

# ЗА РУЛЕМ

... ПЛОД РАБОТЫ НА ПУТИ  
... ТРУДЯЩИХСЯ НА БОРЬБУ ЗА АВТОМ



ПЕРВЫЙ ВСЕСОЮЗНЫЙ С'ЕЗД ОБ'ЕДИНИЛ  
АВТОДОРОВСКИЕ ОТРЯДЫ СОЮЗНЫХ РЕС-  
ПУБЛИК В ЕДИНУЮ АВТОДОРОВСКУЮ АРМИЮ,  
АКТИВНО УЧАСТВУЮЩУЮ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ  
СОЦИАЛИЗМА

На снимке: президиум всесоюзного с'езда Автодора  
Вверху — тов. А. М. Лежава делает доклад.

ОЖУРГАЗ

2-3  
32



Пятый год издания

Редакция: А. Брочин, Н. Беллев,  
А. Головкин, В. Дмитриев Я. Дробин,  
В. Зарзар, М. Кольцов, инж. К. Куп-  
рецов, М. Превент, Н. Осинский,  
И. Фельдман, проф. Е. Чудаков,  
И. Халецкий

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Стростно  
бульвар, 11. Трам. А, 6, 15, 18, 25,  
25, 29, 41.

Магсово-тиражный сектор. Тел.  
5-51-69.

ГОЛЦИСНАЯ ЦЕНА на 1932 год  
на гол.—4 р. 80 к., 6 мес.—2 р.  
40 к., 3 мес.—1 р. 20 к. С при-  
числением Библиотеки За Рулем—  
на гол.—0 р., 6 мес.—5 р., 3 мес.—  
2 р. 50 к.

## АВТОДОРОВСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ И XVII ПАРТКОНФЕРЕНЦИИ

Закончившийся первый Всесоюзный съезд Автотора совпал с окончанием третьего, решающего года и вступлением в посл. дний, четвертый год пятилетки. Страна Советов под руководством партии, во главе с т. Сталиным, показывая невиданные в истории человечества темпы роста производительных сил, осуществила завещание Ленина:

— У нас, — говорил Владимир Ильич, — вполне достаточно экономических и политических средств для построения фундамента социалистического общества.

Фундамент социалистической экономики построен. Завершение построения фундамента социализма в СССР означает, что ленинский вопрос „кто кого“ решен против капитализма в пользу социализма полностью и бесповоротно и в горе е, и в дегевне. К XVII партийной конференции партия под знаменем Ленина, сметая беспощадно со своего пути оппортунистов всех оттенков, пошла единой и монолитной, готовой к новым боям за новую пятилетку — пятилетку развзрнутого построения социализма в нашей стране.

Подведя итоги социалистического наступления к началу последнего года пятилетки, мы должны с полной очевидностью констатировать, что итоги эти поистине грандиозны.

Особенно грандиозны эти успехи на фоне невиданного экономического и политического кризиса, потрясающего загнивающий капиталистический мир с его перзвотклассной техникой.

Мы уже сейчас, в небычало-короткий срок, развзрули и построили такие отрасли промышленности, которые поставили нас в число индустриальных стран и позволили нам в целом ряде отраслей промышленности догнать капиталистические страны, являвшиеся ранее монополистами и по этим отраслям промышленности.

### СО Д Е Р Ж А Н И Е

Автоторовская организация и XVII партконференции . . . . .	1	М. КЛЕВЕНКОВ — Как управлять трехосной машиной	28
Задачи автоторовских организаций к весенней полевой кампании . . . . .	3	Как заводы ВАТО выполнили свой план в 1931 году . . . . .	30
М. НАДЕЖДИН — Производство тракторных запасных частей к третьей большевистской весне . . . . .	4	Инж. К. МОРОЗОВ — Передняя ось — слабое место „Форда“ . . . . .	31
Первый всесоюзный съезд Автотора . . . . .	6	Изучение пламени в цилиндре двигателя . . . . .	32
Автотор должен стать организатором борьбы миллионов рабочих и колхозников за советскую дорогу (речь Д. Е. Сулимова)	20	Новости мировой автоторожной техники . . . . .	34 83-84
Участие МТС в дорожном строительстве . . . . .	22	Инж. И. ДЮМУЛЕН — Правила автоторожения в САСШ и возможность использования их в СССР . . . . .	36
Используем трактор в дорожном строительстве . . . . .	24	Гаражная смазка . . . . .	41
Автомобильные колонны на службу МТС . . . . .	26	П. УЛЬЯНОВ — Как регулировать сигнал „Форда“ . . . . .	42
		Рабселькоры — автоторовцы пишут . . . . .	43
		На общественный суд . . . . .	47
		В номере 49 иллюстраций	

30 января

1932



Мировая история даже в лучшие годы молодого капитализма не знала таких темпов роста которые имеет Советский союз.

Цифра в 360% прироста продукции в 1932 году является цифрой, недостижимой для капиталистической экономики, основанной на эксплуатации трудящихся.

Мы создали заново тракторную промышленность, автомобильную промышленность, авиационную промышленность, станкостроение и ряд других.

Мы осуществили план ГОЭЛРО<sup>1)</sup>, выполняя лозунг Ленина „Коммунизм есть советская власть плюс электрификация всей страны“.

Мы коллективизировали на 60% даже сельское хозяйство, подведя под него мощную механическую базу.

Те 100 тысяч тракторов, о которых говорил Ленин, связывая это количество с переходом крестьян „к коммунизму“, далеко презойдут нами. В одном только 1932 году наша молодая тракторная промышленность даст новых 83 тысячи тракторов, т. е. за один год столько, сколько их намечалось по всей пятилетке в целом.

Такие же темпы роста имеет автомобильная промышленность. В 1932 году Советский союз получит 73 тысячи автомобилей, в том числе 63 тысячи грузовиков и 10 тысяч легковых автомобилей.

Все эти достижения в индустриализации нашей страны, в освоении новейшей капиталистической техники в Советском союзе направлены в первую очередь на повышение материального благосостояния трудящихся.

Техника, являющаяся в руках капиталистов орудием угнетения, — в руках пролетариата является мощным рычагом построения социалистического общества — общества, где труд является делом чести, делом славы, делом доблести и героизма.

Ленин, примерно 19 лет назад, так ставил вопрос об автомобильной индустрии:

Автомобильное дело при условии обслуживания большинства населения имеет громадное значение, ибо общество объединенных рабочих заменит автомобилями очень большое количество рабочего скота в земледелии и в извозной промышленности. Такая замена позволит обратить миллионы десятин, занятые теперь производством корма для лошадей, для добычи хлеба, мяса, молока, для улучшения народного питания (собр. сочинений, т. XVI, изд. 1930 г.)

Вопрос о классовой, социальной направленности новейшей техники является ведущим в индустриализации нашей страны.

На основе этих великих достижений перед Автодором встают новые задачи, успешная реализация которых является делом чести всей автодорской организации.

Первый Всесоюзный съезд Автодора в своих решениях наметил конкретный план работы, который в основном сводится к следующему.

Превратить Общество в многомиллионную организацию, мобилизующую трудовые массы на борьбу за выполнение плана четвертого, последнего года пятилетки.

Повернуть организацию лицом к дорожной проблеме, на борьбу за культурную проезжую дорогу, за привлечение трудового участия населения к строительству дорог.

Развернуть боевую работу на основе шести указаний Т. Сталина за освоение нового автотракторного парка и улучшение работы существующего.

Вести неослабную борьбу за выполнение программы автотракторной промышленности как в количественном, так и в качественном отношении.

Таковы задания, поставленные перед Автодором партией.

Автодоровцы, вперед на их выполнение!

<sup>1</sup> Государственная комиссия по электрификации России под председательством тов. Крижановского.

**— ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ ПЯТИЛЕТКИ В ЧЕТЫРЕ ГОДА  
ЗА ЗАВЕРШЕНИЕ В ОСНОВНОМ В 1932—33 ГОДУ  
КОЛЛЕКТИВИЗАЦИИ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА И  
НА ЕЕ ОСНОВЕ ЛИКВИДАЦИИ КУЛАЧЕСТВА  
КАК КЛАССА ПО ВСЕМУ СССР! ЗА УСПЕШНОЕ  
ПОСТРОЕНИЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА!**

# ЗАДАЧИ АВТОДОРОВСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ВЕСЕННЕЙ ПОСЕВНОЙ КАМПАНИИ

Подготовка к 3-й большевистской весне, имеющая громадное значение в деле социалистического строительства,— в полном разгаре. Однако организации Общества, особенно на периферии, не включились еще в практическую работу по содействию развертыванию весенней посевной кампании, и в целом ряде

мобилизовав для этой цели лучший автодоровский актив.

В качестве основных мероприятий Центральный Совет предлагает провести следующее:

Организовать широкое участие автодоровских коллективов в массовой агитации за третью большевистскую весну, для чего совместно с партийными, советскими, профессиональными и колхозными организациями создать подвижные агитбригады, использовать для этой цели автодоровские коллективные и индивидуальные автомобили и мотоциклы.

Одной из основных стержневых задач Автодора в проводимой кампании должна быть борьба за здоровый трактор. Поэтому, наряду с организацией общественного контроля за своевременным изготовлением запасных частей, необходимо практиковать по образцу прошлых лет посылку автодоровских ремонтных бригад в колхозы, совхозы и МТС.

Организовать общественное содействие и контроль через коллективы Общества за продвижением в хозяйственных организациях вопросов обеспечения весенней посевной кампании своевременным ремонтом автотракторного парка; для этого тесно связаться с районной и областной прессой и установить автодоровские рабкоровские посты в колхозах, совхозах, МТС и хозяйственных организациях.

Провести активнейшую работу по улучшению дорог в местах наибольшего передвижения грузов для посевкампании, немедленно выявить состояние подъездных путей к МТС, колхозам и совхозам, пригодность мостов, особенно там, где имеются тракторы, состояние внутрихозяйственных дорог в крупнейших совхозах и колхозах. Принять все меры к ремонту наиболее плохих участков дорог и мостов путем создания дорожно-ремонтных бригад и организации субботников с трудовым участием населения.

Нужно иметь в виду, что каждый километр улучшенной дороги, каждый исправный мост в значительной степени будут способствовать успешному выполнению весеннего сева!

Всю работу по содействию весенней посевной кампании увязать с массовым развертыванием коллективов Автодора на селе, в колхозе, совхозе и МТС, направляя их деятельность в данный момент в сторону практического содействия восстановлению парка сельскохозяйственных орудий и тракторов, расширению посевных площадей, улучшения дорог и проведения массовой работы среди колхозников, единоличников и сельскохозяйственных рабочих.

Всю указанную работу проводить на основе шести указаний т. Сталина, разрывав социалистическое соревнование между отдельными автодоровскими бригадами, коллективами и районными организациями Общества.



Член партии т. Дрожжинов—изобретатель, ударник Бахметьевского автобусного парка. Тов. Дрожжинов внес целый ряд ценных предложений и сделал крупное изобретение по шлифовке подшипников. На снимке: Тов. Дрожжинов за с'оркой станка по внутренней шлифовке подшипников.

случаев не включили проведения этой кампании в план своей работы.

Такое положение является совершенно нетерпимым и требует коренного и немедленного поворота всех организаций Общества в сторону конкретной боевой работы по содействию весенней посевной кампании.

Поэтому ЦС Общества Автодор предлагает всем своим организациям немедленно приступить к развертыванию работы в этой области,



# К ТРЕТЬЕЙ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ВЕСНЕ НАЛАДИМ ПРОИЗВОДСТВО ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ

Ленинградский завод «Красный Октябрь», изготовляющий до 10% всей продукции треста ВАТО-Запчасть, жалуется, что трест слишком часто и произвольно меняет его производственную программу. Не успев завод проработать и приступить к усвоению одной программы, как ВАТО-Запчасть уже посылает другую программу с иным количеством позиций, словно забывая, что им ведь уже спущена программа. План завода с июля по декабрь менялся четыре раза.

Чем объяснить, что ВАТО-Запчасть так дергает свой крупнейший опорный завод?

Можно было допустить, что заказчики запасных частей — Трактороцентр, Объединение зерносовхозов и др. — часто меняют свою спецификацию, неожиданно увеличивают заказы, и это вынуждает ВАТО-Запчасть круто менять план своих заводов.

Но крупнейший заказчик запасных частей — Трактороцентр — жалуется на то, что ВАТО-Запчасть очень часто и самым неожиданным образом меняет уже согласованную спецификацию и разнарядку запасных частей.

Нужно ясно представить себе, что происходит при этом капризном изменении всей росписи заказов. Ведь речь идет о многочисленных наименованиях. Сложнейший ассортимент запасных частей распisan по отдельным областям, и МТС удалось договориться с ВАТО-Запчастью, громоздкий заказ так или иначе «утрясен», места получили разнарядку, они знают что именно и из какого завода им полагается получить. И вот — капризное изменение и уменьшение всего заказа, выпадение ряда частей из уже обусловленного заказа.

Это значит, что нужно перекраивать всю местную разнарядку, уменьшать количество заказа по ряду запасных частей. Но как? Пропорционально количеству заказанного? В соответствии со степенью нужды каждого района в данных запасных частях? Как это учесть в данный момент?

А места требуют, места жалуются, что их дергают, что они лишены всякой уверенности за судьбу своих заказов и не могут реально ставить ремонт тракторов.

ВАТО-Запчасть взваливает вину на объективные причины. Чрезвычайно замедленным темпом происходит передача заводов тресту, они медленно и неохотно специализируются. Заводам не дают станков, не хватает металла, оборудования, нет ассигнований. Все это срывало производственную программу, заставляло ВАТО-Запчасть бросаться от завода к заводу, ломать ассортимент, разнарядку.

Нужно сказать, что если еще два месяца назад такого рода ссылки на объективные трудности могли казаться убедительными, то теперь, с каждой декадой ВАТО-Запчасть все более лишается возможности ими оперировать. В состав треста входили 5 заводов, а теперь уже 12, в том числе такие мощные заводы, как «Красный гвоздильщик», им. Мак-

са Гельца, Ижорский и др., которые в состоянии быстро и удачно специализироваться на производстве запасных частей. Теперь ВАТО-Запчасть признает, что его заводы обеспечены металлом для производства запасных частей, а также топливом, рабочей силой и пр.

Заводам ВАТО-Запчасти предложено отодвинуть все остальные работы и заняться производством запасных частей. Нужно, конечно, чтобы заводы быстро освоили производство запасных частей, но крайне необходимо, чтобы ВАТО-Запчасть «освоила» свои заводы — старые и новые.

Основная вина старого руководства и нынешнего аппарата ВАТО-Запчасти состоит в том, что они не сумели овладеть своими заводами и теми многочисленными заводами ВСНХ, которые призваны в той или иной мере производить запасные части.

ВАТО-Запчасть не знает своих заводов, не сумело изучить производственные склонности тех заводов, которые были включены в разработку запасных частей. На этой почве происходили возмутительные вещи. Омский завод приспособил свое производство к выпуску ряда запасных частей. Часть заказов этого завода неожиданно снимается и передается Пермскому заводу, который их никогда не производил. Омский завод начинает работать в значительной части вхолостую, а Пермский завод крайне медленно и неохотно переключается на новое производство. Таких случаев немало.

Это автоматическое расовывание заказов без учета того, что может и должен дать каждый завод, без договорных отношений с заводами (договора до последнего времени не заключены), без перевода заводов на хозяйственный расчет явилось основной причиной значительного невыполнения производственного плана.

По данным Трактороцентра на 1 января 1932 г. заводы отгружали в адрес МТО не более 9% заказанных запасных частей. Вся наша современная печать бьет тревогу по поводу «безобразно медленного производства запасных частей». По данным «Правды» трест ВАТО-Запчасть должен дать к весенней посевной кампании запчастей на 40 млн. руб., а на 1 января предприятия треста изготовили запасных частей только на 5 600 тыс. руб. и то большей частью некомплектными.

Такие темпы производства запасных частей для тракторов ставят под угрозу всю нашу посевную кампанию.

Необходимо во что бы то ни стало наверстать упущенное время. Весь аппарат ВАТО-Запчасти должен решительным образом перестроить свою работу, должен стать действительным, руководящим, планирующим центром заводов, выпускающих запасные части. В этом ему должна помочь вся наша общественность и в первую очередь автодорожская.

ВАТО-Запчасть очень обоснованно указывает на то, что помощь Центрального совета Автодора в организации производства запасных частей была до сих пор недостаточна. Об этом говорилось и на сессе Автодора. Еще менее заметно участие в этом деле местных организаций Автодора. Даже на специальных заводах редко проявляется инициатива автодорских организаций по усилению производства запасных частей.

Крайне необходимо, чтобы автодорские организации наших металлических заводов всячески содействовали тому, чтобы данный завод в той или иной мере принимал участие в борьбе за повышение плана выпуска запасных частей. Особенную активность должны проявить автодорские организации заводов, непосредственно производящих запасные части.

При помощи заводской и автодорской общественности необходимо преодолеть все объективные трудности. Следует мобилизовать все внутренние ресурсы заводов, приспособить все их производственные возможности для усиления выпуска запасных частей. Автодорские организации должны побудить заводы решительнее и быстрее переключиться на массовое производство запасных частей. Необходимо для этого по возможности приспособить старые станки, использовать излишние станки с соседних заводов.

Автодорские организации должны помочь ВАТО-Запчасти в всемерном использовании специально выделенных заводов для расширения выпуска запасных частей, делать конкретные указания, какие части и на каких заводах целесообразнее всего производить.

К тем 12 специальным заводам, которыми ныне располагает ВАТО-Запчасть, присоединяется еще до 50 заводов ВСНХ и местного значения для усиления производства запасных частей к весенней кампании. Работа этих заводов будет тем лучше, чем больше будет увязано их производство между собой. Нельзя допускать, чтобы каждый завод работал сам по себе, без учета того, что делается на ближайших заводах (как это было например с Омским и Пермским заводами). Срочность задания требует полной увязки производства, сотрудничества этих заводов, их кооперирования.

ВАТО-Запчасть ставит сейчас конкретно вопрос о кооперировании ряда ближайших заводов, изготовляющих запасные части. Автодорские организации должны всячески содействовать этому кооперированию, должны точно указывать, в каких случаях это кооперирование производственно наиболее действительно и полезно.

Необходимо активизировать роль автодорских организаций совхозов, колхозов и МТС в выпуске запасных частей и в ремонте тракторов и автомобилей. Автодорские организации должны добиваться большей связи МТС и крупнейших совхозов и колхозов с за-

водами для получения именно тех запасных частей, которые больше всего необходимы их тракторным паркам. Нужно добиваться получения полуфабриката для производства простейших запасных частей в мастерских МТС и совхозов.

Автодорские организации должны всячески улучшать техническую базу ремонтных мастерских в совхозах, МТС и колхозах.



