково заинтересованы и административный отдел и общественность в лице Автодора.

А. Мирецкий



Через пять минут после автомобильной катастрофы

ПЕРВАЯ ОБЛАСТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ по ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ

МОСКОВСКИЙ областной отдел Автодора по договоренности с МК ВКП(б) и при содействии Центрального Совета о-ва в начале октября созывает первую областную конференцию представителей райотделений Автодора. От районов, где отделений нет на конференцию избираются представители райкомов.

На повестке дня стоят следующие вопросы:

1. Доклад т. Лежавы о задачах Автодора в связи с решениями XVI парт'езда и II пленума ЦС Автодора.

2. Доклад Мособлдортранса о предварительных итогах дорожного строительства в 1929/30 г. и перспективах на 1930/31 г.

3. Доклад отдела благоустройства о городском дорожном строительстве в 1929/30 г. и перспективах его на 1930/31 г.

4. Содоклады комиссий МКК РКИ по чистке аппаратов Мособлдортранса и отдела благоустройства.

5. Об участии городских производственных коллективов Автодора в дорожном строительстве.

ПЯТИЛЕТКА и ее успешное выполнение, энергично проводимая реконструкция народного хозяйства—создают колоссальные сдвиги во всем облике СССР. В той новой индустриально-технической эпохе, в которую мы вступаем

автомобиль и трактор должны сыграть исключительно крупную роль.

Эта роль, однако, заключается не только в служебно-практической ценности автотранспорта (миллионы, десятки миллионов лошадиных сил, чрезвычайно просто и гибко используемые), но и в том, что широчайшее внедрение мотора в хозяйство и быт неизбежно повышает в массах

техническую грамотность.

Прочная связь между политехнизацией и автомобилизацией намечается таким образом сама собой.

С точки зрения автомобилизации и вообще автоторовского движения рост действительного массового политехнизма означает:

ликвидацию варварского отношения к машине, решительное улучшение эксплуатации автомобиля и трактора, значительное облегчение воспитания и учебы новых кадров (водителей и механиков).

Не меньшее значение имеет для самого политехнизма связь его с автомобилизацией. В самом деле—автомобиль (и, конечно, мотоцикл, трактор, а в дальнейшем аэроплан) представляет собой необыкновенно удачный и ценный учебно-производственный объект (прежде всего потому, что включает в себя двигатель внутреннего сгорания весьма компактного и совершенного типа).

Механика действия автомобиля позволяет очень наглядно и убедительно демонстрировать целый ряд важнейших понятий и законов физики, химии, механики (электромагнетизм, действие газов, химической реакции, превращение энергии и т. д. и т. д.), а также технологии (на большом ассортименте материалов).

Мало того. Изучение автомобиля, воспитание умения обращаться с ним и правильно (наивыгоднейше) эксплуатировать его—может и должно стать источником приобретения ряда практических

производственно-трудовых навыков.

Область слесарных и монтажно-ремонтных работ при этом захватывается довольно широко.

Значение автомобиля для политехнизации тем крупнее, что интерес самых широких масс к машине, несомненно, колоссальный и вместе с тем очень конкретна и наглядна практическая польза и автомобиля и трактора.

Такой же всеобщий интерес наблюдается и к методам производства автомашин, как например, к заводам Форда и к нашему Нижегородскому, Сталинградскому и др. гигантам.

Это несомненно—

здоровый интерес, тем более, что автостроение принадлежит к типу наиболее передовых, рационально-организованных отраслей промышленности.

Окончательный вывод:

Развитие автоторовского движения должно идти параллельно и в тесном контакте с развертыванием политехнизации.

Арс. Михайлов

ПЛОХО С ПОДГОТОВКОЙ КАДРОВ

ПРОФТЕХНИЧЕСКАЯ секция Центрального Совета Автотора сигнализирует о крайне слабой и недостаточной подготовке кадров для автотранспорта. Учебные заведения, подготовляющие эти кадры находятся к началу учебного года в крайне плохом состоянии,

Развертывается большая сеть автоторовских заведений, а о преподавательском персонале совершенно не позаботились. Ряд новых вузов из-за отсутствия помещения фактически не открылся. Такой крупный учебный „комбинат“, как московский ОШКУМТ, до начала занятий не имел определенной программы. Почти во всех учебных заведениях чрезвычайно остро стоит вопрос с учебными пособиями, бумагой, чертежными принадлежностями и пр., плохо обстоит дело с производственной практикой.

