

В СОВЕТСКОМ ЛЕГКОВОМ АВТОМОБИЛЕ МЫ ДОЛЖНЫ ЕЗДИТЬ НЕ ХУЖЕ,

ЧЕМ В БУРЖУАЗНОМ

30 декабря, в 7 часов вечера, с площадки Горьковского автозавода им. Молотова отправилась в Москву колонна в 50 автомашин для встречи второй пятилетки.

К пробегу приготовились буквально в два дня. Колонна состояла из первой партии только недавно технологически освоенных 25 легковых машин и 25 грузовых машин, только накануне сошедших с конвейера. Такой пробег являлся чисто рабочим пробегом, проверявшим стойкость ГАЗовской машины на деле, машины «как она есть».

Мы двинулись сплошь по ледяной коре. Безобидные летом, бесчисленные владимирские холмы превратились сейчас в ледяные горки, ежеминутно грозящие машине огромной опасностью, скатиться под обрыв. В некоторых слишком рискованных местах, поворачиваясь только на метр в сторону от голого льда, мы попадали буксующими машинами в густой снег. Кое-где растаявший лед придавал дорогам осенний вид непролазной грязи.

Автомобильные «волки», опытные шоферы, механики и инженеры, участвовавшие в пробеге, утверждают, что такой трудной дороги, как в этот раз из Горького в Москву

они не встречали за многие годы своей автомобильной практики.

Машины двигались, главным образом, в темноте и ночью. Вязниковские автодорожцы преспокойно спали, не потрудившись в опасном месте, под самыми Вязниками, поставить дежурного для предупреждения. И три машины, в том числе две легковые, свалились в пропасть, наклоном, примерно, в десять метров. С помощью пожарной команды и крепких канатов машины были вытянуты... И каково было удивление, когда, получив необходимое равновесие и почувствовав «почву» под ногами, оставшие машины ГАЗа взяли полный газ и побежали догонять голову колонны.

Из Горького вышло 50 машин. И в первую ночь второй пятилетки, в ночь на 1 января, от 12 до 2—3 часов в Москву пришли в полном порядке 49 машин. Одна грузовая машина вернулась на своем ходу обратно в Горький, так как после тройного «сальто-мортале» на льду шоферская кабина была немного побиита, и вице-командор решил не показывать ее в Москве в таком неприличном виде...

Такой результат рабочего пробега ГАЗовских машин в условиях гололедицы надо признать блестящим.

Первая партия легковых машин показала себя в общем с самой лучшей стороны. К недостаткам легковой машины в части работы самого ГАЗа можно отнести сильные скрипы кузова, небрежную шпильковку, отсутствие некоторых пружинок в тормозных колодках и другие очень важные, но все же «мелочи», явившиеся результатом невнимательной сборки. Во всем же главном и основном автозаводцы-молотовцы добились вполне удовлетворительных результатов.

Не было ни одной поломки рессоры, ни одного хотя бы пустякового ремонта коробки скоростей, рулевого управления, заднего моста, тормозов и т. д. Но в то же время регистрационная книжка ремонтной бригады, шедшей в хвосте колонны, записала 162 остановок в пути для оказания помощи. В чем же дело?

Раздражало и буквально озлобляло участников пробега другое — это качество деталей смежных производств. Некоторым машинам приходилось почти каждые 50—100 км прочищать краники и бензо-трубки ленинградского карбюраторного завода. Замок зажигания московского завода АТЭ показал исключительные капризы. Кнопка сигнала и переключатель света завода АТЭ также довольно часто подводили сидящих за рулями. Часто приходилось менять электропроводку. Киржачские фары показали себя непрочными. И нет слов для возмущения самыми обыкновенными замками для дверей легковых кузовов и шоферских кабин производства Павловского завода АТИ. Не стыдно ли, действительно, что мы умеем делать прекрасные работающие моторы, а на большинстве прибывших машин



Головная машина первой партии легковых автомобилей Горьковского автозавода

Фото С. Шингарева

двери кузовов и кабин завязаны веревочкой. Позор павловцам.