Тов. Васильев, лучший ударник авторемонтных мастерских Самарского зерносовхоза, трижды премированный за изобретательство и рационализаторские предложения. Тов. Васильев изобрел прибор для наплавки коренных подшипников автомашин.

До сих пор все внимание было сосредоточено на вопросе производства запасных частей к тракторам и ремонта тракторов. Автодорские организации должны не меньше внимания обратить и на необходимость срочного ремонта автомобилей и обеспечение автомашин запасными частями.

Укомплектованные запасными частями и отремонтированные трактора должны сопричисляться вполне исправными автомашинами. Только тогда работа тракторного парка в весенней посевной кампании даст ожидаемые результаты.

15 января 1932 г.

М. Надежин

**— ПО ДОРОЖНОМУ И ШОССЕЙНОМУ ТРАНСПОРТУ И АВТОМОБИЛИЗАЦИИ ОБЕСПЕЧИТЬ БОЛЕЕ БЫСТРЫЙ ТЕМП РАЗВИТИЯ, ЧЕМ ПО ДРУГИМ ВИДАМ ТРАНСПОРТА.**

Из директив к составлению второго пятилетнего плана народного хозяйства СССР (1933—1937), одобренных в основном Политбюро ЦК ВКП(б).

# I ВСЕСОЮЗНЫЙ СЪЕЗД АВТОДОРА

Фото А. Шайхета и С. Шингарева, зарисовки худ. Б. Владимирского

Этот съезд, организационно объединивший автодорожные колонны всех советских республик в единую автодорожную армию, которая должна еще более сплоченно и активно участвовать в социалистическом строительстве, открылся 5 января в Москве, в Краснознаменном зале Центрального дома Красной армии.

У входа в зал заседаний съезда ЦС Автодора развернул специальную выставку, которая характеризует растущее тракторное, автомобильное и водомоторное дело в стране строящегося социализма, подводит итоги дорожного строительства в решающем году пятилетки, демонстрирует технические образцы автотракторного оборудования, выработанные советскими предприятиями по советским чертежам и из советских материалов.

В восьмом часу вечера съезд открыл председатель Центрального совета общества т. А. М. Лежава.

В кратком слове он характеризует международную и внутреннюю политическую обстановку, в которой работает I съезд автодорожцев всего Советского союза. «Третий год, — говорит т. Лежава, — как капиталистический Запад раздирается невиданным экономическим кризисом, гигантской безработицей, в нем непрерывно растут нужда, нищета и бедствия широчайших масс трудящихся. Еще в большей степени происходят эти процессы капиталистического распада в Америке.

Только у нас, в Союзе советов, идет непрерывная созидательная работа по строительству социализма, социалистической индустриализации и реконструкции сельского хозяйства, ликвидации кулачества как класса на основе сплошной коллективизации и борьбы с классово-враждебными элементами, тщетно пытающимися затормозить невиданную социалистическую стройку.

Автодорожные организации возникли в начальный период социалистической реконструкции, когда вопросы механизированного безрельсового транспорта были впервые поставлены перед широкими массами трудящихся в общественном порядке. За четыре года своей работы Автодор прошел несколько этапов. Последний год первой социалистической пятилетки требует от автодорожцев, чтобы они стали особенно активным отрядом в строительстве социализма, выполняя ту огромную работу на транспортном участке нашей стройки, которая имеет важнейшее значение.

Думаю, — закончил т. Лежава под аплодисменты всего съезда, — что эти задачи автодорожцы выполнят с честью, что они станут передовым отрядом громадной армии революционного пролетариата Союза, победоносно осуществляющего социалистические задачи под большевистским руководством ленинской партии, ее ЦК и испытанного вождя т. Сталина».

Президиум съезда был избран в составе пятидесяти пяти человек: тт. Лежава, Енукидзе, Осинский, Толмачев, Куйбышев, Сулимов, Кл. Николаева (ЦК ВКП(б)), С. С. Каменев, Баранов, Алкснис, Холепский, Серебряков, Салтанов (ЦК ВЛКСМ), Быстрых (ГУПО), Лепсис (начальник ВПС), М. Кольцов («Правда»), Дьяконов (ВАТО), Дыбец (НАЗ), Соболев (ЦК РАТАП) и др.

В почетный президиум съезд единогласно избирает тт. Сталина, Молотова, Ворошилова, Калинина, Орджоникидзе, Кагановича, Куйбышева, Рудзутака, Кирова, Микояна, Коссиора, Чубаря, Петровского, Постышева, Андреева, Тельмана и секретаря китайской компартии. Одновременно съезд посылает приветствия в ЦК ВКП(б) — т. Сталину, в Совнаркоме — т. Молотову, в Реввоенсовет — т. Ворошилову, ЦК ВЛКСМ, газета «Правда», ВЦСПС и ГУПО ОГПУ.



Делегаты всесоюзного съезда регистрируются в мандатной комиссии



Делегация мото-механизированной бригады им. Калиновского приветствует съезд

Съезд приветствуют представители целого ряда организаций: от ВЦСПС т. Сегаля, от бойцов и командиров мотомеханизированных войск РККА т. Грязнов, от особой Дальневосточной Краснознаменной армии т. Майоров, от «Правды» т. М. Кольцов, от Московской краснознаменной пожарной охраны т. Русаков,

от НАТИ т. Зеленский, от юдозцев т. Яромисhev и др.

Кроме того съезд получил целый ряд телеграфных приветствий.

Деловая работа съезда началась 6 января большим докладом т. Лежавы об итогах и очередных задачах работы Автотора.

## ДОКЛАД А. М. ЛЕЖАВЫ

«Мы, автодорожцы, — начал свой доклад А. М. Лежава, — только тогда сможем в полной мере выполнить свои задачи, если совершенно четко отдадим себе отчет, в какой связи находится наша работа с общим процессом социалистического строительства. Только те организации нашего Общества, которые органически связаны с общей работой по строительству социализма, могут быть действительными строителями автодорожного дела, проводить правильную политическую линию в своей работе.

В первом периоде своей работы, в начале реконструктивного процесса, деятельность Автотора неизбежно носила агитационно-пропагандистский характер. Сравнительно быстро были восприняты идеи Автотора, начали создаваться автодорожные коллективы, стал быстро расти автодорожеский актив по всей стране. Видное место уже тогда занял вопрос о подготовке кадров, необходимых для успешной автомобилизации Союза.

Однако в дальнейшем обрисовалась пестрота в работе местных автодорожеских организаций; центр был занят собиранием сил советской общественности в помощь автомобилизации и дорожному делу и только от случая к случаю мог выправлять искривления то в одном, то в другом месте.

Гранью перехода к последнему периоду автодорожеской работы был 2-й расширенный пленум Центрального совета в 1930 г. Это было тогда, когда страна уже во всей полноте вступила в реконструктивный период, начала

социалистическую перестройку сельского хозяйства, когда партия, руководящая высокими темпами социалистического строительства, победоносно боролась с правыми и «левыми» уклонами, разгромив очаги контрреволюционных и вредительских элементов.

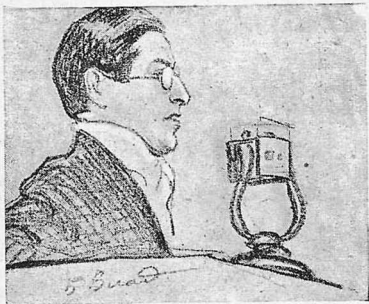
Генеральная линия партии, определившая блестящие успехи индустриализации страны и социалистическую реконструкцию сельского хозяйства, предопределила и наш — общественности — путь, показав нам, как мы должны поставить свою работу.

После пленума руководство Автотора выдвинуло задачу — бороться против подмены общественности и массовости аппаратом, сделать Автотор массовой, самостоятельной, активной и инициативной организацией, широко участвующей в общей политической борьбе и строительстве, содействующей всем мероприятиям партии и советской власти.

Нельзя мыслить автодорожескую организацию иначе, как организацию класса, строящего социализм. Решения, принимаемые коммунистической партией и рабочим классом, разумеется, совершенно обязательны и для всех звеньев автодорожеской организации. Отсюда — необходимость зорко наблюдать за чистотой классовой линии в работе Автотора и пополнять его ряды из слоек трудящихся, не допуская проникновения в нашу организацию классово чуждых элементов.

Рост нашей системы характеризуется следующими основными данными. На 1 января 1929 г. было 1 001 городская организация, на





Тов. Михаил Кольцов приветствует съезд от имени „Правды“

1 января 1930 г.—1920, на 1 января 1931 г.—4522, на 1 октября 1931 г.—6806. Рост сельских организаций был более слабым и характеризуется на те же периоды такими цифрами: 51, 460, 1688, 1721.

Количество членов Автотора в РСФСР таково: в 1927 г.—2677, в 1928 г.—19 тыс., в 1929 г.—123 тыс., на 1 января 1931 г.—641 тыс., к октябрю 1931 г.—773—774 тыс. членов.

В союзных республиках насчитывается по нашим данным свыше 399 тыс. членов Автотора: на Украине—256,5 тыс. чел., в Белоруссии—60 тыс. чел., в Узбекистане—23 тыс., в Таджикистане—5 тыс., в Закавказской федерации—50 тыс. и в Туркменистане—5 тыс. человек.

Соотношение между количеством автодорожцев в городах и в деревне по РСФСР—649 тыс. в городе и 124 тыс. в деревне—говорит о городском уклоне автодорожцев работы, о преобладании автомобильных проблем над задачами дорожного строительства.

Статистика показывает также чрезвычайно слабое участие женщин в автодорожном движении.

По социальному составу наше Общество насчитывает: 331 тыс. рабочих, 87 тыс. колхозников, 165 тыс. красноармейцев и военнослужащих, 33 тыс. крестьян-единоличников, 3 тыс. батраков, 24 тыс. учащихся, 200 тыс. служащих и 22 тыс. прочих. Членов партии—92 664, комсомольцев—79 тыс.

Эти цифры показывают, — говорит докладчик, — что в нашей организации имеется солидный, хотя еще и недостаточный, пролетарский костяк.

В последний период работы значительно усилились связи между Центральным советом Автотора и местными организациями и структураж нами областных, краевых и республиканских организаций. ЦС обследовал ряд областных и краевых организаций (Ленинградскую, Северо-Кавказскую, Татарскую, Московскую и др.) и принял ряд мер для улучшения их работы.

Тот уклон в сторону автомобилизации (и частью, мотоцикlostроения, моторизации по-

жарной обороны и т. п.), которым характеризовалась наша работа, выдвигает со всей силой вопрос о слабости автодорожцев работы в деревне. Это можно нам поставить в упрек, и здесь мы совершенно открыто признаем свою ошибку и улучшение. Только в 1931 г. были практически поставлены задачи реального улучшения дорожного строительства. Чувашия показала, что можно вполне успешно строить дороги даже при слабых материальных предпосылках, если активно работают автодорожские организации, если они практически борются за каждый отдельный участок дороги, втягивают в это дело население, организуют его на выполнение и перевыполнение дорожных планов.

Значительную роль сыграло дорожное совещание, созданное в августе 1931 г. (в 1930 г. была проведена дорожная конференция). Дорожная секция установила тесную связь Автотора с Цудортрансом и Главдортрансом. В конце года ЦС заслушал отчеты штабов главных областей, проводивших у себя «дорожный месячник». Здесь надо отметить Ленинградскую область, которая блестяще провела эту работу.

Докладчик рядом примеров подчеркивает важность и срочность разрешения дорожной проблемы — без хороших дорог нельзя рационально эксплуатировать тот автопарк, которым располагает Советская страна и который неуклонно растет. Сказанное о Ленинградской организации относится и к Миллеровскому району, работа которого была отмечена в «Правде».

Совершенно недопустимы жалобы и ссылки на объективные затруднения в дорожном строительстве. Задача Автотора как общественной организации в том и заключается, чтобы помогать устранять всяческие затруднения в дорожном деле.

Автотор должен всемерно закрепиться в колхозах, совхозах, машинотракторных станциях, где цифры нашей организации еще очень малы.

По недавнему докладу Автотора в Совнарком РСФСР наша работа в основном была одобрена, но нам было указано на необходимость усиления работы по дорожному строительству и развертыванию наших организаций в социалистическом секторе сельского хозяйства. Автотор в центре и на местах должен помочь оснащению дорожного строительства хотя бы простейшими инструментами и машинами.

Большую работу проделал Автотор в области механизации и моторизации второстепенных видов транспорта — автодорожцы хорошо знают об успехах глассерной и азросанной линий в Чувашии, о громадном спросе, предъявляемом на глассер и азросани со стороны промышленности, связи и др. отраслей. Автотор это дело организовал, и сейчас оно должно перейти из наших рук в массово-промышленное производство. На очереди — задача моторизовать наше мелкое судоходство, и Ленинград должен здесь сказать первое и громкое слово.

Мы имеем значительный сдвиг в вопросе о газогенераторах и дизелях.

Работа по подготовке автомобильных кадров носила вначале односторонний и узкий ха-

рактик увлечения рулеткой, и только сейчас мы подводим под это дело методическую базу.

В этом году мы рассчитываем выпустить около 60 тыс. курсантов, и местные организации должны проделать большую работу, чтобы все наши курсы были на высоте положения.

Уже давно стучатся в нашу дверь вопросы эксплуатации, на которые надо обратить самое серьезное внимание. Правильная организация каждого автомобильного хозяйства — одна из важнейших задач автодорожного коллектива, автодорожной общественности.

Огромный рост аварийности требует обратить особое внимание на улучшение работы нашего автопарка, а следовательно и работы над кадрами.

Сейчас довольно широко разворачивается конструкторская работа по выпуску советских моделей автомашин — работа, которая должна занять видное место в автодорожном внимании.

В крепкую и очень разветвленную организацию выросли юные друзья Автодора. Среди ребят есть определенные изобретатели. Юдодцы ведут большую практическую работу по автодорожной учебе, и сейчас, когда весь со-

ветский воздух пропитан техницизмом, им должно быть уделено огромное внимание. Надо сознаться, что значения этого вопроса мы до сих пор недооценивали.

Видную роль должен сыграть Автодор в деле подготовки нашей обороны, для которой машины и дороги значат очень много. Автодорожная общественность провела в этом отношении довольно большую работу, успешно участвовала в маневрах, установила связь с частями Красной армии. Работа эта должна быть расширена и углублена.

В области агитмассовой работы в последнее время мы добились того, что ни одна важная политическая кампания не проходила без участия Автодора (посевная, уборочная кампании, хлебозаготовки и т. д.).

Оглядываясь на наши достижения и недостатки, А. М. Лежава подчеркивает факты проявления политической незрелости и гнилого либерализма в некоторых организациях Автодора, руководство которых не реагировало немедленно на такие явления, как растраты и другие должностные преступления.

Перспективы работы на ближайший период определяются бурным ростом нашей автомобильной и тракторной промышленности, необ-



В перерыве заседания делегаты съезда рассматривают советские машины, на специальной выставке, организованной к съезду



Члены президиума съезда т. Дьяконов, Осинский и Лэжва ( лева направо) принимают модель танкетки, поднесенную съезду Н-ской мото-механизированной бригадой

ходимостью глубоко поставить вопросы дорожного строительства и эксплуатации дорог, введением хозрасчета в дорожное дело, требованиями вполне грамотно и рационально организовать эксплуатацию нашего автопарка, провести шесть условий т. Сталина во все разветвления автодорожного дела. Борьба за кадры, за юношество, за улучшение оборонной работы, за укрепление материальной базы автодорожного движения должна быть поднята нами на всю принципиальную и практическую высоту.

Опыт создания в Москве показательного гаража-гостиницы должен быть внимательно изучен и освоен автодорожскими организациями.

«Автодорожская» организация, — закончил т. Лэжва, — являет собой организацию пролетарской бдительности на автодорожном фронте, проводит генеральную линию партии в деле моторного транспорта и строительства культурных дорог и на основе этой линии поможет окончательно истребить остатки враждебных нам буржуазных и капиталистических элементов в нашем хозяйстве и нашей среде» (аплодисменты).

После доклада А. М. Лэжвы съезд выслушал сообщение председателя ревизионной комиссии ЦС т. Федотова.

«Если четыре года назад находились товарищи, сомневавшиеся в нужности и своевре-

менности организации Автодора, то сейчас об этом двух мнений быть не может. Пройдя через целый ряд этапов, о которых говорил в своем докладе т. Лэжва, автодорожская организация сейчас подошла к новому и важнейшему периоду своей работы. Укрепилась организационная и финансовая база наших организаций, причем особенный перелом наметился после 2-го расширенного пленума Центрального совета в середине 1930 г. В социалистической перестройке нашего хозяйства ЦС Автодора принял и принимает самое непосредственное и широкое участие. Была налажена военная работа Автодора.

Рост общества виден из того, что на сегодняшний день Автодор РСФСР объединяет 773 тыс. членов, хотя надо со всей четкостью отметить недостаточное проникновение Автодора на село. Мы имеем сельских коллективов только 1720, в то время как в городе мы имеем 6800. Работа Автодора по охвату обществленного сектора сельского хозяйства и деревни явно недостаточна.

Те основные агитационно-массовые кампании, которые провел Автодор (кампания по моторизации погранчастей, техническо-пропагандистская работа и т. д.), работа по подготовке кадров и т. д. были в основном, по мнению ревизионной комиссии, проведены вполне удовлетворительно. Однако надо обратить серьезнейшее внимание на усиление содействия дорожному строительству, на создание производства дорожных машин и — главное — на максимальное вовлечение в ряды нашей организации колхозников, колхозниц, единоличников, работников союзов и МТС.

В создании мощного социалистического моторного транспорта, в деле индустриализации советской страны, Автодор должен сыграть и сыграет большую практическую роль» (аплодисменты).

Затем съезд постановляет выслушать короткие доклады представителей союзных республик.

**Тов. Агронов (Украина).** Автодорожская общественность Украины уже давно стремилась к организации всесоюзного общества Автодор, чтобы создать единую волю и единое руководство для выполнения заданий, возлагаемых на автодорожцев разных уголков необъятного Советского союза.

Наш украинский опыт показывает, что мы до сих пор не сумели в должной мере перестроиться лицом к дороге, увлекаясь «городскими» на первых порах задачами автомобилизации. Характерно, что при районировании сельскохозяйственные округа составляли от 20 до 50% отделений Автодора, промышленные же округа составляли только 1-2-3%. Дорожные секции существовали в редких городских организациях и то преимущественно на бумаге. Между тем надо поставить работу на село во главу всей нашей деятельности. Надо усилить подготовку кадров и тогда, охватив своим влиянием сельский сектор нашего хозяйства, Автодор сумеет добиться внимания всей советской общественности.