Секция отмечает, что при разработке пятилетнего плана подготовки кадров для транспорта Цукадр мало обращает внимания на автомобильный транспорт. Первоначальная намеченная Цукадра не дает реального представления о действительных потребностях в кадрах по автоторовской промышленности и дорожному делу. Намеченное в плане количество подготовленных кадров не в состоянии покрыть потребность автоторо-

вопросности и дорожного дела в командном составе.

Профтехническая секция Автотора настаивает на том, чтобы для успешного прохождения производственной практики при всех автоторовских учебных заведениях были организованы специальные мастерские. Школы должны быть прикреплены к определенным хозяйственным единицам. Необходимо расширить контингент учащихся в автоторовских учебных заведениях и забронировать в школах, находящихся в ведении Цукадра, определенное количество мест для активных членов Автотора; необходимо обеспечить школы учебной аппаратурой, оборудованием, учебниками и пр. Особенно важно обеспечить эти школы учебными автомашинами, исходя из минимального расчета—одна машина на 100 чел.

Вполне своевременно поставлен вопрос о том, чтобы автоторовская общественность взяла под свой постоянный и пристальный контроль автоторовские учебные заведения. Необходимо, чтобы организации на местах содействовали полному укомплектованию школ подходящими по своему социальному составу учащимися и правильному развертыванию учебы.

М. Сомов

МИЛЛИОННАЯ АРМИЯ СОВЕТСКИХ ДЕТЕЙ ВКЛЮЧАЕТСЯ В АВТОДОРОВСКУЮ РАБОТУ

ДЛИТЕЛЬНЫЙ поход детей за мотор и хорошую дорогу должен быть построен на активности и самостоятельности самих детей. Поэтому и самые формы проведения автодоровской работы с детьми должны обеспечить осуществление этого принципа.

Дети и подростки, вступившие в поход, должны быть объединены. Движение должно быть организовано в форме создания групп юных друзей Автодора, которые ежедневно решали хотя бы маленькое, но практическое, общественно-полезное дело в области автодорожного и тракторного строительства. Такие группы являются для детей прекрасной производственной школой, о которой мы теперь не только мечтаем, но которую уже строим и проводим в жизнь.

Организация групп юных друзей должна начаться повсеместно и проходить под руководством пионерорганизации, через ее отряды, бюро и форпосты.

Где создавать группы?

В школах, при форпостах, при пионерских отрядах, пионерских клубах, детских домах. Пусть каждое из этих детских учреждений, при наличии в нем не менее 5 юных энтузиастов автодорожного дела, организует группы. Пионеры-вожаки должны практически взяться за это дело.

Основной задачей группы юных друзей Автодора является популяризация в детских массах знаний по автомобильному, тракторному и дорожному делу и участие в выполнении автотракторной и дорожной пятилетки.

Группы юных друзей должны быть в первую очередь живыми пропагандистами идей Автодора, поэтому участники их должны быть ознакомлены с вопросами автодорожного дела. Ознакомление это, сочетаясь с практической общественно-полезной работой, не должно проводиться в форме только сухой учебы, а, наоборот, в порядке внешкольной, живой, затейливой работы.

Небольшой опыт работы с детьми позволяет наметить пути, по которым пойдет учеба. Мы не утверждаем, что формы указанные ниже являются окончательными. Опыт и низовая инициатива внесут свои изменения.

Юные друзья Автодора могут организовать кружки, в которых будут изучать: автомобиль, трактор, глиссер, мотоцикл, лодочный мотор и дорожное дело.

Одним из вернейших средств для привития юным друзьям автопознаний является моделирование.

В кружках ребята могут конструировать модели машин, макеты дорог, мостов и переправ, будут изучать дорожное дело.