Прибывшие в Москву участники пробега были приняты т. Молотовым. В результате осмотра этих машин т. Молотов в своем докладе на последнем пленуме ЦК ВКП(б) посвятил несколько слов этим машинам.

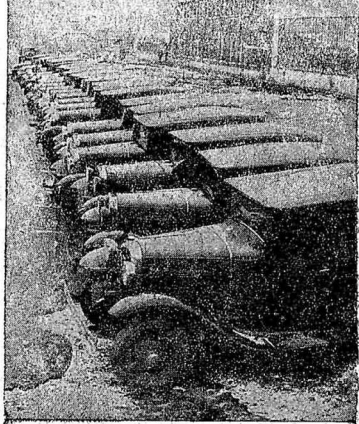
Приводим их:

«На днях Горьковский автозавод послал в Москву первые свои 50 легковых автомобилей. По заявлениям компетентных товарищей, эти первые легковые автомобили советского производства построены неплохо в своих основных частях: мотор, шасси, руль. Но, к сожалению, оказалось, что в некотором отношении эти автомобили еще совсем плохи. Это, прежде всего, относится к кузову и его внутренней обшивке, к устройству дверок и ручек и т. п. Нельзя, конечно, не признать успехов Горьковского автозавода в указанных важнейших частях автомобиля. Но нам, ведь, нужен не просто хороший мотор для автомобиля, не просто прочное шасси и руль, — нам нужен, проще сказать, хороший легковой автомобиль.

Нам необходим легковой советский автомобиль и притом такой, чтобы в нем можно было ездить не хуже, чем в буржуазном автомобиле».

Эти указания т. Молотова должны служить для всех работников завода программой борьбы за качество советского автомобиля.

С. Шнапир



Первая партия легковых машин Горьковского автозавода, участвовавшая в пробеге Горький-Москва

Фото С. Шингарева

В центральном совете Автодора

Слет аэросаней

Центральный совет Автодора организовал слет аэросаней, финиш которого должен состояться в Москве 23 февраля в день празднования 15-й годовщины Красной армии.

Слет аэросаней проводится под знаком успешного завершения первой пятилетки, подготовки к большевистской весне, показа автодорских достижений в борьбе за многомиллионный Автодор, а также под знаком необходимости укрепления низовых звеньев о-ва.

В слете участвуют всего 29 аэросаней. Сани идут в Москву из различных пунктов — Архангельска, Ленинграда, Иваново, Чебоксар, Белоруссии и др. В слете участвуют также трое московских аэросаней, которые стартуют из Смоленска.

Из всех этих пунктов аэросани прибывают в Москву 23 февраля и здесь будут принимать участие в параде на Красной площади.

24 февраля на Москве-реке состоится показ достижений аэросаней различных конструкций.

4-я всесоюзная автолотея

С февраля этого года Центральный совет Автодора приступает к реализации 4-й всесоюзной авто-мото-велолотеи на общую сумму в 20 млн. руб.

Цена билета та же, что и в прошлом году — 1 руб. Билеты подразделяются на 12 разрядов. Каждый разряд прикреплен к определенной

области или республике, на территории которой производится распространение билетов только данного разряда.

Визитницы закреплены за каждым разрядом в отдельности и состоят из предметов авто-мото-веломотушества, автомобильных путешествий по СССР, мест в дома отдыха, предметов широкого потребления, спорта и т. д.

4-я лотея Автодора должна быть проведена до мая 1933 г.

Штаб по ремонту сельхозмашин

При Наркомате совхозов создан центральный штаб по ремонту сельскохозяйственных машин и автотракторного парка. В штаб входят представители трестов Наркомата совхозов и ряда учреждений в том числе и Центрального совета Автодора.

По плану работы штаба на Автодор возложена организация смотровых постов на заводах, изготавливающих запчасти к тракторам и сельскохозяйственным машинам. Штаб установил показатели для премирования лучших мастеров, цехов, бригад. Отдельно выработаны показатели для краевых, областных и районных советов Автодора.

13 января отдел агитации ЦС Автодора созвал совещание представителей райсоветов Москвы, на котором решено немедленно приступить к организации смотровых постов на заводах Москвы, изготавливающих запасные части для автомобилей и тракторов.