**Тов. Горюнович (Белоруссия).** I Всебелорусский съезд Автодора показал, что наши организации значительно выросли не только в городе, но и в деревне. Из 75 сельских райо-



Член президиума съезда — трактористка-ударница  
Уральской МТС Т. Иванова

нов нашей республики автодорожные организации имеются в 65; в остальных десяти имеются уполномоченные или организационные бюро.

В Белоруссии по примерным подсчетам — 80 тыс. членов Автодора, объединенных в 1600 коллективах. Решающими годами для развертывания работы были последние два года. Опорными пунктами автодорожной работы необходимо сделать совхоз, колхоз и МТС, а в этом направлении у нас имеется ряд проектов.

Признаками того, что мы все же начинаем усиленно проникать в деревню, является обработка общественным порядком свыше 20 тыс. трудодней на дорожных работах; из них 100 тыс. трудодней дал комсомол, с которым у нас прекрасные отношения. Эту цифру в 200 тыс. трудодней мы думаем в 1932 г. увеличить в несколько раз. В 1931 г. Белорусская республика сделала для покрытия своих дорог камешной одеждой столько, сколько царское правительство сделало за все время своего существования; в этом году предстоит сделать еще больше.

Слабым местом работы Автодора является низовое звено, низовой районный актив. На подготовку этих основных кадров автодорожных работников надо обратить особое внимание. Соцсоревнование и ударничество — это надо отметить в порядке пролетарской самокритики — еще не сделались основным стержнем нашей работы. Мы вызвали на соревнование Западную область и думаем, что это принесет результаты; с нами уже хотят со-

ревноваться представители многих организаций, приехавшие на съезд.

Чтобы еще больше усилить шефство над погранвойсками, мы предлагаем Уральской делегации совместно принять за эту работу: мы находимся в непосредственном соприкосновении с капиталистическим миром, уральцы строят вторую металлургическую базу, и вместе с ними мы сможем продолжать укрепление нашей обороноспособности, осуществлять шефство над красными пограничниками.

**Тов. Алексеев (Узбекистан).** Автодорожная организация у нас создана только в 1929 г. Мы работаем среди сравнительно отсталого населения, которое часто имеет слабое представление о задачах общественных организаций и не всегда представляет себе цели, стоящие перед Автодором.

В Узбекистане на 78 районов имеется всего 24 районных отделения, а физических членов организация насчитывала 23 247 человек.

Прежнее руководство Узбекстанского Автодора было оппортунистическим, аппарат ЦС был засорен чуждым элементом, в руководящем составе наблюдалась текучесть.

По дорожному строительству мы сделали немного, но даже примерных цифр не можем привести — учета у нас нет.

Из-за финансовой слабости мы не можем широко развернуть работу. Мы создали уже две школы для подготовки кадров, причем во второй школе из 350 человек, работающих для Главхлопкома, обучается 75% националов.

**Тов. Джиган (Закавказская федерация).** Для Закавказья с его неисчислимыми богатствами, скрытыми в горных недрах, дорожное строительство имеет исключительное значение. Хлопковые районы, естественные богатства, районы технических культур Закавказья неот-



Де егат съезда Т. Бурмистров (республика Намтсов  
Поволжья), шофер



ложно требуют дорог и механического транспорта.

Республики Закавказья — Армения, Азербайджан и Грузия — выполнили дорожную программу в неодинаковой степени. Армения свой дорожный план перевыполнила, Азербайджан тоже провел необходимые работы; хуже всего положение в Грузии. Однако и здесь, в условиях гористой местности, Грузавтотдор сумел мобилизовать для дорожного строительства 230 тыс. трудонедель.

Грузавтотдор провел большую работу в области автомоторотранспорта, организовал ряд пробегов, построил мастерские, объединил вокруг себя сильный автомобильный и мотоводный актив. Был обследован ряд районов с каучуконосными насаждениями и ряд МТС.

По сбору средств в фонд моторизации погранохраны организации Закавказья превысили контрольную цифру на 400%.

В вопросе охвата автодорожной работой обобщественного сектора села мы также хромаем. Мы связались с некоторыми колхозами, но значительных результатов мы еще не достигли.

Широко развернута у нас работа в Красной армии, достигнут полный контакт с военным командованием.

Связь с местами у нас еще слаба — на 60 районов Грузии имеются райотделения только в 45, но и для них у нас нехватает инструкторов.

Во что бы то ни стало должна быть усилена работа по подготовке дорожных кадров.

Тов. Новосельцев (Туркменистан). Мы работаем в отсталой республике, где еще существует кочевье, где на сегодня мы имеем только 5 тыс. членов Автотдора. Из 32 районов автодорожные организации имеются лишь в семи, но и здесь не всюду можно отметить подлинную практическую работу. Плохо то, что в массе наших членов основная местная национальность — туркмены — занимает только 1-2%, остальное приходится на долю других национальностей.

Работа Автотдора началась только в 1930 г. В сущности у нас работает пока только одна секция — агитмассовая; все же мы еще не имеем ни одной популярной книжки на туркменском языке, которая рассказывала бы местному населению о задачах Автотдора.



На выставке съезда была продемонстрирована витрина, отображающая работу журнала „За рулем“ за 4 года существования

Дорожное строительство должно быть решительно усилено — в Туркменистане еще много мест, где за «белым золотом» (хлопком) приходится посылать караваны верблюдов, а



Тов. Рудольф—член президиума съезда (Казань)

до тех пор, пока мы не избавимся от такого транспорта, нам будет трудно конкурировать с капиталистическими методами перевозки и доставки хлопка. У нас, в Средней Азии, где население еще очень часто называет автомобиль «шайтан-арбой» — чертовой повозкой, — дорожное строительство и машина должны произвести значительный переворот в культурной и хозяйственной жизни населения.

Тов. Иванов (Таджикистан). Естественные условия нашей республики очень тяжелы — горы, пропасти, быстрые реки и почти полное отсутствие дорог. Наше богатство — хлопок, которого жадно ждут текстильные фабрики Советского союза. Грамотность у нас низкая, и работа Автодора ведется в тяжелых условиях. Мы организовали курсы водителей, но в них — это наша грубая политическая ошибка — не обучались националы.

Комсомол Таджикистана в ноябре 1930 г. принял шефство над Автодором, но прошло больше года и он ничего для нас не сделал. В то же время у нас нет оргработников, нет автодорожного актива.

Наши дорожные органы не используют закона о труду, хотя республика наша «выделяется» по своему бездорожью.

Съезд переходит к обмену мнениями по докладу Центрального совета, в котором принимает активное участие целый ряд представителей мест и центра.

Выступавшие ораторы приводили интересные факты, делились местным опытом, знакомили делегатов других районов с теми начинаниями, которые предпринимаются на местах для усиления автомобильного транспорта и дорожного строительства. К сожалению, острый недостаток места лишает возможности привести хотя бы в кратком виде речи всех представителей с мест, выступавших по докладу т. Лежавы. Нам приходится поэтому ограничиться коротким изложением выступлений нескольких работников, имеющих наиболее общее принципиальное значение.

Тов. Стасова познакомила съезд с большим опытом девятимиллионной организации мопровцев. Опыт Мопра в области массовой и организационной работы представляет большой интерес для Автодора и должен быть с соответствующими изменениями перенесен в автодорожские организации.

Для борьбы с текучестью, о которой говорили представители местных организаций, нужно, чтобы каждый автодоровец получил вполне конкретные задания, чтобы был упорядочен сбор членских взносов, усилен контроль над низовыми коллективами и углублена работа с активом.

Если например МОПР, взяв шефство над выпуском одной из первых турбин на заводе им. Сталина в Ленинграде, сумел мобилизовать энтузиазм мопровцев-ударников и выпустить турбину во-время, то опыт этот может и должен быть распространен и на автодорожские организации.

В первую очередь должны быть всемерно усилены автодорожские коллективы во всех организациях, непосредственно связанных с автотранспортным делом.

Тов. Халеский (Управление механизации и моторизации РККА). Автодор вышел из младшего возраста, но бурный рост автомобилизации и тракторизации требует от нас дальнейшего организационного укрепления, усиления рабочей и партийной прослойки.

В случае нападения на нас мы должны защищаться не только энтузиазмом и храбростью, но и нашей технической оснащенностью. Автотранспорт играет колоссальную роль в боевых операциях, но варварское отношение к автотранку мы наблюдаем даже на улицах Москвы.

Не меньшее значение имеет для обороны дорога. На дорожное строительство необходимо обратить еще большее внимание.

Необходимо больше сплать наши организации и усиливать автомобилизацию, тракторизацию и обороноспособность советской страны.

Тов. Осинский. Очередной номер газеты «Гудок», вышедший к заседанию съезда, содержит новые выпады по адресу Автодора. В номере газеты от 6 января переворачивается лозунг Автодора и потом инкриминируется нашей организации: нам приписывают лозунг «Автомобиль — каждому трулящемуся», которого мы никогда не выставляли. Автодор всегда выступал против подобной потребительской психологии, и выступление «Гудка» есть в сущности непопучный жест по адресу съезда и нашей организации.

Нам нужно создать не только многомиллионный Автодор, но и действующий многомиллионный Автодор, но и действующий многомиллионный Автодор, но и действующий многомиллионный Автодор.



Тов. Белоборздов — делегат съезда от Нижегородского края (чл. бюро крайкома комсомола)

лионный Автодор — новые миллионы членов нашей организации должны нести в ней активную работу.

Надо навести решительный порядок в эксплуатации советского автопарка. Хозяйственники делают эту работу по своей линии сверху, мы должны начать ее с низов — с людей, сидящих непосредственно за рулем.

Настоящих шупальцев в деревне мы еще не имеем, и охватить ее нашим организующим и практическим влиянием — основная задача, стоящая перед нами.

В заключительном слове т. А. М. Лежава подчеркнул прежде всего факт, что политическая линия, выдвинутая ЦС Автодора, была единодушно поддержана съездом.

Классовая бдительность должна оградить нашу организацию от вторжения явных или скрытых враждебных нам троцкистских и оппортунистических элементов. Поэтому естественно то внимание, которое уделялось в прежних организационных вопросах.

Так как Центральный совет Автодора не может конечно руководить первичными автодорскими организациями через голову краевых или областных отделений, необходимо поставить живую личную связь работников этих организаций с одной стороны с Центральным советом, с другой — со своей периферией. Выступления с мест показали, что связь эта до сих пор была крайне недостаточной.

Особенное внимание надо уделить автодоровской работе в колхозах, совхозах и МТС. Автодорцам этих организаций надо войти во все детали социалистического сельского хозяйства и перестроить автодоровскую работу соответственно с требованиями производства своих организаций.

Политическая линия автодоровской работы в национальных организациях до сих пор была

недостаточно рельефной. Ленинская политика подтягивания остальных национальных районов, сталинское указание о единой пролетарской по содержанию и национальной по форме культуре должны полностью осуществляться в нашей автодоровской работе.

Партийная и советская печать должна стать мощным органом нашей работы, а автодоровская печать должна сделаться постоянным «орудием производства» каждого автодоровского активиста.

Автодоровская организация за четыре года бесспорно окрепла, имеет несомненные практические достижения. Это обязывает Автодор еще с большей энергией взять на себя конкретные обязательства в общей практике социалистического строительства, помогать выполнению исторических 6 условий победы, выдвинутых т. Сталиным.

7 января вечером съезд в полном составе передавал на Красной площади пограничникам отряд боевых машин (см. об этом отдельную заметку).

\*\*\*

8 января съезд слушал два доклада: итоги и перспективы автодоровского строительства (управляющего ВАТО т. Дьяконова) и итоги и очередные задачи дорожного строительства и эксплуатации автотранспорта (представителя Цудортранса т. Черного).

Тов. Дьяков в начале доклада указал на громадные реконструирующее и революционизирующее значение, которое имеет автодоровское производство для экономики советской страны. Тракторы — это «сталинские снаряды», которые взрывают остатки капитализма в советской деревне, организующий центр нового колхозного землепользования; автомобиль обуславливает высокие темпы в грузообороте народнохозяйственного организма.

Автотракторное производство является само по себе одной из самых передовых отраслей современного точного машиностроения и предъявляет высокие требования к тем 30 отраслям промышленности (80-90 заводов), которые с ним кооперируются.

Уже сейчас автотракторная промышленность по удельному весу занимает около 19% в советском машиностроении. Число ее рабочих возросло с 5 тыс. в начале 1930 г. до 75 тыс. к началу 1932 г.

Невиданные темпы производства тракторов характеризуются следующими цифрами. В 1932 г. предполагается выпустить 239 тыс. советских и импортных тракторов с 3,5 млн. лошадиных тяговых сил, из них 1/4 парка будет советского производства; Соединенные штаты Америки за 26 лет развертывания тракторного производства (с 1908 по 1929 г.) довели выпуск тракторов только до 3 млн. лш. сил. Таким образом СССР, начав производство тракторов в 1928 г., после развертывания полной мощности четырех тракторных заводов догонит и обгонит рекордную цифру тракторного производства в САСШ.

В области выпуска автомобилей можно привести следующие цифры. 1930 г. дал 3 тыс. автомобилей, в 1931 г. выпущено до 20 тыс. автомобилей, в 1932 г. мы получим 73 тыс. автомобилей, из них 49 тыс. полностью советского производства. Таким образом только за

один год удельный вес советского производства, благодаря введению в эксплуатацию двух гигантов (завод им. Сталина и Нижегородский), повысится в 15-16 раз.

Автомобильный парк СССР составлял в 1930 г. только 30 тыс. машин, в 1931 г. около 50 тыс. машин, в конце 1932 г. он достигнет в круглых цифрах 120 тыс. машин. Если по количеству машин мы еще очень отстаем от передовых в техническом отношении стран, то в смысле характера производства, наличного оборудования мы на уровне передовых ведущих стран мира, частью даже впереди их.

Какие задачи выдвигаются перед советской автотракторной промышленностью на ближайший период? По тракторной группе нужно закончить строительство Челябинского гиганта, который в 1933 г. должен дать первые советские трактора типа «Катерпиллер».

В 1932 г. должны быть доведены до полной мощности Сталинградский и Харьковский заводы (предельный выпуск по 140 тракторов в сутки)<sup>1</sup>.

Необходимо улучшать качество нашей продукции, и здесь указания автодорожной общественности могут сыграть крупнейшую роль. Должна быть широко развернута научно-исследовательская и конструкторская работа. В тракторное производство (по линии «катерпиллероз») должен быть внедрен дизель. Это должно быть сделано и в области тяжелых грузовиков тоннажем от 2½ тонн.

По автомобильной группе заводов нам предстоит закончить строительство Нижегородского завода, выпуск, которого должен доходить до 200 машин в сутки в этом году, и развер-

<sup>1</sup> В открыт. письме тов. Сталину («Правда» от 17 янв) заслуженный беу на себя объявлять три до егг выпуск тракторов на СГЗ к 1 мая до 144 машин в сутки.

Редакция.

нуть до предельной мощности производство на заводе им. Сталина, предельный выпуск которого доходит до 50 машин в смену.

В области строительства мотоциклов приступлено к созданию советской модели типа «ДКВ» на базе завода «Красный Октябрь» в Ленинграде. Мы предполагаем при помощи автодорожной общественности дооборудовать этот завод путем переборки необходимых станков с других заводов. Это позволит создать первую сколько-нибудь серьезную базу мотоцикlostроения с выпуском от 3 до 5 тыс.

Наша основная задача — освободиться в области автотракторной промышленности от всякого ввоза импортных частей и материала. Мы еще не имеем должного количества и нужного качества многих сложных инструментов, шлифовальных (образных) изделий, штамповочных сталей и т. д. Над этим острее всего вопросом нам надо усиленно работать.

Снижение себестоимости является второй крупнейшей проблемой, стоящей перед нами. 50% капиталозложений, которые направляются в автотракторную промышленность в 1932 г., должны быть получены за счет снижения себестоимости продукции.

Если будет утверждена потребность автотракторной промышленности в 3 600 тыс. тонн металла в 1937 г., то производственная мощность наших автомобильных заводов будет доведена до 900 тыс. машин, тракторных — до 160 тыс.

При этом в наших проектировках известное место уделено грузовикам большого тоннажа, а по легковым машинам — малолитражных и среднелитражных машин. Кроме того, намечен выпуск так называемых штабных машин (до 50 тыс. в год) и мотоциклов, в количестве хотя бы 120 тыс. в год.

В перерывах заседания съезда полезно прозвонить связь знания автомобиля





Специализированные заводы помогут удешевить продукцию и получить ее в нужном по количеству и качеству масштабе.

Мы убеждены, что в конце второго пятилетия Советский союз займет первое место в мире по тракторостроению и второе место в мире по выпуску автомобилей (аплотдисменты). Для наиболее успешного выполнения этих задач от миллионной армии автодорожцев мы ждем полного и решительного поворота лицом к производству, к автотракторной технике, к вопросам производства и эксплуатации машин, к контролю над качеством продукции.

Автотракторная промышленность пользуется исключительным вниманием партии, правительства и всей советской общественности. Здесь автодорожцы должны практическими делами показать, что они многое могут сделать и сделают для решения всемирно-исторической задачи «дотнать и перегнать».

**Тов. Черный.** Доклад об очередных итогах и задачах в области дорожного строительства и эксплуатации автотранспорта нужно начать с констатирования тех грандиозных побед, в результате которых мы построили в 1931 г. фундамент социалистической экономики.

Этот год не прошел бесследно и для автодорожного дела. В этом году с особой ясностью обозначился большой рост удельного веса автодорожного транспорта и в общей системе транспортного хозяйства, и в народном хозяйстве в целом. Достаточно указать например что железнодорожный транспорт поставил перед правительством вопрос о передаче автотранспорту всех перевозок в радиусе до 75 км всей свеклы, в радиусе до 50 км всех плодовоощных перевозок, всех внутриузловых перевозок и перевозок строительных материалов.

Показателен факт выделения общего руководства автодорожным делом из системы НКПС в общесоюзное центральное управление.

До 1924 г. наше дорожное хозяйство было в очень тяжелом положении. С этого года в результате мероприятий партии и правительства оно начинает улучшаться, что видно хотя бы из роста перевозок и из роста ассигновок. В 1923 г. в дорожное хозяйство было вложено примерно 12,5 млн. руб., в 1928 г., — 128 млн. руб., а теперь мы насчитываем уже сотни миллионов рублей. По республиканскому и союзному бюджету вложения на 1932 г. определяются цифрой 440 млн. руб.

Огромные требования, предъявленные к автодорожному хозяйству, требуют его решительной перестройки, строительства новых дорог, приведения в проезжее состояние существующих и их грамотной эксплуатации и ремонта. В среднем выполнение этой работы по союзным, республиканским и краевым дорогам равно только 69%. Трудовое участие было реализовано только на 40% (на 288 млн. руб. в абсолютном выражении). В первую очередь такое невыполнение плана объясняется неповоротливостью и оппортунизмом дорожных работников и недооценкой значения трудучастия населения рядом органов и учреждений, связанных с данным вопросом.