Конечно, не только в кружках приобретаются эти знания. Есть еще и другие способы сделать это, и первое место в числе их принадлежит экскурсиям. Группы должны проводить систематические экскурсии на машино-тракторные станции, гаражи, учреждения, где есть моторные лодки, мотоциклы, тракторы, автомобили. Надо использовать малейшую возможность в этом направлении, т. к. специальных учебных автобаз у нас нет. Не следует забывать и участков дорожного строительства, куда могут быть тоже организованы детские экскурсии. Надо проводить также популярные беседы, лекции.

Дети должны изучать в группах правила уличного движения, чтобы бороться за внедрение их в массу населения путем разъяснений, агитации и личного примера.

Группы должны проводить десятки и сотни практических дел: группы оказывают посильную помощь в постройке дорог, помощь в их ремонте и охране, помощь в устройстве дренажных насаждений, в починке небольших полевых мостиков; может быть организовано шефство над дорогой, детская дорожная дружина.

Группы юных друзей при предприятиях автотракторной промышленности и хозяйства должны участвовать в выполнении ими промфинплана, как это делает сейчас вся пионерорганизация.

Лозунг: „БЕРЕГИ МАШИНУ“ должен стать предметом заботы не только взрослых коллективов Автодора, но и его юных друзей. Борьба за сохранность машины, против шофера—разгильдяя и вредителя, может вестись и детьми. Тут надо использовать шефство над машиной (трактором, автомобилем и др.)

Надо широко практиковать организацию конкурсов на устройство моделей и пробеги детских автомобилей, устраивать праздники автотехники для детей, уголки, выставки.

Надо бояться опасностей искривления правильной линии работы с детьми.

Первое—превращение работы групп в детскую забаву, в игру с автомобилями. Не игра это, а величайшее дело, обеспечивающее нам будущее.

Второе—чрезмерное усложнение работы, превращение ее в профессионально-техническую подготовку. Нельзя допускать этого. В отдыхе и посильном труде дети приобретут технические знания и навыки по автодорожной технике.

Организуйте группы юных друзей Автодора! Помогайте им в их практической работе.

Е. Русанов

Шагайте отрядами в ногу

В поход за мотор и дорогу!

КОНКУРС на ЛУЧШЕГО ШОФЕРА-ПОЖАРНОГО и ОБРАЗЦОВОЕ ПОЖАРНОЕ АВТОХОЗЯЙСТВО

С 20 СЕНТЯБРЯ по 20 ноября пожарное бюро Центрального Совета Автодора проводит конкурс на лучшего шофера-пожарного и на образцовое пожарное автохозяйство.

В конкурсе могут участвовать все шоферы пожарных команд, частей, станций, дружин и т. д., а также пожарные организации с автохозяйствами, имеющими не менее 10 машин.

В крупных пожарных организациях для наиболее успешного проведения конкурса рекомендуется создать штаб в составе начальника пожарной команды, руководителя автохозяйства и представителей шоферов, местного отделения Автодора, коллектива Автодора данной организации и местного дортранса.

Штаб проводит кампанию конкурса как предварительную, так и итоговую, инструктирует участников конкурса, мобилизует внимание пожарной и автодоровской общественности и освещает ход конкурса в печати.

По окончании конкурса штаб пересылает все материалы в центральный штаб при президиуме пожарного бюро ЦС Автодора к 1 декабря.

Лучшие пожарные шоферы, участвующие в конкурсе, получают следующие премии:

1-я премия — грамота и велосипед заграничного производства; 2-я премия — грамота и велосипед русского производства; 3-я премия — грамота и подвесной мотор к лодке; 4-я премия — грамота и кожаный костюм; 5-я премия — похвальный отзыв. Пятой премией устанавливается 6.

Для автохозяйств устанавливаются 3 первых премии — грамоты и 3 вторых — похвальные отзывы.

Кроме того автобиблиотеку на сумму 50 руб. получит в премию коллектив Автодора пожарной команды, части или дружины, развернувший большую кампанию по проведению конкурса и добившийся стопроцентного участия в конкурсе шоферов и всего автохозяйства; выполнения участниками конкурса всех условий последнего; проведения соцсоревнования между своей организацией и организацией другого города и между шоферами на лучшие показатели результатов конкурса; организовавшие в команде „группы шефства над авто-мото-машинами“ и т. д.

Таких премий установлено три.

Успех конкурса может быть обеспечен лишь в том случае, если к нему будет привлечено самое широкое общественное внимание и если его проведение будет поддерживаться всеми местными организациями; поэтому на всех заседаниях и собраниях, происходящих в команде, части и т. д. в период конкурсной кампании необходимо ставить доклады о ходе конкурса.

Конкурс должен сопровождаться агиткампанией за пожарный автомобилизм, за авто-мото-механизацию пожарной обороны, за овладение мотором, за поголовное обучение пожарных авто-мото-технике, за рационализацию и образцовое содержание автохозяйства.

Все желающие участвовать в конкурсе, а также желающие получить дополнительные справки, материалы и проч. должны связаться с центральным штабом (Москва, Садово-Кудринская, 17).

Центральный штаб по проведению конкурса.

ТОЛЬКО ЛИ ЗДЕСЬ БЕЗОБРАЗИЯ?

ОБСЛЕДОВАНИЕ 3-го гаража Москомтранса рабочей бригадой Мособлавтодора и газеты „Экономическая жизнь“ рисует крайне неприглядную картину.

На территории, рассчитанной на 125 машин, стоит 241 машина. 100 новых „Фордов“ и 54 „Автокара“ помещаются под открытым небом. Все машины снабжаются одной бензиновой колонкой. Оканчивающие работу шоферы задерживаются в очереди на заправку машин по часу и больше. В ремонтной мастерской изношенные станки; наблюдается недостаток револьверных станков и квалифицированных токарей. Ремонт едва успевают производить. Токари работают наполовину „в утиль“ из-за низкой квалификации. После работы машины принимаются на-глазок. На весь гараж имеется один приемщик.

Шоферы не имеют инструкций для ухода за машиной, а они крайне необходимы, так как главный контингент шоферов — молодые практиканты. Способ хранения масла крайне неряшливый: все сорта получаемых масел сливаются в одно место.

Трест дал гаражу очень высокие нормы расхода горючего и масел, но, несмотря на это, перерасход очень большой: 18 проц. бензина и 19 проц. автoла.

Рекуператор для восстановления отработанного масла в гараже имеется, но бездействует.

Поломка машин проходит безнаказанно. Молодые шоферы ломают машины по неопытности, опытные — по пьянке. Прогулы, пьянство в самом гараже и катанье на машинах — обычное явление. Сдельная оплата построена так, что в погоне за „длинным рублем“ шофер гонит машину, не обращая внимания на дорогу. Ежедневно в ремонте от 70 до 90 машин, из них большинство — только что полученные „Форды“.

У администрации нет плана. Трест на все это „взирает“ равнодушно.

Профорганизация никак не реагирует на безобразия членов профсоюзов, а партячейка еще не может определить, сколько имеется в гараже партийцев.

Словом, 2 300 авторботников, собранных в центре Москвы в гараже № 3, так же, как и сам гараж, беспризорны.

Что же делала все это время в гараже № 3 автодоровская общественность?

В обследовании о ней нет ни одного слова. Очевидно, это крупное автохозяйство совершенно не имело крепкого автодоровского коллектива?

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

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

Поставленные в номерах на лотбилетах нули слева имеют техническое значение. Самый номер начинается (слева) одной из цифр от 1 до 9 включительно.