Если говорить об участии в этом деле автодорожских организаций, то мы наблюдаем здесь чрезвычайно пеструю картину. Наряду с блестящими примерами Ленинграда и Чувашии, выполнившими и перевыполнившими свой план, мы видим целый ряд организаций, области которых выполнили трудучастие только в размере 0,3%.

Причины прорыва 1931 г. состоят в том, что система дорожных строительных органов не повернулась лицом к новым условиям работы, не выполнила 6 исторических условий т. Сталина. В частности, например был исключительно плохо поставлен такой важнейший вопрос, как регулировка строительного дела рублем. Ленинградская область, где мы видим прекрасные результаты первого опыта перевода на хозрасчет, дает 96% выполнения земляных работ машинным способом.

Использование механизмов было безобразным и равнялось в среднем лишь 30—40%.

Кадры, которыми мы были обеспечены на 88%, были распределены неравномерно, а наши автодорожные вузы пока еще поставлены неудовлетворительно.

Мы проделали известную научно-исследовательскую работу, но это относится главным образом к дорожному делу, в котором уже имеется научно и хозяйственно обоснованный выбор типа машин и грамотные практические инструкции их использования на основе чуженого опыта американцев и немцев.

В автомобильном деле работает крупная организация автотранспорта общего пользования — Союзтранс. На 1 декабря он получил 4166 новых машин с тоннажем в 11750 тонн — 90% плана (по количеству машин).

Союзтранс получил от НКПС очень тяжелое наследие и не мог еще выправить своего хозяйства, рационализировать его. Все сказанное о дорожном хозяйстве в смысле игнорирования 6 условий т. Сталина относится в известной степени и к хозяйству Союзтранса, работа которого характеризуется рядом тяжелых показателей.

Как были выполнены Союзтрансом перевозки? В общей сумме они были реализованы на 76%, а по тоннокилометражу на 64%. Если из этих сумм выделить специально авт. перевозки, мы получим 70% по тоннажу и 68% по тоннокилометражу. Такие измерители, как пробег, коэффициент использования и т. д. выполнены со значительными ухудшениями.

По капитальному строительству Союзтранс выполнил в 1931 г. по гаражам только 40%, по мастерским — 21%, по складам — 52%.

Снабжение нашего автопарка запасными частями должно быть резко усилено. Нетерпимо положение, когда наш автопарк, который достигнет в будущем году минимум 100 тыс. машин, будет обеспечен запасными частями только на 8-9%. ВАТО должно усилить производство запасных частей; совершенно нетерпимо положение, когда из-за их отсутствия стоит до 40% автопарка.

Авторемснаб, обслуживающий всю автомобильную промышленность ремонтными средствами, развертывает постройку своих ремонтных заводов и станций далеко недостаточными темпами.



Тов. Ядыгаров — делегат съезда от Узбекской республики. Шофер конторы Сюзотранса

Будущий год должен стать годом большевистской подготовки к энергичному наступлению на автомобильном фронте в масштабах второй пятилетки. Он должен пройти под знаком борьбы за качество, за грамотное автомобильное хозяйство, за широкое строительство дорог, за качество продукции.

Особенно важно поставить в полном объеме вопрос о контроле исполнения.

**Надо усилить и продолжать развращать индустриальную базу автомобилизации страны** — с особенной силой это относится к дорожному делу, не обеспеченному до сих пор технической базой для выполнения задач второй пятилетки. Трест «Дормашстрой» должен быть значительно укреплен, нужно немедленно запроектировать и заложить не менее двух заводов дорожных машин (в Москве и на Урале) и не менее трех заводов автомобилей. Грузооборот до 1933 г. мы исчисляем в 24 млрд. тоннокилометров, а для 1937 г. — в 100 млрд. тоннокилометров.

Общая программа дорожного строительства в пределах пятилетки в самых ориентировочных цифрах рисуется в виде 427 тыс. новых дорог с искусственной одеждой в 1 600 тыс. км улучшенных дорог.

Все эти цифры мы считаем скорее скромными, чем преувеличенными. Они отвечают общим темпам строительства в нашей стране, общим тенденциям нашего хозяйства.

Всем, кто сомневается в целесообразности этих проектировок, мы можем ответить словами т. Сталина: «Реальность нашей программы — это живые люди, это мы с вами, наша воля, наша готовность работать по-новому, наша решимость выполнить план».

\*\*\*

В объединенных прениях по докладам ВАТО и Судотранса выступил ряд товарищей — представителей местных и центральных организаций.

Тов. Агროнов (Украина). Украинская общественность работает над вопросом массового выпуска новых малолитражных машин. Эту задачу принимает на себя Украина, и уже в этом году мы думаем широко испытать советскую малолитражку.

Проф. Ветчинкин обращает внимание съезда на строительство ледяных дорог в районах лесозаготовок.

Большое значение имеют и легкие дороги для перевозки леса на телегах.

В лесных районах необходимо организовать активные автодорожные коллективы.

Тов. Батюг (Нижн. Новгород). Авторемснаб крайне неудовлетворительно ведет работу по установке бензиноколонок.

Главдортранс недостаточно четко руководит дорожным строительством, в разгар работ он дополняет цифры трудучастия.

Тов. Гулеко (область Коми). Специфические условия Коми-области требуют обратить особое внимание на безрельсовый транспорт. Местный Автодор, существующий недавно, уже успел организовать 1 500 человек. Хорошо было бы получить для них аэросани или хотя бы одну машину.

Тов. Улепп (центр) рассказывает съезду о результатах работы специального штаба при ЦС Автодора по запасным частям к автомобилям.

Надо наладить ремонт запасных частей на местах — в совхозах и колхозах, дав им соответствующие полуфабрикаты.

Тов. Блюм. Установленные правительством нормы эксплуатации автомашин не осуществляются. За выполнение этих норм должны отвечать и автодорожные коллективы.

Значения трудучастия населения большинства дорожных органов еще не учло, и этим, по преимуществу, можно объяснить крайне неравномерное выполнение плана по разным районам.

Комсомольские организации, играющие решающую роль в борьбе с бездорожием, еще не приняли активного участия в правильной эксплуатации автопарка.

Тов. Иваново (Чувашия). Колхозницы Чувашии не остались в стороне от дорожного строительства. Мы организовали женские бригады и боролся за хорошие дороги. План дорожного строительства по Чувашии выполнен на 113%.

Проф. Чудаков. Должно быть усилено производство многотонных автомобилей, из-за недостатка которых мы уже сейчас терпим значительные убытки.

Необходимо организовать выпуск малолитражных и трехосных машин.

Если т. Дьяконов призывает усилить научно-исследовательскую работу, в частности работу НАТИ, то меньше внимания надо обратить на экспериментальные отделы при заводах, так как модели, выпускаемые заводами, всегда совершенствуются в самом процессе производства.

Надо резко возразить против производства запасных частей кустарным способом. Вместо этого надо тесно увязать выпуск готовых машин с выпуском запасных частей (комплексное производство).

Квалификация наших водителей очень низка — каждая машина нового типа, переданная

курсам для учебы, позволит улучшить эксплуатацию множества машин.

**Тов. Бычков (Урал).** Центр совершенно не помогает местным дорожностроительным конторам, которые располагают очень незначительным техническим составом. На Урале, например 85% всех дорожных работников представляют техники нижешей квалификации и лишь 15% — высшей.

**Тов. Гомеров (Ленинград).** Пример Ленинградской области показал то громадное значение, какое имеет общественная форма организации дорожного дела. В 1930 г. Ленинградская область получила задание по дорожному строительству в 3 млн. руб. и выполнила его всего на 50%; в 1931 г., когда административные методы были заменены общественными, программа в 12 млн. была перевыполнена: было сделано работ на 14 млн. руб.

**Тов. Григорьев (Московская область).** Главным препятствием дорожного строительства является недостаток дорожных машин — дело, которому Главдортранс не уделяет достаточного внимания.

Весь набор кадров по дорожным участкам проходит мимо автодорожной общественности.

**Тов. Эрн (Сев. Кавказ).** Наша организация решила подготовить 5 тыс. шоферов. Крайдортранс сообщил нам, что кадры не нужны. Цудортранс должен проверить потребность нашего края в кадрах.

До сих пор мы не получили плана дорожного строительства, не знаем какого типа и в каких размерах дороги мы должны строить.

**Тов. Юнпроф (пожарное бюро Автодора).** Единственному заводу пожарных автомобилей ВАТО до сих пор не придает серьезного значения, хотя нам нужно иметь до 30 тыс. пожарных автомобилей. Необходим новый завод по производству пожарных машин.

**Тов. Зарзар (Госплан).** Мы вступили на путь развития автодорожного транспорта. Если мы строим еще мало дорог, то не потому, что кто-либо недооценивает важности этого дела, а потому, что мы еще не умеем строить дороги как следует.

За неудовлетворительную работу отдельных контор Союзтранса отвечают также и соответствующие автодорожные коллективы. Автодорожные организации ответственны и за плохую работу автотранспорта, за обезличку, за простои.

Несут ответственность за это и профсоюзные организации. Однако печатный орган союза местран газета Гудок вместо делового участия в нашей работе ограничивается пока выпадами по адресу съезда и Автодора.

**Тов. Осинский.** Несомненно мы за последние годы сделали очень большие успехи в тракторостроении и автостроении. Однако цифры показывают, что рост автомобилестроения отстает у нас по сравнению с тракторостроением. В 1930 г. мы выпустили 8570 автомобилей и 13 тыс. тракторов, 1931 г. дал 23 тыс. автомобилей и 41 тыс. тракторов. Это отставание автомобилестроения создает угрозу для грузооборота страны, который вырастет с каждым годом.



**Тов. В. В. Осинский**

Нижегородский завод должен в этом году быть доведен до полной мощности и давать не только грузовые, но и легковые машины.

По Ярославскому заводу (программу которого надо увеличить с 2 до 4 тыс. машин) съезду нужно отметить необходимость приступить к его реконструкции с доведением выпуска до 25 тыс. машин в год. Кроме того необходимо построить второй завод тяжелых грузовиков аналогичной мощности с Ярославским заводом.

Если металл, как указал т. Дьяконов, еще является узким местом автомобильного и тракторного строительства, то нужно во что бы то ни стало эту задачу решить, тем более что автотракторная промышленность требует не цветных металлов, а черных.

Нужно обратить особое внимание на производство трехосной машины на Нижегородском заводе и на создание малолитражной машины по типу НАТИ-2.

Дизель-мотор на Западе уже вышел из стадии технической новинки, становится на Западе технической «модой», и если мы будем медлить с развертыванием этого дела, то окажемся в хвосте передовой техники.

**Тов. Зелинский** в своем выступлении отмечает недостаточное внимание ВАТО к работам НАТИ. Начало строительство института фактически законсервировано. Автодор должен помочь институту, являющемуся экспериментальным центром для автотракторной промышленности.

**Тов. Черный** в заключительном слове указал, что неполучение местами дорожных планов 1932 г. объясняется совпадением календарного года с бюджетным, а сессия ЦИК «к началу декабря еще не утвердила бюджета.

С т. Чудаковым никаких расходов у Цудортранса нет. Верны и упреки, сделанные тов. Зарзаром. Но как объединение автодорожного хозяйства мы существуем не больше 6 месяцев. Так как мы не могли за этот небольшой срок разработать ответственный политический и хозяйственный документ, то ограничились изложением в докладной записке правительству основных ведущих проблем реконструкции автодорожного хозяйства.

Тов. Дьяконов в заключительном слове подчеркнул прежде всего тот живой отклик, который встретила тема его доклада на этом съезде Автодора. Автодор чувствует себя хозяйным автомобилем и тракторостроением и предъявляет свои законные права. От этой смелки производственного аппарата автотракторной промышленности с широчайшими кругами общественности дело производства советских автомобилей и тракторов только выиграет.

Первыми новыми заводами, которые будут строиться, должны быть заводы пятитонных грузовиков, завод малолитражных машин на 150 тыс. единиц в год и завод пожарных машин.

Указанное т. Осинским несоответствие между выпуском автомобилей и тракторов останется даже в этом году, так как каждому рублю, вложенному в автомобиль, пока соответствуют два рубля, вложенные в трактор.

Задержки с реконструкцией Ярославского завода вызывались целым рядом производственных затруднений (реконструкция машины Автокар, слабость базы снабжения металлом и т. д.).

Трехосные машины, о которых говорил т. Осинский, мы предполагаем поставить на производство в Нижнем-Новгороде, но с некоторыми конструктивными изменениями моста Лингардта, так как его прежняя модель требует для производства специального импортного оборудования.

## АВТОДОР ПЕРЕДАЛ ПОГРАНИЧНИКАМ АВТОТАНКЕТНЫЙ ОТРЯД ИМ. СТАЛИНА

Центральный совет Автодора в основном уже закончил кампанию сбора средств в фонд моторизации пограничных войск Советского союза. В короткий срок, при активном участии автодорожных организаций и всей пролетарской общественности собрано около 7 млн. рублей.

Комитет по созданию фонда в течение последнего месяца занимается реализацией собранных средств, и новые вещественные результаты этой работы были продемонстрированы 7 января на Красной площади, где 1-й Всесоюзный съезд Автодора передал Главному управлению пограничной охраны автотанкетный отряд им. Сталина в составе 24 машин.

На Красной площади состоялся короткий митинг. Выступающий председатель ЦС Автодора т. Лежава говорил о роли и значении Автодора в деле обороны страны.

— Укрепляя боевую мощь наших пограничных частей, Автодор, на средства, собранные трудящимися, построил автотанкетный отряд имени вождя нашей партии т. Сталина, ко-

Производство запасных частей, представляющих сложную задачу, до сих пор целиком возложено на плечи кустарных заводов, которыми располагает ВАТО-Запчасть. Это положение должно быть в корне изменено.

Те основные хозяйственные задачи, имеющие огромное политическое значение, о которых говорилось в докладе — освобождение от импортной зависимости, улучшение качества, обеспечение тракторного автомобильного парка запасными частями и др. — должны быть нами при тесной поддержке всех автодорожных организаций выполнены.

Задача «донять и перегнуть» на автотракторном фронте должна быть разрешена напряженной работой и единой волей всего напряженного коллектива, руководимого коммунистической партией.

\*\*\*

10 января состоялось заключительное заседание съезда.

Съезд единогласно принял резолюцию по отчетному докладу т. Лежавы, в которой наметил конкретные мероприятия по развертыванию работы автодорожных организаций и осуществлению лозунга «За многомиллионный Автодор».

После краткого доклада мандатной комиссии съезд заслушал ряд приветствий.

Съезд избрал Центральный совет Автодора в составе 93 человек, в том числе тт. А. М. Лежаву, Н. В. Куйбышева (ЦКК—РКИ), В. В. Осинского, предсовнаркома РСФСР т. Д. Е. Сулимова, Зарзара (Госплан СССР), Толмачева (Главдортранс), Дьяконова (ВАТО), М. Кольцова, Рубцова и др.

После закрытием заседания на съезде выступил председатель Совнаркома РСФСР т. Д. Е. Сулимов, встреченный бурными аплодисментами. Приводим речь т. Сулимова (в несколько сокращенном виде).

тойшей сегодня мы передаем в надежные руки нашей пограничной охраны.

Танкеткам и боевым машинам присвоены имена руководителей партии, советской страны и крупнейших предприятий Союза.

Начальник погранохраны СССР т. Быстрых прочитал приказ о зачислении в строй погранохраны танкеток — «Сталин», «Калинин», «Молоотов», «Каганович», «Ворошилов», «Дзержинский», «Орджоникидзе», «Постышев», «Киров», «Менжинцев»; боевых машин — «Сталин», «Рот-фронт», «Завод им. Ильича», «Имени Электрозавода», «Ударница», «Пролетарка», «Красный треугольник», «Ростсельмаш», «Красный нефтяник Грозного», «Автодор СССР», «Автодор БССР», «Уралавтодор» и аэросаней — «Большевик» и «Ян Рудзутак».

После окончания митинга по освещенной мощными прожекторами Красной площади прошли стройные шеренги пограничников, а за ними — аэросани, танкетки и боевые автомашины отряда им. Сталина.

Передаваемый отряд построен рабочими в порядке перевыполнения своих профпланов.



# АВТОДОР ДОЛЖЕН СТАТЬ ОРГАНИЗАТОРОМ БОРЬБЫ МИЛЛИОНОВ РАБОЧИХ И КОЛХОЗНИКОВ ЗА СОВЕТСКУЮ ДОРОГУ

Речь председателя СНК РСФСР тов. Д. СУЛИМОВА на всесоюзном съезде Автодора<sup>1)</sup>



Председ. Совнаркома РСФСР тов. Д. Е. Сулимов

Год перехода к массовому производству автомобилей и тракторов

Товарищи, на этом съезде вы приняли ряд хорошо разработанных резолюций, которые намечают широкую программу работы Автодора снизу доверху как в центре, так главным образом на его периферии — в городах, на заводах, в сельских местностях и колхозах.

Мне хотелось бы в связи с этим подчеркнуть, что дело не только в том, чтобы разработать на съезде хорошие резолюции; самое главное заключается в том, чтобы суметь побольше инициативы, раз'ехавшись на места, заняться их выполнением. Это первое мое пожелание съезду и через вас всей миллионной массе автодорожцев (аплодисменты).

Успехи социалистической индустриализации страны обеспечили величайший сдвиг в области автоматизации нашего народного хозяйства. Если взять тот участок, который ближе всего касается настоящего съезда, а именно тракторное и автомобильное строительство, то здесь только за один год, последний, завершитель-

ный год пятилетки, наши заводы должны будут дать 73 тысячи автомашин и 82 тысячи тракторов. По сути дела можно сказать, что 1932 год является первым годом перехода Советского союза к массовому производству автомобилей и тракторов.

Если город, во всяком случае наши промышленные центры уже в значительной степени готовы принять это огромное количество тракторов и машин, то деревня с точки зрения овладения технической грамотностью находится на самой начальной стадии обучения. И здесь, товарищи, приходится подчеркнуть огромную задачу развития автодорожской организации на селе. По всему Советскому Союзу эта организация насчитывает уже около 1200 тыс. чел. Но четыре пятых из этого количества падает на город, завод, и поэтому на селе вся наша работа впереди.

**Борьба за овладение технической грамотностью — боевая задача**

В этом году мы предполагаем около трети посевов обработать механическими средствами. Это очень большое дело, которое технически освоить не так легко.

Автодор, как общественная организация, как организация массовой самостоятельности рабочих и колхозного крестьянства, должен выполнить большую государственную задачу по повышению технической грамотности и, следовательно, по внедрению и пропаганде автомобиля и трактора.

Задача технической пропаганды, задача овладения технической грамотностью и в городе, и в деревне приобретает еще большее значение, и поэтому роль Автодора как массовой организации и сегодня, и в ближайшем будущем огромна.

Тот масштаб развертывания технической пропаганды, который был у Автодора до сих пор, сегодня нас удовлетворить не может.

Развертывание этой работы является огромной, важной и почетной задачей, и решение этой задачи поможет дальнейшему внедрению машин в наше народное хозяйство и в особенности в сельское хозяйство, что ускорит темпы нашего социалистического строительства.

**Привлечь миллионы к строительству дорог!**

Товарищи, ваша организация сокращенно называется «Автодор». Это сочетание двух слов — **автомобиль и дороги**. И я хотел бы в своем выступлении это второе слово «дорога» подчеркнуть в вашем сознании.

В актив прошлой деятельности Автодора можно вписать достаточно светлых, хороших страниц в борьбе за машину. Но в деле дорожного строительства вся работа у вас еще впереди.

<sup>1)</sup> Печатается в сокращенном виде.

Иные из вас говорят: мы занимаемся более широкими задачами — внедрением автомашин, тракторов. Но только политически близорукий человек может думать, что дорожное дело менее революционно, чем любая другая работа, которую ведут рабочий класс и вся Советская страна.

Мы создали уже производственную автомобильно-тракторную базу, пустив целый ряд крупных заводов: Нижегородский, московский завод им. Сталина, Харьковский тракторный и др. Нам нужно подумать о том, чтобы в нынешнем году заложить такой же фундамент и в деле дорожного строительства. Если нам это удастся, дорожное дело в последующие годы пойдет такими же быстрыми темпами, какими в нынешнем году должно пойти развитие автомобильного и тракторного строительства.

Я должен однако сказать, что пока не чувствуется, чтобы этот боевой участок привлек к себе внимание наших советских и хозяйственных органов и всей нашей общественности. Мы далеко еще не использовали тех возможностей, которые у нас были в этом отношении, не привлекли в тех размерах, как это было намечено, населения для трудового участия в строительстве дорог.

Здесь со всей откровенностью следует отметить, что никаких оправданий мы привести не можем. У нас за последние 2 года план дорожного строительства выполнен в целом плохо: но есть края, области и республики, где дорожное дело сумели хорошо организовать, где ему уделяли внимание все организации: и партийные, и советские, и автодорожные, и где план дорожного строительства в целом и в частности план привлечения населения к трудовому участию в строительстве дорог на 1931 г. выполнен. И нельзя сказать, что это имеет место только в хорошо организованных областях, как например Ленинградская, где конечно советский аппарат имеет крепких работников. Но на ряду с Ленинградом хорошо выполняли это дело и ряд других районов РСФСР и в частности например Чувашская республика, которая и в культурном отношении и в отношении кадров гораздо слабее ряда областей, не выполнивших плана дорожного строительства.

Значит, дело здесь исключительно в осознании этой важнейшей задачи, в организованности этого дела.

В 1932 г., если учесть все денежные вложения в дорожное строительство и то, что должно быть выстроено за счет трудового участия населения, на территории РСФСР должно быть затрачено на постройку дорог 440 миллионов руб. Это не маленькая цифра, и если вокруг этой задачи хорошо организовать население, если правильно использовать его трудовое участие в дорожном строительстве, то могут получиться значительные результаты.

Не случайно, что в тех районах, где в прошлом году полностью был осуществлен план дорожного строительства, Автодор работал лучше, чем в других местах. Эту задачу мне хотелось бы особенно подчеркнуть, потому что я лично считаю, что Автодор как общественная организация может многим помочь в смысле выполнения плана дорожного строительства. И я выражаю уверенность, что опи-

раясь на вашу массовую организацию в 1932 году, мы обеспечим не только 100-процентное выполнение плана, но и его перевыполнение (аплодисменты). Есть ли для этого возможности? Есть. Для этого требуется мобилизация внимания к вопросам дорожного строительства местных партийных и советских органов, укрепление работы дортрансов, активное участие автодорожных организаций, а также выполнение и перевыполнение плана трудового участия населения в строительстве дорог.

Я буду удовлетворен, если на следующем Всероссийском съезде советов смогу сказать, что с помощью такой общественной организации, как Автодор, мы выполнили план дорожного строительства.

### **Каждый рабочий и каждый колхозник должен уметь управлять рулем**

Товарищи, я не затрагиваю такой важной задачи в вашей работе, как задача укрепления обороноспособности нашей страны, так как здесь достаточно об этом говорилось, и хочу перейти к вопросам подготовки кадров.

Вы, товарищи, не менее любого из нас, центральных работников, знаете, как еще неумело, иногда небрежно мы обращаемся с машинами и как значителен процент поломок машин и тракторов и в особенности в деревне.

Основная причина — это конечно наша недостаточная организованность, наша недостаточная грамотность в деле управления таким огромным хозяйством, каким является тракторный парк в сельском хозяйстве. Вам понятна в связи с этим задача подготовки кадров. Но я не буду здесь подробно останавливаться на этой важнейшей задаче, она осознана нами всеми, я хотел бы только обратить внимание вашего съезда на необходимость расширения заочного обучения. Заочное обучение может на практике помочь овладению техникой управления и ремонта автомобиля, трактора, комбайна. Мы ежегодно вкладываем сотни миллионов рублей в сельскохозяйственные машины, и они пока не дают полной эффективности, которую они должны были бы дать, вследствие совершенно недостаточной технической грамотности колхозников.

Вот почему, товарищи, мне хотелось бы, чтобы вопросам заочного обучения ваш будущий центральный совет и вслед за ним республиканские, областные и краевые организации уделяли больше внимания, так как это есть одно из очень реальных средств распространения технических знаний в нашем рабоче-крестьянском населении.

Товарищи, я кончаю свое выступление пожеланием, чтобы ваша организация стала массовой не только в городе и на заводе, но и на селе. Мы должны добиться того, чтобы каждый рабочий и каждый колхозник умел управлять рулем.

Если мы по-большевистски возьмемся за дело технической пропаганды, за внедрение технических знаний в массы трудящихся, за строительство дорог с участием миллионов колхозников и единоличников, мы эту задачу решим. В решении ее ваша роль, роль миллионной массы автодорожцев, очень почетна и очень ответственна (бурные и продолжительные аплодисменты).

# УЧАСТИЕ МТС В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

БЕСЕДА С НАЧАЛЬНИКОМ ДОРОЖНОЙ ГРУППЫ  
ТРАКТОРЦЕНТРА ТОВ ЛЕВАЧЕВЫМ

Мы вполне разделяем мнение Главдортранса о том, что и в районе действия машино-тракторных станций дорожное строительство должно вестись непосредственно местными дорожными органами. Но пока этот бесспорный принцип не может быть проведен в жизнь ни в 1931 г., ни в 1932 г., не может быть и в 1933 г. Слишком слабы еще районные дорожные органы, слишком бедны они дорожными отрядами, техническими силами. Как ведущая хозяйствующая организация, МТС не может пока передавать ни свои дорожные средства, ни тяговую силу, которую МТС с таким трудом (при громадной нагрузке трактора) выкраивают у себя на дорожное строительство в короткое время свободное от с.-х. работ.

Речь может идти лишь о всемерной увязке районного плана дорожного строительства с планом дорожных работ в районе действия МТС. Дорожные работы МТС ведутся под руководством районного дорожного техника, но перед Трактороцентром несет ответственность за эти работы директор соответствующей МТС. С такой организационной постановкой согласен и Цудортранс.

Дорожное строительство МТС развернулось лишь с лета 1931 г. в период организационного строительства большинства МТС. К этому времени МТС не имели еще ни технических сил, ни дорожных машин, ни должного руководства для проведения вместе с обслуживаемыми колхозами дорожных работ. С большим опозданием организовалась дорожная группа, — руководящий центр при Трактороцентре.

Здесь, в центре, мы долго не могли добиться от МТС сколько-нибудь вразумительных и обоснованных планов дорожного строительства. Чувствовалось, что в оперативных планах МТС дорожное дело находится «на десятом месте». Директора МТС уделяют ему очень мало внимания, несмотря на то, что

состояние проселочных дорог и особенно мостов положительно не позволяет оперировать тракторным колхозам.

Никакая другая хозяйственная организация в районе не обладает такой мощной тяговой силой, как МТС. В порядке договорных отношений, МТС могут широко привлечь трудовое участие колхозов, целых селений в дорожное строительство в обмен на ту тяговую силу, которую МТС могут предоставить на дорожное строительство. Учитывая это, правительство отпустило Трактороцентру на дорожное строительство 1931 г. 15 млн. руб. — сумму немаловажную для районного дорожного дела. Но Трактороцентр мог разассигновать по МТС эти средства лишь на основе твердо обоснованных заявок с мест. Между тем, из 1250 МТС только 323 представили в течение лета 1931 г. сколько-нибудь удовлетворительно разработанные планы дорожного строительства. Районные дорожные организации очень мало помогали МТС в составлении дорожных планов. Отпущенные средства были с большим опозданием разассигнованы на места, причем далеко не полностью.

Мы признаем всю вопиющую ненормальность создавшегося положения вещей: колхозы и МТС крайне нуждаются в дорожном строительстве, состояние мостов во многих районах действия МТС таково, что опасно передвигать по ним тракторные колонны и сложные прицепные машины, а МТС использовали в 1931 г. отпущенные государством 15 млн. руб. в размере 1,2 более 40%. Остальные 60% отпущенных средств возвращаются, согласно закону государству как неиспользованные в течение отчетного бюджетного года.

Это — лучший показатель плохой подготовленности МТС к дорожным работам, малого внимания к этому делу директоров МТС, не-



В Собинском районе Татреспублики строится большой мост через реку Собинку. Мост свяжет колхозы с районным центром в с. Раздолье. На снимке: колхозники колхоза «Кзылкураш» работают на стройке моста через Собинку

достаточной помощи районных дорожных органов.

Приходится констатировать, что до 15 декабря Трактороцентр не знал, в каком же размере выполнена дорожная работа в 1931 году в районе действия МТС, сколько мостов и дорог отремонтировано и построено, каково качество этих работ, какова фактическая роль в этой работе МТС, обслуживаемых ими колхозов, районных дорожных органов.

Можно лишь указать на то, что в сельских районах Украины и ЦЧО, где дорожное строительство имеет особенное значение, МТС организовали до 20 мощных дорожных отрядов, которые повели решительную борьбу с бездорожием.

В 1932 г. мы намеряем организацию до 500 дорожных отрядов при МТС. Это в том случае, если система Трактороцентра и в 1932 г. получит не менее 15 млн. рублей. В этом году эти средства, своевременно отпущенные, несомненно будут уже полностью использованы.

Не приходится доказывать, как велика потребность в средствах для дорожного строительства колхозов и МТС. Наш план на 1932 г. предусматривает органическую увязку работ колхозов и МТС в дорожном деле, широкое вовлечение трудового участия колхозов в дорожное строительство, активное содействие и руководство районных дорожных органов и ответственность директоров МТС за выполнение плана дорожных работ.

## **ПЕРЕСТРОИМ РАБОТУ ДОРОЖНЫХ ОРГАНОВ ПОДГОТОВИМСЯ К НОВОМУ СТРОИТЕЛЬНУМУ СЕЗОНУ**

Недавно Комиссия исполнения при СНК РСФСР заслушала доклад НК РКИ и содоклады Северокавказского краевого и Западного областного исполкомов об итогах дорожного строительства.

План дорожного строительства по Северокавказскому краю выполнен крайне неудовлетворительно. На 1 декабря 1931 г. процент выполнения плана не превышал 48, а в порядке трудового участия населения план был выполнен всего лишь на 29%.

Обычно местные организации ссылаются на трудности «объективного порядка» и прежде всего на недостаточность финансирования. Здесь имело место обратное явление. Денежные средства, отпущенные на дорожное строительство, были использованы в значительной части не по прямому назначению. Механическое оборудование было загружено в слабой степени. По Северокавказскому краю было крайне мало законченных объектов строительства.

Западная область показала лучшие результаты. Здесь на 1 декабря 1931 г. выполнено 86% плана, а в порядке трудового участия населения — 65%.

Комиссия исполнения отметила, что ни Северокавказский крайисполком, ни Западный облисполком не выполнили постановления СНК РСФСР от 10 ноября 1931 г. об утверждении плана зимних работ по подготовке к новому строительному сезону.

Мы стремимся закрепить участие МТС и колхозов в дорожных работах. Сезон строительных работ определяется для МТС в среднем в 60 рабочих дней (30 дней в две смены) в свободное от сельскохозяйственных работ время. За это время, при наличии дорожного отряда, можно будет провести 30 км грунтовых дорог. Нами при этом делается такой расчет: при постройке 1 км профилированной грунтовой дороги участие МТС выражается в денежных затратах на сумму 400 руб., а участие колхозов — в 35 трудовых дней.

Наш план предусматривает, что в сезон 1932 г. МТС совместно с колхозами проведут 7 700 км профилированных дорог и 559 км усовершенствованных, если намеченные 500 дорожных отрядов МТС получат от нашей промышленности достаточное количество дорожных машин. Каждый дорожный отряд должен быть снабжен 2 грейдерами, 4 утюгами, прицепным катком, канавокопалелем и двумя скреперными лопатами. Стоимость комплекта дорожных машин—каждого отряда определяется в 9 760 руб. Стоимость оборудования 500 отрядов — 4220 тыс. руб.

Само собой разумеется, что рики и другие заинтересованные организации должны также участвовать своими средствами в дорожном строительстве МТС, так как участок, обслуживаемый МТС, является ударным и ведущим в каждом районе.

**М. С.**

От редакции. П. мешая беду ст. Левачевым, редакция предполагает в ближайших номерах рассмотреть этот вопрос.

Отметив хорошую работу по организации трудучастия населения в дорожном строительстве в ряде районов Северного Кавказа и Западной области, которые выполнили и перевыполнили план, Комиссия исполнения предождала:

Обеспечить по Северокавказскому краю такую подготовку и развертывание дорожных работ в 1932 г., которая гарантировала бы полное выполнение плана. Широко повести организационно-массовую работу по трудовому участию населения в дорожном строительстве. Укрепить дорожные органы края соответствующими кадрами.

По Западной области Комиссия исполнения обращает особое внимание на необходимость развертывания работ с привлечением трудучастия населения и выполнения плана финансирования по местному бюджету.

Для лучшего и наиболее полного использования механических средств Комиссия исполнения предлагает организовать ремонтные базы, опытные бригады и всемерно улучшить уход за инструментами.

Отмечая слабое участие автодорожных и профсоюзных организаций в дорожном строительстве, Комиссия исполнения указала на необходимость решительно перестроить работу Автодора в этой области, обратив особо серьезное внимание на организацию и успешное использование труда населения.

# ИСПОЛЬЗУЕМ ТРАКТОР В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

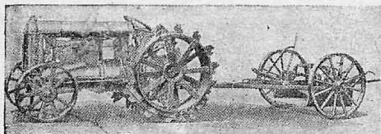
Трактор играет огромную роль в механизации сельского хозяйства. В настоящее время тракторы, тракторные колонны участвуют и в механизации строительства дорог.

Бурный рост нашей промышленности, индустрии, рост социалистического сектора сельского хозяйства далеко обогнали строительство дорог и подъездных путей.

Наша очередная задача — дать хорошие подъездные пути к заводам, городам, новостройкам, колхозам, совхозам и МТС.

Эти **подъездные тракты необходимо строить безотлагательно** — ударными темпами.

Ясно, что **ударное строительство хороших дорог можно выполнить в заданные сроки**



**Двухколесная тракторная лопата для земляных работ. Емкость лопаты 0,50 куб. метра. Работает в прицепке с трактором „Фордзон“**

лишь при максимальной механизации дорожно-строительных работ.

Здесь трактор может и должен сыграть решающую роль.

В настоящее время с дорожными машинами работают тракторы различных типов. В дорожных машинных парках работают дорожные машины легкого типа для постройки дорог небольшой ширины и главным образом грунтовых дорог так называемого районного значения.

Дорожные машины тяжелого типа работают главным образом на строительстве дорог областного и союзного значения. Эти машины

строят широкие дороги, большей частью с каменным покрытием.

С дорожными машинами легкого типа работают в прицепку советские тракторы «Фордзон-Путиловцы» и колесные тракторы «Интернационал».

Тяжелые дорожные машины и снаряды обслуживаются главным образом тракторами гусеничного типа: «Коммунар», «Большевик», «Катерпиллер» и др.

Дорожных машин очень много, и они вырабатываются различных типов.

Основная машина для механизации дорожных работ — **дорожный гредер**. Нож гредера на ходу перемещает грунт с одного места на другое и в несколько проходов создает профиль дороги.

На постройке грунтовых дорог, подъездных путей к совхозам и колхозам работают гредеры легкого типа, которые великолепно изготовляются на наших дорожномашинных заводах в Петрозаводске и Рыбинске.

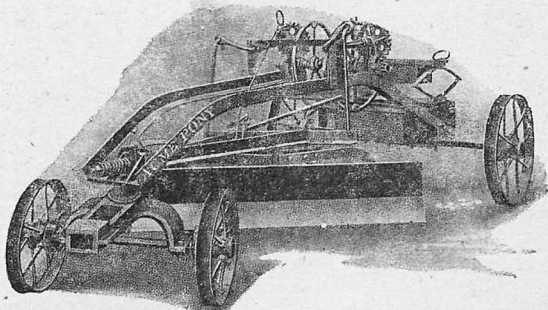
Когда гредер сцеплен с трактором, многое в удачной работе гредера зависит от штурвального. Штурвальный при гредере выполняет работу спуска, поднятия и подачи ножа гредера под углом.

Обычно в течение двух-трех декад даже малоопытный штурвальный привыкает к работе с гредером, и постройка грунтовой дороги идет вполне удовлетворительно.

Чтобы научиться работать на крупном гредере, необходимо потратить один или два сезона.

В настоящее время многие колхозы и совхозы сами стали строить простейшие грунтовые дороги и приобретают легкие гредеры «Патруль» и «Беджер» петрозаводского завода, или заключают двусторонние договора на пользование машинами с ближайшим строительным участком: строительный участок дает гредер, а колхоз или совхоз помогает участку тракторами в свободное от сельскохозяйственных работ время.

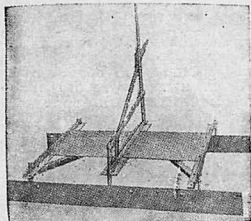
**Прицепной гредер легкого типа, рассчитанный для работы с трактором „Фордзон“. Длина ножа 6 футов или 1,8 метра**





Кроме работы с гредрами, тракторы еще работают в прицепку с канавокопателями, с дорожными утюгами, с земляными лопатами.

Канавокопатель может быть изготовлен собственными силами в небольших слесарных



**Тракторный утюг. В работе к «Фордзон» прицепляются два таких утюга и работают на уплотненной грунтовой дороге**

мастерских. Канавокопатель работает по рытью треугольных канав.