Порядок получения выигрышей

1. Каждый выигрыш по желанию выигравшего выдается натурой — сельхозимуществом или деньгами, согласно помещенному на обороте лотбилета списку выигрышей (помни — II разряда). 2. В таблице указана только стоимость выигрыша. 3. Список выигрышей и стоимость каждого из них помещены после таблицы. 4. Указанная стоимость выигрыша в таблице соответствует наименованию его, помещенному в списке выигрышей. 5. Выигрыши в 100 рублей и выше выплачиваются непосредственно лотерейным комитетом; билеты, на которые пали выигрыши в 100 р. и выше, пересылаются открытым ценным письмом по адресу: Москва, Садово-Кудринская, 17, лотерейному комитету Автодора; при пересылке билета выигравший указывает свое желание получить выигрыш натурой, сельхозмашинами или деньгами, одновременно сообщая свой почтовый адрес, точно и разборчиво написанный, а также, если выигрыш предназначается к получению натурой, — наименование ближайшей железнодорожной станции или пристани. 6. Мелкие выигрыши в 7 и 4 руб. выплачиваются немедленно в любой сберкассе или конторе Госбанка по предъявлении билета. Для получения этих выигрышей натурой билет пересылается, как указано в п. 5. 7. Вещевые выигрыши стоимостью в 7 и 4 руб. пересылаются выигравшему за счет лотерейного комитета, от 100 и выше — за счет выигравшего. При желании получить выигрыш деньгами, стоимость выигрыша, согласно расписанию выигрышей, выдается выигравшему на руки или переводится за счет лотерейного комитета по указанному адресу не позднее, чем через две недели по получении билета и заявления. Срок выполнения лотерейным комитетом обязательства по выдаче крупных выигрышей, стоимостью от 100 р. и выше, натурой — устанавливается трехмесячный со дня получения билета. 8. Срок заявки на получение выигрышей напечатан на обороте лотерейного билета в п.п. 7 и 8. Для сельского населения срок заявки на получение выигрыша натурой определяется в 4 месяца со дня опубликования. 9. Никаких заявлений об утере, кражах и т. д. лотерейный комитет не принимает. Выигрыш выдается только тому, кто предъявит

Председатель тиражной комиссии — зам. Наркомфина УССР И. П. Яцевский; зам. председателя тиражной комиссии — ответ. секретарь Укравтодора Д. А. Агронов; зам. председателя тиражной комиссии — ответ. секретарь Центрального Совета Автодора РСФСР И. А. Фельдман; зам. председателя тиражной комиссии — от Наркомфина УССР — С. Г. Голосков.

Члены тиражной комиссии:

От ЦК ЛКСМУ — Чернюк; от ВУСПС — Еременко; от ВУК металлистов — Пономаренко; от ВУК местран — Каминский; от о-ва „Динамо“ — Письменный; от Укравтодора — Гольдинов; от Укравтодора — Гофман; от Московского областного совета Автодора — Алексеев; от Красно-Пресненского райавтодора — Бенштейн; от Автодора Белоруссии — Гордин; от Харьковского окравтодора — Литовченко; от Харьковского окравтодора — Левченко; от Запорожского окравтодора — Соловьев; от Киевского окравтодора — Степанов; от Артемовского окравтодора — Антонов; от Полтавского окравтодора — Приходько; от рабочих организаций: от Харьковского Паровозостроительного завода — Клименко; от завода „Серп и Молот“ — Мухин; от автосборочного завода — Воскобойников; представитель трудового крестьянства — Зачепа; от Красной армии — Аксенов; представитель НК РКИ УССР — Маркьянович.

Секретарь тиражной комиссии — секретарь лотерейного комитета — Астамбовский.

Список выигрышей II разряда 2-й Всесоюзной лотереи Автодора

Наименование выигрыша	Колич. выигр.	Стоим. 1 выигр. в руб.	Всего
Глиссер	1	2 500	2 500
Автомобилей „Форд“	10	2 000	20 000
Мотоциклов	10	800	8 000
Моторных байдарок	3	300	900
Комплектов Техн. энциклопедии в 20 том.	6	175	1 050
Велосипедов	300	150	45 000
Комплектов обмундирования для водителей	10	125	1 250
Лодочных моторов	6	100	600
Комплект. пособий по изучению авто-дорож. дела	700	7	4 900
Подписок на журналы „За Рулем“, „Мотор“ или „Авто та Шляхи“	900	4	3 600
Всего	1 946	—	87 800

или перешлет выигравший билет; лотерейные билеты, на которых попорчены или переделаны разряды, серии или номера, считаются недействительными; никакие заявления о выдаче выигрышей по таким билетам лотерейным комитетом не принимаются.

Адрес лотерейного комитета Автодора: Москва, Садово-Кудринская, 17. Справки выдаются также во всех отделениях Автодора.

Управлению Разведок Курской Магнитной Аномалии требуются **ЛЕГКОВЫЕ и ГРУЗОВЫЕ АВТОМАШИНЫ 1 1/2—2 т.** В предложениях наряду с описанием машины указывать обеспечение запчастями для неходовых марок.

Предложения адресовать: Курск, Управлению Курской Магнитной Аномалии, ул. Дзержинского, 8. Телеграфный адрес: У. К. М. А.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“