Дорожный утюг выполняет работу по утюжке или уплотнению грунтовой дороги. Обычно к трактору «Фордзону-Путиловцу» под углом друг к другу прицепляют два утюга, которые сразу утюжат всю дорогу.

## НОВЫЙ ТИП АВТОРЕССОРЫ

Автомобильные рессоры «Аспси», выпущенные недавно в Англии фирмой «Вудхид», благодаря оригинальному профилю рессорных пластин дают значительный экономический и эксплуатационный эффект.

Им предсказывают большое распространение и применение, в особенности на тяжелых машинах. Чертеж схематического поперечного разреза рессоры «Аспси» показывает наглядно, что благодаря форме сечения рессорных пластин, каждая пластина расположена по отношению к соседней так, что может предупреждать их боковое движение (скашивание).

Подобным профилем пластин достигают более эффективного распределения напряжения металла при работе рессоры. Помимо продольного напряжения от растяжения и сжатия пластин одновременно имеется скрытое напряжение под прямым углом к первому (тенденция к скашиванию). Однако, в профиле «Аспси» центральная часть рессорной пластины плотнее соединяется с нейтральной осью, чем в прямоугольном профиле, и боковое напряжение этим соответственно уменьшается. Уменьшение напряжения металла позволяет облегчить вес рессорной пластины. В результате новые рессоры требуют на 5% (по весу) меньше металла, чем обычные рессоры при одной и той же нагрузке и условиях прогиба. Такая экономия высококачественного металла, не говоря уже об общем облегчении веса автомобиля, при массовом производстве может дать очень ощутитель-

На переброске грунта, земли с одного места на другое, на выравнивание строящейся дороги работают в прицепку с «Фордзоном» или «Интернационалом» тракторные лопаты; тракторная лопата забирает ножом грунт и на ходу наполняется землей. Тракторист дергает за трос, лопата поднимается, грунт перевозится таким образом с одного места на другое.

Трактористы, работающие в дорожностроительных организациях, обычно за один сезон усваивают конструкцию дорожных машин и великолепно их обслуживают.

Роль трактора при строительстве дорог с каждым сезоном становится решающей.

Совхоз или колхоз, который имеет в своем распоряжении тракторы и небольшие механические слесарные мастерские, без всякого труда может изготовить простейшие машины и держать в полном порядке свою грунтовую дорогу, вести постройку подездных путей.

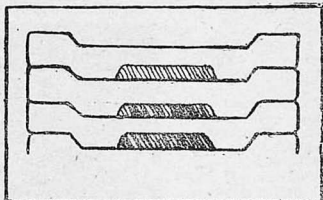
В настоящее время, когда с каждым годом увеличивается парк машин совхозов и МТС, — плохая дорога, бездорожье наносят огромные убытки и выводят из строя тракторы, автомобили, прицепки и другой сельскохозяйственный инвентарь.

Все это лишний раз требует, чтобы тракторные колонны в наших сельскохозяйственных организациях играли в ликвидации бездорожья такую же роль, как и тракторы самих дорожностроительных организаций.

Н. Филиппов

ную экономии металла, исчисляемую сотнями тонн.

Не менее значительно с точки зрения эксплуатации и продления службы рессор другое преимущество «Аспси». Как видно из чертежа (см. заштрихованную часть), между рабочими поверхностями оставлены продольные каналы, наполняемые смазочным веществом.



**Схематический чертеж поперечного разреза рессоры «Аспси»**

Такой исключительно простой способ смазки значительно выигрывает перед сложным процессом смазки путем разжимания рессорных пластин посторонним остроконечным предметом. Специальная смазка гарантирует постоянное и полное покрытие рабочих поверхностей рессорных пластин, легкую работу рессор в целом и обеспечивает их от образования ржавчины.

Н. Б-в

# АВТОМОБИЛЬНЫЕ КОЛОННЫ НА СЛУЖБЕ МТС

В 1931 г. машинотракторные станции обработали свыше трети яровых колхозных посевов, что составляет свыше 20 млн. га. Как констатирует еще июньский пленум ЦК ВКП(б), МТС сыграли в истекшем году исключительную роль в завершении коллективизации в основных зерновых районах. В результате развития сети МТС и совхозов и успешной коллективизации большинства крестьянских хозяйств «наша страна стала страной самого крупного сельского хозяйства в мире».

Таково значение той мощной технической базы, которой располагают машинотракторные станции и совхозы. Тракторные колонны со своими сложными прицепными орудиями тщательно обрабатывают землю, вводят паровую обработку, захватывая и ту заброшенную часть земли, до которой ранее крестьяне никак не добирались из-за маломощности своего хозяйства.

На организацию машинотракторных станций обращено особое внимание. Их было 360 в 1930 г., 1 040 новых МТС организовано в 1931 г. и еще 1 000 МТС будет организовано в течение 1932 г. В зерновых районах количество МТС уже теперь превышает количество административных районов. В 1932 г. их будет по несколько в каждом районе.

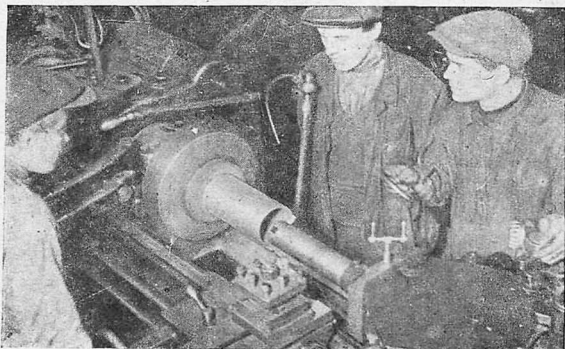
Нужно отметить, что до последнего времени в работе машинотракторных станций (как и зерносовхозах) наблюдается разрыв между высоким уровнем механизации процессов сельхозпроизводства и наличием автомашин. Механизированные МТС вынуждены прибегать к малорентабельной и малоэффективной живой тягловой силе для обслуживания своего транспорта. Наши МТС тракторами и сложным усовершенствованным инвентарем не дает полностью требуемого эффекта без достаточной организации автотранспорта.

Опыт зерносовхозов и МТС показывает, что три трактора плюс автомобиль сделают в два раза больше, чем четыре трактора без автомобиля. Таково значение службы связи и функции тяги в механизированных крупнейших хозяйствах. Наши МТС не могут обойтись без автомобильной связи и автогрузового транспорта. Это особенно выяснилось во время реализации урожая истекшего года в свекловичных и хлопковых районах. Большой урожай 1931 г. несомненно показал, что значение автотранспорта в нашем социалистическом сельском хозяйстве огромно.

В настоящее время по линии Трактороцентра принимаются меры, имеющие большое значение: машинотракторным станциям отпущено 6 500 грузовых машин. Впервые за все время своего существования станции получают собственный автомобильный парк. Это — большой шаг вперед в усилении эффективности всей тяговой работы МТС. Наличие у нас Нижегородского автозавода, завода им. Сталина (б. АМО) и Ярославского дает основание рассчитывать на дальнейшее расширение в ближайшее время автомобильного парка МТС. Но в настоящее время, если поровну разделить все отпущенные грузовые машины между станциями, на каждую придется свыше трех машин.

Для каждой МТС это — незначительное количество автомашин. Для лучшей организации обслуживания автопарка Трактороцентр концентрирует машины в отдельных районах, создает автомобильные колонны по 15—20 машин, которые должны обслуживать районы деятельности нескольких близлежащих МТС. Для этого автомобильные колонны должны обладать большей гибкостью: они должны быстро и легко перебрасываться с места на место на довольно большие расстояния.

В Бахметьевском автобусном парке проводится мобилизация внутренних ресурсов. Станок, который стоял в течение полутора лет, ныне отремонтирован группой рабочих в течение 14 дней. На снимке: регулировка отремонтированного рабочего в порядке внутренней мобилизации токарно-револьверного станка



Организация автомобильных колонн для обслуживания широкой сети МТС должна вызывать большой интерес у местных автодорожских организаций. Они должны принять самое активное участие в организации и обслуживании этих колонн, в обеспечении их шoferской силой, кадрами ремонтных рабочих. Необходимо создать и усилить автодорожские ячейки в тракторных колоннах и самих МТС.

Необходимо, чтобы районные и окружные автодорожские организации совместно с руководством МТС и областными управлениями Тракторцентра заранее предусмотрели все необходимые мероприятия для бесперебойной работы автомобильных колонн с начала весенней кампании.

С особенной остротой возникает здесь вопрос о состоянии наших проселочных дорог и мостов. Быстро перебрасывать автомобильные колонны из одной части района в другую, возможно лишь при приведении дорог и мостов в должное состояние. С организацией

автомобильных колонн, участие МТС в дорожном строительстве становится особенно актуальным. В этом номере «За рулем» мы приводим беседу с заведующим дорожной гоуппой Тракторцентра, из которой видно, как слабо еще включились МТС в дорожное строительство. Достаточно сказать, что МТС даже не использовали те 15 млн. рублей, которые им отпущены на дорожное строительство.

Организация автомобильных колонн ставит перед МТС вопрос о межстанционном строительстве дорог, особенно настоятельно обязывает МТС увязывать свое дорожное строительство со всем дорожным планом данного района и даже ближайших районов. Автодорожские организации должны оказывать содействие МТС в дорожном строительстве, должны организовать трудовое участие населения в этом строительстве для того, чтобы автомобильные колонны, обслуживающие МТС, как и весь местный автотранспорт, могли широко развернуть свою работу.

М. Соломонов

## ХРОНИКА МИРОВОЙ АВТОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

Дизель-мотор на легковом автомобиле. В 1930 году американец Кюминс установил на пакардовском автомобиле четырехцилиндровый дизель-мотор. Кюминс во время 1900-километрового пробега со средней скоростью 67 км/час обнаружил полную приспособленность моторов этого типа для легковых машин (см. «За Рулем» № 12 за прошл. год). В последнее время аналогичные опыты производятся англичанином Ворманом, поставившим на своей машине дизель-мотор типа «Юнкерс».

Американская фирма «Рукстон» начала строить автомобили с приводом на пере ние колеса.

Новый ракетный автомобиль системы Хейландт (Германия) показал при испытаниях скорость в 200 км/час.

Аэромобиль новой конструкции построен германскими инженерами Зон и Конерт. Пропеллер этой машины вращается в горизонтальной плоскости и закрыт особым жалюзи. Моторизация койной полиции произведена в Лондоне с марта прошлого года. Английский капитализм использует все возможности для своей защиты...

Большое количество автомобилей современной конструкции снабжено задвигающимися верхом, дающим при хорошей погоде свободный доступ воздуху и свету.

Изготовление карбюраторов «Зенит» с 1 мая 1931 г. перешло к фирме «Паллас» (известной по производству карбюраторов того же названия).

Автомобиль вместо железной дороги. Управление железной дорогой Иверден-Палесе (Швейцария) с яло с распавшимся рядом поездов и полностью заменило их рейсом почтовых автобусов.

Новый автобус со спальными местами крейсирует между Сан-Жозе и Сан-Франциско (Америка). Машина имеет 53 спаль-

ных места, длина ее около 11 м, ширина 3 м, высота 4,5 м. Имеется водяное отопление и буфет. Моторный агрегат легко вынимается по специальным салазкам: смена занимает двадцать минут.

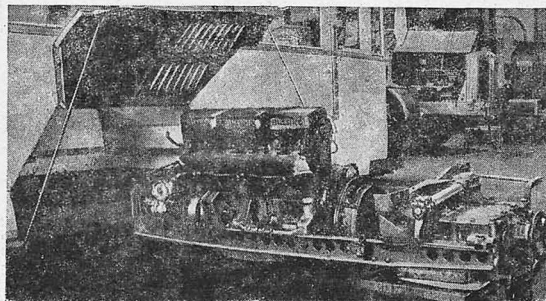
Колеса с пружинами спицами опять сконструированы в Америке. Спицы плоские, из пружинной стали и могут быть заменены, не снимая колеса. При испытании колеса показали полную пригодность для самых скверных дорог.

Автомобиль без ножных педалей сконструирован фирмой «Эдуард Винтер» (Германия). Конструкция эта испытана в течение трех лет, при пробеге около 100 000 км показала хорошие результаты.

У омнибусов новейшей конструкции моторы монтируются сбоку машины, для экономии места и для облегчения смены мотора при неисправности. На снимке: омнибус известной германской фирмы «Бюссинг» с выдвинутым мотором.

Нью-Йоркская автомобильная выставка характеризовалась отсутствием таких фирм, как «Паккард», «Кадиллак», «Рено», «Мерседес-Бенц», «Корд». Это отсутствие, как подтверждают американские газеты и журналы, является прямым следствием острейшего экономического кризиса.

Английская фирма «Даймлер» выпустила новый тип гидравлической передачи «Fluid Flywheel», у нее широко применены многочисленными автомобильными фирмами. Этот тип передачи позволяет плавно изменять скорость автомобиля, причем управление производится маленьким рычажком, установленным на рулевой колонке. Введение этой передачи чрезвычайно облегчает управление автомобилем, позволяя изменять скорость, не отнимая руки от рулевой «баранки».



Омнибус фирмы «Бюссинг» с выдвинутым мотором, смонтированным сбоку машины (см. заметку «У омнибусов новейших конструкций»)

# КАК УПРАВЛЯТЬ ТРЕХОСНОЙ МАШИНОЙ

Среди автомобилистов в настоящее время, в связи с работой новых недавно полученных трехосных машин возникают новые вопросы:

1. Может ли шофер, умеющий вести обычную машину, без переподготовки вести трехосную машину.

2. Как должна быть изменена программа обучения при подготовке шоферов, чтобы они умели управлять и сохранять трехосную машину.

3. Какова главная особенность работы на трехосной машине, сравнительно с обычными двухосными.

Трехосная машина, которую мы сейчас имеем («Форд 3А»), представляет собой ту же грузовую машину, но обладающую большими положительными качествами в смысле проходимости, грузоподъемности и скорости. Поэтому для автомобилиста, умеющего управлять машиной, нет надобности в специальной переподготовке. Но ему необходимо при переходе с обыкновенной машины на трехосную тщательно ознакомиться со всеми особенностями ее механизмов. Без такого ознакомления вести трехосную машину нельзя.

«Форд 3А» отличается от нормальной машины:

- а) наличием демультипликатора (добавочная коробка передач);
- б) имеет 8 ведущих колес благодаря двум дифференциалам;
- в) гидравлической системой тормозов.

При подготовке молодых водителей или ознакомлении старых нужно детально показать действие и пользование демультипликатором и тормозом. Надо при этом пояснить новым водителям, что демультипликатор — это своего рода добавочная коробка передач, назначение которой — увеличивать или уменьшать передаточное отношение оборотов мотора по отношению к вращению колес (в зависимости от качества дороги и подъемов).

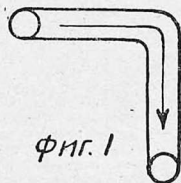
Неправильно действуя демультипликатором, можно причинить серьезные поломки машины. Наличие демультипликатора в одном случае увеличивает проходимость машины за счет уменьшения скорости, в другом — увеличивает скорость (на хорошей дороге, без подъемов) за счет снижения тяги.

Если по условиям дороги надо пользоваться демультипликатором, соблюдайте следующее:

- а) не переключайте демультипликатора если включена скорость;
- б) прежде чем включить демультипликатор, выжмите педаль сцепления, поставьте первую скорость (или задний ход). Не отпуская педаль сцепления, поставьте рычаг демультипликатора и можете ехать.

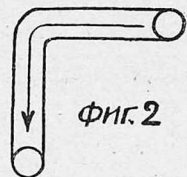
чага демультипликатора в положении холодного хода, машина с места не двинется, хотя скорость будет включена, вследствие разделения коленчатого вала с карданным.

2. Чтобы увеличить тягу машины (плохая дорога, подъем), поставьте рычаг демульти-



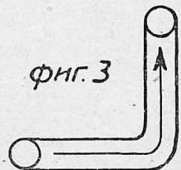
пликатора в положение влево к себе, как показано на фиг. 2. Такое положение демультипликатора оставьте на все время, несмотря на то, что скорости будут меняться.

3. При увеличении скорости (хорошая дорога, нет подъемов) поставьте рычаг демульти-



пликатора вправо, вперед, как показано на рисунке, и можете ехать, включая соответствующим образом скорости.

4. Смазка и уход за демультипликатором не представляет никакой сложности и ничем не отличается от обыкновенной коробки передач.



В отношении тормозов, нужно ясно усвоить работу гидравлического тормоза, который значительно отличается по устройству от других тормозов даже двухосного «Форда».

Тормозная педаль и рычаг ничем по внешнему виду не отличаются от обыкновенных машин. Но действуют они иначе:

а) При нажатии тормозной педали приводятся в действие сразу два тормоза: один — гидравлический, действующий на задние колеса, и второй — механический — на передние колеса. Действие гидравлического тормоза основано на том, что специальная жидкость

б) Ручной (центральный) тормоз действует на трансмиссию и рассчитан для пользования на подъемах в случае остановки и на стоянке, поэтому для постоянного использования нужно применять гидравлический.

Система гидравлического тормоза требует при уходе гораздо большего внимания, чем механическая.

При управлении трехосной машиной нужно иметь в виду следующее:

1. Машина «Форд 3А», благодаря большому сцеплению с почвой ведущих колес, обладает большей устойчивостью. При поворотах и при торможении она в меньшей степени подвержена заносу.

2. При торможении, благодаря большому сцеплению, машина останавливается плавнее и быстрее обыкновенной.

3. Благодаря наличию трех осей и особой подвески, машина даже на плохой дороге идет плавнее

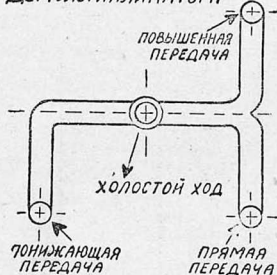
4. Следует учесть особенность отрицательного порядка — это пониженная послушность руля, особенно при выезде из колеи и трамвайных линий. Благодаря большой площади соприкосновения ведущие колеса по инерции толкают машину вперед в то время, как направляющие повернуты в сторону (явление это наблюдается и на двухосных машинах, особенно в дождливое время).

Во всем остальном трехосная машина не отличается от обыкновенного «Форда» модели АА.

Смоленск.

М. Клевченков

### СХЕМА ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ДЕМУЛЬТИПЛИКАТОРА



Фиг. 4

(смесь спирта с касторовым маслом пополам) выталкивается из особого главного цилиндра по трубкам в цилиндры тормозных колодок ведущих колес.

## „СЭР БЭРНЕЙ НЕ МОЖЕТ ДОЛЬШЕ ЖДАТЬ“

Под таким заголовком помещена в одном из январских номеров «Дейли Геральд», органа Макдональда, заметка о том, что конструктор английского дирижабля Р-100 (проданного недавно английским правительством на слом) Деннистаун Бэрней 6 января выехал в Соединенные штаты, чтобы продать там патент и права на производство сконструированного им обтекаемого «воздушного» автомобиля.

Автор заметки Уисдом пишет, что Британия сделала за все время своего автостроения наибольшую ошибку, упустив возможность иметь исключительные права на автомобиль Бэрнея.

Дальше приводятся слова конструктора: «Я надеялся, что британские фабриканты реализуют огромные возможности производства моего автомобиля и не думал обращаться в другие страны. Но английские фабриканты не пожелали этим воспользоваться. Я больше не

могу ждать и вынужден обратиться с моим проектом к Америке».

Две крупнейшие американские автомобильные фирмы, пользуясь сильной депрессией английской автомобильной промышленности (над фирмой «Роллс-Ройс», например, ввиду ее банкротства, учреждена государственная администрация) и не находя сбыта для своей продукции, решили купить патент на новую конструкцию, надеясь, что она может внести хотя бы некоторое оживление в американскую автопромышленность.

Автомобиль Бэрнея обтекаем как аэроплан, имеет 28 лощ. сил, вмещает 8 пассажиров, развивает большую скорость и стоит при массовом производстве в два раза дешевле, чем средняя машина. Специальное расположение мотора уничтожает обычный шум при работе мотора. Особое устройство колес позволяет развивать среднюю скорость в 80 англ. миль в час.

Мих. П.

Один из очередных номеров „За Рулем“ редакция предполагает посвятить вопросу об освобождении автотракторной промышленности от импортной зависимости.

Товарищи, работающие на заводах автотракторной промышленности и смежных производств, шлите в редакцию материал о работе ваших заводов и освобождении от импорта.



# КАК ЗАВОДЫ ВАТО ВЫПОЛНИЛИ СВОЙ ПЛАН В 1931 ГОДУ

## ВЫПУСК ВАЖНЕЙШИХ ИЗДЕЛИЙ ЗАВОДАМИ В НАТУРАЛЬНОМ ВЫРАЖЕНИИ

Сводка, составленная по данным группы учета производства ОЭС ВАТО

Наименование изделий	Фактич. выпуск 1930 г.	План на 1931 г. <sup>1</sup>	Фактич. выпуск 1931 г.	Сравнение фактического выпуска 1931 г.	
				С планом	С 1930 г.
<b>Зав. им. Сталина</b>					
Шасси „АМО Ф—15“ . . . . .	2 331	1 760	1 204	68,4	51,7
„АМО—2“ . . . . .	895	870	820	94,3	91,6
„АМО 3,4“ и пр. . . . .	—	5 530	803	14,5	—
Легков. авт. „НАМИ“ . . . . .	178	—	—	—	—
<b>Ярославск. завод</b>					
Шасси Я5 и Я6 . . . . .	839	2 300	1 114	48,4	132,8
<b>Нижегор. сбор. зав. № 1</b>					
Грузов авт. „Форд АА“ . . . . .	3 432	1 600	3 124	195,3	91,0
Легков. авт. „Форд А“ . . . . .	281	—	—	—	—
<b>Моск. сбор. зав. им. КИМ</b>					
Грузов. авт. „Форд АА“ . . . . .	319	16 140	10 274	63,6	3 220,7
Легк. авт. „Форд А“ . . . . .	266	4 360	3 165	72,6	1 189,8
<b>Всего авт. машин . . . . .</b>	<b>8 541</b>	<b>32 560</b>	<b>20 501</b>	<b>63,0</b>	<b>240,0</b>
<b>СТЗ</b>					
Тракт. „Интернационал“ . . . . .	872	33 450	$\frac{17\ 670^2}{18\ 410}$	$\frac{52,8}{55,0}$	2 026,4
Моторы для комбайнов . . . . .	3	5 000	600	12,0	20,0 <sup>000</sup>
<b>ХТЗ</b>					
Тракт. „Интернационал“ . . . . .	—	1 150	$\frac{970^2}{1\ 304}$	$\frac{84,4}{113,4}$	—
<b>ЧТЗ (опытный)</b>					
Тракт. „Катерпилер“ . . . . .	—	225	2	0,9	—
<b>Всего тракторов . . . . .</b>	<b>872</b>	<b>34 825</b>	$\frac{18\ 640}{19\ 716}$	$\frac{53,5}{56,6}$	

<sup>1</sup> План взят основной или директивный на весь 1931 г.

<sup>2</sup> Знаменатель—по спуску с конвейера, числитель—по сдаче на склад.

В ПОСЛЕДНЮЮ МИНУТУ.

31 января завод АМО полностью выполнил свою январскую программу, выпустив 751 машину, имея задание 750 машин.

# ПЕРЕДНЯЯ ОСЬ — СЛАБОЕ МЕСТО „ФОРДА“

Практика ремонтов автомобиля «Форд» показывает, что одним из наиболее слабых мест этой машины является передняя ось.

Работая специально по ремонту «Фордов» в течение полугода лет, техническая часть «ВАРЗа» проследила за сменностью и ремонтом деталей грузовой машины.

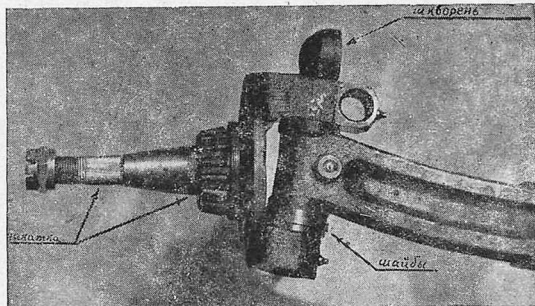
К слабым местам осей следует отнести подшипники шкворня поворотной цапфы — (АА—3123—В), которые после 20-30 тысяч километров пробега требуют сменности 0,57. Ограниченность ввоза подшипников и недостаток их заставили завод искать суррогатов их заменяющих. В настоящее время подшипники заменяются тремя шайбами, сделанными

Объясняется это главным образом тем, что как накатка, так и обварка быстро садятся, срабатываются, приводя детали довольно быстро (5-6 тысяч км) в положение более худшее, чем они имели ранее — до производства ремонта.

Поворотные шкворни (АА—3115—А, АА36—А), как правило меняются на 100% и срабатываются главным образом в местах сочленения с цапфой.

Так как сферическая чашка для толкача переднего тормоза и тормозного валика несколько смещена по отношению к центральной линии шкворня, изготовление шкворней в условиях мастерских требует применения осо-

Часть передней оси „Форда“ в процессе ремонта



ми из бронзы поделочной стали (2) (см. снимок) и в значительной мере смягчили кризис подшипников. Продолжительность службы шайб — 15-20 тысяч км пробега.

Цапфы оси при том же километраже являются также уязвимыми местами машины (коэффициент сменности у нас 0,14 и ремонтируемых 0,70). Износ цапф происходит по шейкам, несущим внутренние обоймы роликовых подшипников (АА—1216—В и АА—1201—В). После 20-25 тысяч км пробега на большей части машин посадка внутренних обойм подшипников слабеет и вместе со ступицей колеса начинают вращаться внутренние обоймы подшипников, что влечет за собой выработку шеек цапфы.

Практика ремонтов показывает, что в таких случаях целесообразнее менять всю цапфу; за неимением цапф может быть применен метод накатки металла под обоймой или при сильном износе — обварки с последующей отбойкой под нужные размеры. Последние два метода ремонта могут быть рекомендованы как временные меры и никак не дают гарантии в продолжительной работе деталей.

бых приспособлений, привинчивающихся к планшайбе токарного станка. Заводом «ВАРЗ» применяется для этого специальное приспособление. Материал, идущий на изготовление шкворней, — сталь Э 5 или железо, подвергающиеся в дальнейшем цементации и шлифовке под ремонтный размер.

Как правило, на всех машинах, поступающих в ремонт, оси имеют выработку под передней сергой рессоры, получающуюся вследствие ударов при сильных толчках ухака рессоры о верхнюю плоскость оси.

Выбоины, достигающие 3-5 мм, завариваются автогенной сваркой. Подлежат полной замене сержки передних рессор машины и втулки, подвергающиеся сильному износу после 25-30 тысяч км пробега.

Передняя ось «Форда», рассчитанная на американские условия работы, нуждается в переоборудовании для работы в наших временно тяжелых дорожных и других условиях эксплуатации.

# ИЗУЧЕНИЕ ПЛАМЕНИ В ЦИЛИНДРЕ ДВИГАТЕЛЯ

Возможность изучить процессы, происходящие в цилиндре работающего двигателя, в частности горения смеси, имеет важнейшее значение.

Для наблюдения за распространением пламени в цилиндре двигателя внутреннего сгорания применяют небольшой одноцилиндровый четырехтактный двигатель, снабженный Л-образной головкой, в которой в области камеры сгорания просверлено 31 окно.

Во время работы эти окна последовательно освещаются пламенем, распространяющимся от места воспламенения горючей смеси запальной свечой. Головку наблюдают через стробоскоп, что позволяет непрерывно видеть один и тот же момент в продолжение ряда циклов. При наблюдении, в тех местах, где горючее еще не воспламенено, окошки будут казаться темными, а окошки, под которыми смесь уже воспламенилась, будут ярко освещены. Изменяя фазу наблюдения, можно последовательно просмотреть все моменты цикла. Схема всей установки показана на фиг. 1.

Сбоку показано расположение окон в головке и разрез одного из окон. Узкое глубокое отверстие в окне под стеклом предупреждает возможность отсвета в окне от пламени горящих газов из близлежащей области, а не находящихся непосредственно под окном.

Плоская стальная головка отделена от блока цилиндра стальным кольцом.

Над головкой цилиндра помещается линза С, которая направляет свет от головки на зеркало D, и от него — через стробоскоп E.

Стробоскоп состоит из двух дисков, приводимых во вращение от коленчатого вала двигателя. Диск, ближайший к окуляру, вращается в четыре раза медленнее коленчатого вала. В течение каждого цикла одно из двух малых отверстий, просверленных около наружного края диска, совпадают с отверстием в окуляре.

Второй диск вращается со скоростью, превышающей скорость коленчатого вала в 3,75 раза. Таким образом при совпадении отверстий в первом диске и окуляре за ним проходит еще отверстие в втором быстром диске. Это ограничивает момент наблюдения до  $4^\circ$  угла поворота кривошипа.

Перемещение фазы наблюдения вдоль цикла производится с помощью приспособления Г.

Наблюдатель видит в окуляр отражение всей головки с 31 окнами. Каждое окно видно глазу точно так же, как было бы видно наблюдателю, смотрящему непосредственно вниз на окна.

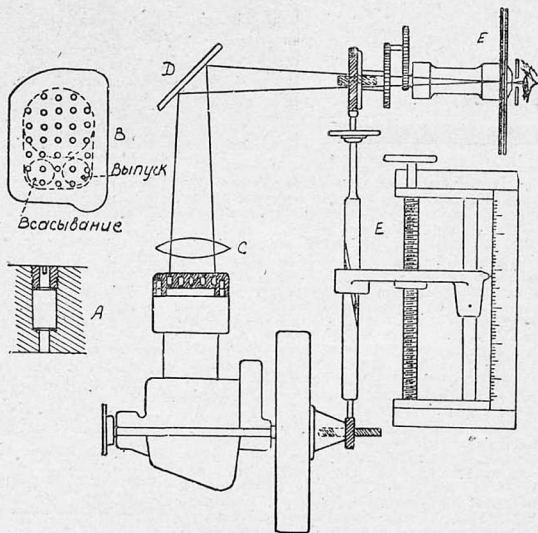


Рис. 1. Схема стробоскопа для изучения характера распространения пламени при вспышках в двигателе внутреннего сгорания

Процесс исследования состоит в установке механизма изменения фазы для каждого окна в отдельности в положение, при котором в окне как раз появляется свет. Затем отмечают положение коленчатого вала двигателя по градуированной шкале механизма пере-  
становки фазы.

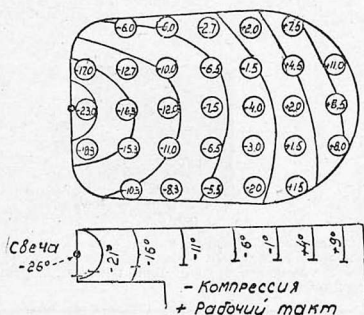


Рис. 2. Диаграмма распространения пламени при нормальной смеси. Степень сжатия 3,6:1

Давления в цилиндре двигателя измеряются с помощью индикатора. Ведущий вал снабжается контактом, включающим индикатор как раз в момент совпадения отверстий в дисках. Давление измеряется для каждого окна, а также в продолжении всего цикла.

Этот метод применения стробоскопа разработан американским комитетом стандартиза-

ции. Опыты производились при компрессии 3,6 и 6:1. Величина компрессии определяется высотой промежуточного кольца, помещаемого между головкой цилиндра и самим цилиндром.

Полученные результаты показывают, что пламя распространяется вполне закономерно, в зависимости от конфигурации камеры сгорания. Скорость распространения пламени вначале растет, потом падает. В среднем, скорость лежит около 22 м/сек., колеблясь от двух метров до 40 м/сек.

Уменьшение скорости двигателя ведет к быстрому падению скорости распространения пламени.

Изменение соотношения количества невыведенных остатков сгорания к порции свежей смеси, применение смеси слишком богатой или бедной ведут к уменьшению скорости распространения пламени.

Исследования показывают, что укорочение периода сгорания, которое обычно относят за счет увеличения компрессии, фактически вызывается более ранним достижением максимума давления и более эффективным перемещением поршня от верхней мертвой точки, чем повышением скорости пламени, вызываемым применением большей степени сжатия.

Индикаторная диаграмма подтверждает выводы диаграмм распространения пламени. Надо, однако, сказать, что правильность выводов, сделанных о зависимости распространения пламени и разности давления, все же не представляется вполне очевидной в связи с тем, что еще не вполне выяснено, является ли распространенность пламени мерилom сгоревшего на данный момент количества горючей смеси.

Во всяком случае, такой стробоскоп позволяет произвести ряд очень важных и интересных исследований.

С. Т.

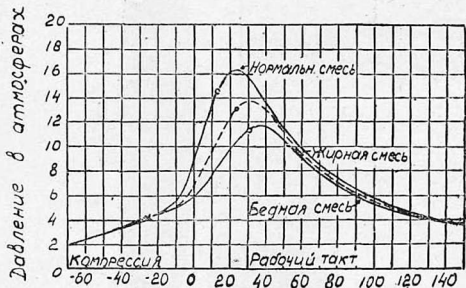


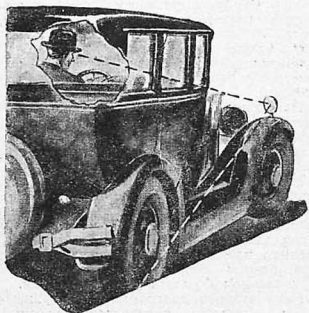
Рис. 3. Кривая давления для различных составов смеси

Угол поворота кривошипа.

**ДОВЕДЕМ РЕШЕНИЯ ПЕРВОГО ВСЕСОЮЗНОГО СЪЕЗДА АВТОДОРА ДО КАЖДОГО НИЗОВОГО КОЛЛЕКТИВА, ДО КАЖДОГО АВТОДОРОВЦА!**

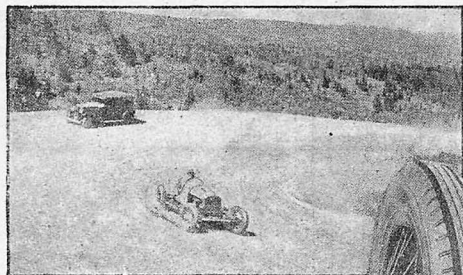
# НОВОСТИ МИРОВОЙ АВ

## ЗЕРКАЛО ДЛЯ ЗАДНЕГО ХОДА



Отъезжая назад в узкой улице или переулке, шоферу трудно уследить, как далеко находятся задние колеса от края тротуара. Недавно стали для этой цели устанавливать на правом щите переднего колеса небольшое зеркало, в

## РЕКОРДНЫЕ ШИНЫ



На автомобильных гонках в Колорадо первый приз при подъеме на гору высотой в 1000 м достался гонщику Маерсу. Шины его автомобиля были предварительно надрезаны поперечными выемками на равном друг от друга расстоянии. Эти выемки удерживали машину от скольжения по песку и оказались удачнее продольных выемок (вдоль окружности колеса), вырезанных на шинах занявшего второе место гонщика Шульца.

## НОВЫЕ ЧАСЫ ДЛЯ АВТО

На Западе изобретены специальные часы для автомобиля, устроенные по типу спидометра и показывающие время так же, как спидометр указывает скорость.



Для часов и минут имеются две отдельные полоски. Часы эти можно укрепить в любом месте машины, причем они почти не портятся от тряски.

которое шоферу видна дорога возле правого заднего колеса.

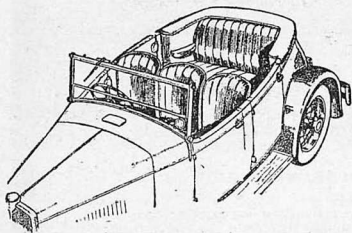
На машинах с высоким сиденьем и низкими щитами колес это зеркало устанавливают на маленьком стержне так, чтобы отражение дороги попадало в поле зрения шофера.



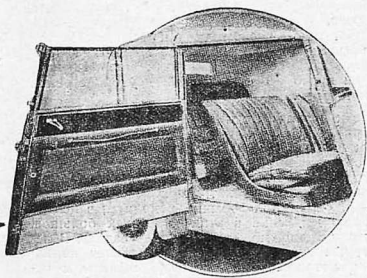
# ТО ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

## НОВОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ МЕСТ В АВТОМОБИЛЕ

Наличие на заднем сидении места, достаточного для трех пассажиров, не ново. Стандартный «Форд» считается например пятиместным. Рядом с водителем до сих пор считалось недопустимым помещать третьего пассажира.



Постепенное улучшение кузовов позволяет теперь устанавливать рядом с шофером два места для пассажиров за счет небольшого уменьшения каждого места и перемещения рулевой колонки и рычагов поближе к борту.

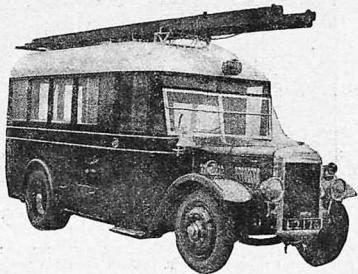


Такое расположение выработано уже в двух вариантах: в английском — рядом с шофером помещаются два отдельных кресла, во втором (американский «Форд») — двухместный диван.

Заполнили ли вы анкетный листок второй заочной конференции журнала „За Рулем“ (см. страницу 48)?

## ЗАКРЫТЫЙ ПОЖАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

В Эдинбурге (Шотландия) сконструированы первые закрытые автомобили для предохранения пожарных от замерзания во время зимних выездов и выпадения их из машины при быстрой езде по плохой дороге.

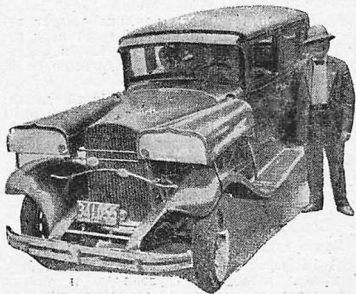


Автомобиль этот сконструирован по типу автобуса с рукавами, помещающимися в наружных боковых камерах стен; его выдвигаемая лестница прикрепляется к крыше машины.

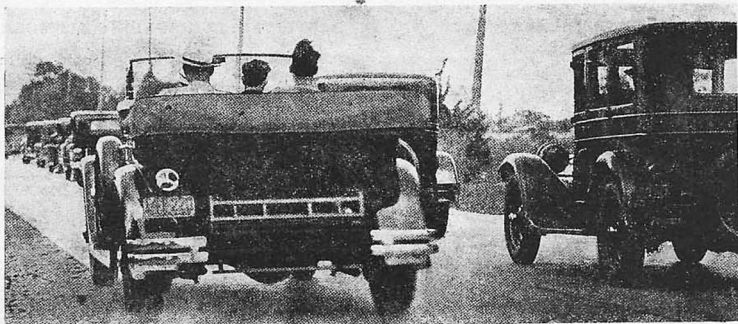
## ЩИТОБРАЗНЫЕ ФАРЫ

Фонари, освещающие путь, не ослепляя прохожих, — таково изобретение американца Дэд-лея.

Огромные передние фары идут параллельно щитам над колесами, так что лампочки отдалены от стекол на несколько сантиметров; это значительно ослабляет остроту лучей для пешеходов, встречных машин и т. д.



# ПРАВИЛА АВТОМОБИЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ В САСШ И ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИХ В СССР



Типичная картина автомобильного движения на дорогах Соединенных штатов

Автомобильный парк Соединенных штатов достиг к 1 января 1931 г. весьма крупной цифры — 26 746 184 шт. (легковых автомобилей 23 251 050 шт., грузовиков 3 413 725 шт. и автобусов 81 409 шт.).

По отношению к населению Соединенных штатов на 4,5 человека приходится 1 автомобиль.

Наибольшей плотности автопарк достигает в штате Калифорния, где 1 автомобиль приходится на 2,7 человека, а наименьшей — в штате Алабама — 9,5 человек на 1 автомобиль. Наибольшее количество автомобилей находится в штате Нью-Йорк — 2 316 824 шт. на площади 126 438 кв. километров, т. е. примерно 18 автомобилей на 1 кв. километр.

К этому количеству автомобилей надо прибавить еще 111 784 мотоциклов, разбросанных по всем 48 штатам. Количество мотоциклов из года в год уменьшается, и за последний год снизилось на 4 341 шт.

Для большей полноты картины следует заметить, что мировой автомобильный парк равен 35 811 623 авто и, следовательно, в Соединенных штатах находится 71,8% всего количества автомобилей.

При таком количестве автомобилей движение их требует специальных дорог, условий и регулирующих правил как при движении в городе, так и между городами. Американские правила движения, которые следует помнить, чрезвычайно просты и немногочисленны, все же остальные указаны там, где их следует применять. За исключением очень немногих, большинство правил не стесняют, а помогают безопасности и удобству езды.

Право езды существует двух видов:

1. Шоферское — для работы по найму; (шоферы автобусов, грузовиков и такси). На легковых машинах шоферов нет, за

исключением нескольких сот машин в Нью-Йорке, Чикаго и других крупных центров.

2. Право езды для непрофессионалов, т. е. для главной массы (90%) американских водителей.

Для получения права езды второго типа, в главном полицейском управлении «Сити Хол» данного города, заполняется анкета, с очень небольшим числом вопросов: 1) возраст, 2) рост, 3) пол, 4) цвет кожи, 5) цвет волос, 6) цвет глаз, 7) вес, 8) имя и фамилия, 9) место жительства, 10) сколько лет ездит, 11) примерное количество пройденных миль, 12) имеет ли право езды, выданной другой страной или штатом.

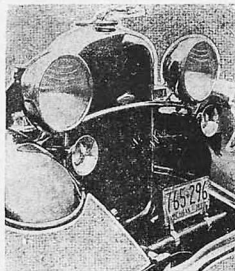
Если право езды имелось, а стаж — несколько лет, то анкета прямо подписывается старшим инспектором, без всяких вопросов и разговоров. Если же права езды не было и стаж небольшой, то инспектор садится в автомобиль и просит проехать несколько кварталов (1—2). «Сити Хол» обычно находится в центре города, движение в этих кварталах большое, и сразу видно, может ли человек ездить. В некоторых городах имеется специальная комната, в которой висят световые сигналы и несколько других простых. Получающий право езды, должен объяснить значение цветов и комбинаций их, значение простых поворотных или стационарных сигналов и рассказать правила движения. Больше ничего не требуется. Знания устройства автомобиля фактически не требуется для движения по городу и за городом.

Для получения права езды первого типа (т. е. профессионала) надо знать еще специальные правила движения автобусов и грузовиков (которые, между прочим, пропускаются абсолютно по всем улицам).

После того как анкета подписана, она выдается на руки получающему право езды. Он посылает ее по почте секретарю штата и через несколько дней получает (тоже по почте) право езды, показанное на фото.

Право езды, выданное в одном штате, действительно для езды по всем Соединенным штатам.

**Номерные знаки.** В каждом штате—свои номерные знаки, начинающиеся с первого номера. Каждый штат имеет свой цвет номерного знака, меняющийся на следующий год. Например в 1930 г. в штате Мичиган номерной знак был желтого цвета с черными цифрами, а в 1931 г. черный знак с красными цифрами, желтый цвет перешел в штат Нью-Йорк. Для более легкого чтения номера, цифры лишутся всегда через тире, например, 37—026, 315—818.



**Установка переднего номерного знака на американских машинах**

Кроме того на знаке обозначен год и штат. Стоимость номерных знаков не высока, — около 59 центов (1 рубль) с силы и 1 доллар за самые знаки. Таким образом, номерной знак на автомобиль «Форд» стоит 13 долларов, т. е. 26 рублей в год. Для получения номерного знака никаких осмотров машин как новых, так и старых не применяется. При покупке машины заполняется особая карточка, которая вместе со счетом отвозится в «Сити Хол», где сейчас же выдается номерной знак и удостоверение о регистрации. На всю эту операцию, в зависимости от расстояния, требуется не более часа времени.

На карточке всего несколько вопросов: 1) фамилия владельца, 2) место жительства, 3) марка автомобиля, 4) тип кузова, 5) номер мотора, 6) модель и год выпуска, 7) заводский номер шасси, 8) подпись владельца. Счет направляется к секретарю штата, который находится в главном городе штата; последний почтой высылается на имя владельца купчую крепость на машину. Купчие крепости служат паспортам для машин, одинаковые для всех штатов и печатаются в Бюро заготовления государственных бумаг на специальной бумаге с водяными знаками и цветным зеленым полем.

Удостоверение очень небольшого размера и обычно помещается в бумажнике (10×10,5 см), право езды имеет размер 7×10,5 см.

**Полисмен, регулирующий движение в помощь светофорам**



Машины с прицепами имеют отдельные номера для грузовика и для прицепа.

Грузовики, автобусы и такси имеют другое удостоверение, на котором указывается еще размер полученного промыслового налога.

Если автобус или грузовик регулярно работают на территории двух-трех штатов, то они имеют номерные знаки этих штатов. Для организаций, торгующих автомобилями, имеются специальные номерные знаки с буквою перед номером, не закрепленные за какой-либо машиной.

Все управление движением находится в руках специальных «полисменов по движению», — имеющих отличительный знак на рукаве (автомобильное колесо пронизанное стрелой) и немного отличающихся по форме от обычных. (Под словом «полисмен» в данной статье следует понимать исключительно «полисмен по движению»). Как было указано, осмотра машины при выдаче номерных знаков нет, но в любой момент полисмен если заметит, что машина не в порядке, может потребовать проверки ее.

Для этой цели существуют специальные дворы, где на бетонной дороге размечены две линии. Машина, идущая со скоростью 40 км, начав тормозить у первой линии, должна остановиться, не переезжая вторую линию; попутно проверяют, как работает сигнал, очиститель стекла, задний фонарь и передние фары. Последние проверяются по двум направлениям: работает ли ближний свет, не стоят ли фары так, что все равно ослепляют встречных и не поставлены ли лампочки большей силы, чем полагается. По американским законам воспрещено ездить в городе с дальним светом и иметь лампочки больше 21 свечи для ближнего света.

Если все в порядке, то на переднее стекло наклеивается специальный бланк с указанием времени производства инспекции и фамилии инспектора. Если же машина не в порядке, то назначается день, когда она должна прибыть на новое испытание; после второго испытания на стекло наклеивается бланк. В первом случае это ничего не стоит, а во втором — три



Таков обычная картина автомобильного движения в Чикаго в разгаре его оживления.

доллара. Надо отдать справедливость опытным американским полисменам: не бывает случаев, чтобы исправную машину попросили на инспекцию. Такая постановка, конечно, более целесообразна, чем ежегодный осмотр машин, так как она заставляет всех и всегда содержать машину в порядке.

Теперь о самом движении в городе. Автомобили движутся в несколько рядов; линия машин, идущая около тротуара, — тихоходная, а чем ближе к середине, тем все быстрходнее. Это — общепринятый по всей Америке метод движения, не регламентированный в городах. На широких шоссе имеются надписи: «быстроходная», «тихоходная» линия на самом полотне дороги.

Правил движения, которые необходимо помнить, очень немного.

1. **Правило правого поворота** — заключается в следующем: перед поворотом надо с середины улицы постепенно подойти к тротуару и затем круто повернуть направо, чтобы попасть опять в линию, идущую вдоль тротуара; затем можно постепенно выходить опять на середину улицы, если это нужно. Поворот направо разрешается и при красном и при зеленом свете сигнального фонаря, за исключением только некоторых мест и часов в центре города, когда большое пешеходное движение (это исключение применяется очень редко).

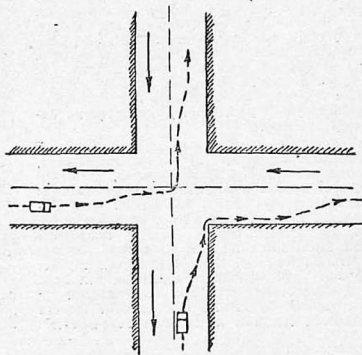
2. **Левый поворот.** Для этого надо выйти на середину улицы при своем зеленом свете и в центре перекрестка остановиться, повернув передние колеса в левую сторону, т. е. показав всем свое намерение. При перемене света на зеленый для поперечного движения круто поворачивать налево.

Для того чтобы произвести эти маневры, необходимо предупредить идущие сзади машины, для чего делают сигналы рукой.

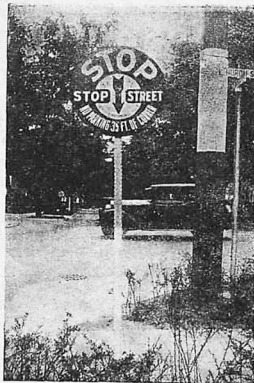
Если машина будет поворачивать налево или выходить на середину улицы, то перпендикулярно движению выставляется левая рука в левое окно. При этом все сзади идущие машины начинают обгонять справа, оставляя середину улицы свободной. Если машина будет поворачивать направо, то левая рука выставляется в левое окно, но уже не держится вытянутой, а производит кистью вращательное движение; тогда идущие сзади машины начи-

нают обгонять слева, оставляя свободным проезд к тротуару. После этого можно уже начать правый поворот, или остановиться, если это не на углу.

3. **Полная остановка при выезде на улицу со сквозным движением.** Все главные магистрали американских городов имеют движение без остановок в интервалах между сигнальными фонарями, все же поперечные улицы, входящие на эту, называются «*cross streets*», т. е. улицами остановок. При выезде с такой поперечной улицы требуется полная остановка, и только после этого, если предоставляется возможность, можно выезжать на улицу со сквозным движением. Это правило предотвращает 90% столкновений. Правда, на большинстве таких перекрестков, автомобильными клубами поставлены сигналы, напоминающие об остановке. Это же правило применяется и на перекрестках без сигнальных фонарей, но в данном случае сигналы ставятся уже не автоклубами, а полицией.



Поворот направо и поворот налево по американским правилам.



**Сигнал, ук-  
зываютший,  
что движение  
в данном  
месте закры-  
то**

При звуке пожарной сирены на улице все автомобили, куда бы они ни ехали, обязаны очистить середину улицы и совершенно остановиться у тротуара; движение на перекрестках тоже останавливается независимо от сигнального фонаря.

**5. Правила остановок.** Остановка у перекрестка производится с таким расчетом, чтобы не только не загоразжить поперечного движения, но и не мешать переходу пешеходов. Обычно на полотне мостовой желтой краской проведены соответствующие линии, хорошо видимые (за исключением зимы, когда они покрыты снегом).

Остановка у трамвайной остановки. Если есть платформа или она огорожена столбами, то автомобилям останавливаться не нужно. В случае же незащищенной трамвайной остановки, остановка автомобиля производится за 6 футов (1,83 м) до входной двери вагона.

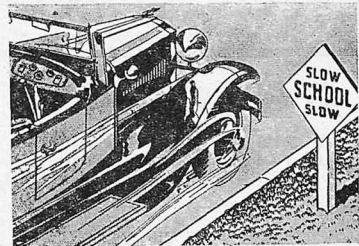
Остановка у тротуара производится не далее 12 дюймов от него. Нельзя ставить машину ближе 15 футов (4,57 м) от пожарной колонки. Нельзя ставить машину ближе 35 футов (10,66 м) от угла. При всех остановках на горизонтальной площадке не следует затормаживать машину и не ставить ее на скорость. При остановках на уклонах упирать машину колесом в тротуар и затормаживать. Не останавливаться там, где это воспрещено. Не останавливаться ближе 300 футов (41,5 м) от места пожара.

**6. Всегда давать сигнал рукой при замедлении хода или изменении курса.**

**7. Езда задним ходом по улицам, разрешается только на расстоянии 60 футов (18,5 м).**

Вот все правила, которые нужно помнить; их всего 7 штук, все же остальные указаны там, где их нужно применять.

К ним относятся следующие сигналы:  
1. «Школьная зона». Этот сигнал ставится за несколько домов до школы и после нее. Ехать осторожно в часы занятий.



Сигнал с характерной подписью: „Школа тихо!“

2. «Госпиталь» или «Тихая зона». Этот сигнал ставится в районе госпиталя. Воспрещается пользоваться сигналами и вообще производить шум автомобилем.

3. «No U turns». Воспрещение полного поворота на 180°, в часы движения, ночью же поворот возможен.

**4. Правило пользования сигнальными фонарями.** Большинство сигнальных фонарей имеют три цвета: красный, желтый и зеленый. Зеленый обозначает свободный путь, красный — остановку и желтый позволяет машинам, которых перемена света застигла на перекрестке, продолжать свое движение. Если же машина подходит к перекрестку и горит желтый цвет, то она обязана остановиться.

Машины, стоящие на поперечной улице, не имеют права двигаться при желтом свете, и для них это обозначает «приготовиться». Перемена цвета производится автоматически, от специального автомата. Для большинства улиц продолжительность сигналов следующая: для главной улицы — зеленый цвет 40 секунд, красный — 20 секунд и желтый — 6—8 секунд, а для поперечной, второстепенной, — наоборот: зеленый — 20 секунд, красный — 40 секунд и желтый те же 6—8 секунд. Если же улицы равноценны, то продолжительность красного и зеленого огня одинакова — 40 секунд.

Кроме основной задачи — регулировать движение на перекрестках, сигнальные фонари выполняют еще роль регуляторов скорости движения. Последовательность перемены зеленого цвета подобрана так, что если вы идете слишком быстро, то будете попадать все время на красный огонь и стоять у каждого фонаря; если пойдете на 1—1½ мили быстрее установленной по данной улице скорости, то можете весь город пройти без остановки, попадая все время к началу зеленого цвета. Если же машина пойдет слишком тихо, то она тоже будет попадать на красный цвет у всех фонарей и стоять.

Фонари работают до 1 часа ночи, после чего приходится уже руководствоваться сигналами «Стоп». Если фонарь не работает, то включается желтый цвет на все 4 стороны, что обозначает замедление хода для всех полъезжающих к нему. Остановка при красном свете обязательна для всех без исключения, кроме пожарных автомобилей и полицейских, идущих в этом случае с сиреной.



4. «No Left turn». Воспрещение левого поворота, все время или только временно; в этом случае сигнал ставится только тогда, когда это воспрещено, а потом снимается. Обычно на всех главных улицах в центральной их части левый поворот воспрещен. А временный сигнал ставится обычно от 4—15 до 6—30 или 8—30 вечера.

5. «No Right turn». Воспрещение правого поворота. В большинстве случаев это бывает временный сигнал на улицах с большим пешеходным движением, в часы наибольшего скопления. Но бывает и постоянный сигнал, в тех случаях, когда правый поворот по местным условиям, вызвал бы задержку движения или пропускная способность улицы настолько мала, что включение второго потока забило бы ее всю, или сильно замедлило бы скорость движения.

Таковыми же сигналами переносного типа направляется автопоток в случае временного закрытия движения по улице или части площади (ремонт, пожар и т. д.).

6. «Пожарная дорога». Все пожарные части имеют определенные маршруты, вернее магистрали, в районе своего действия; в узких местах или на поворотах стоящие машины могут помешать движению пожарных машин, идущих с очень большой скоростью, 80—90 километров в час. Поэтому там, где висит такой сигнал, ставить машины воспрещено.

7. «No Parking». Это самый распространенный сигнал, встречающийся стоянку машин. Причем под словом No Parking понимается стоянка машины без водителя в течение более или менее продолжительного времени. Подъехать к тротуару, остановиться на 1—2 минуты, посадить или высадить пассажиров, купить папирос, газету не воспрещается при условии, если машина не будет оставлена без человека. Там же где такого сигнала нет, машина может стоять около тротуара хотя бы месяц. Многие владельцы автомобилей, не имея гаража, дер-



Стоянка машин в специально разрешенном месте («Паркин»)

жат свои машины на улице у подъезда, а у некоторых вообще, как правило, машина в гараж никогда не загоняется, а стоит у тротуара. В жилой части города вечером обе стороны ее обычно сплошь заставлены машинами — буфер к буферу. Днем та же картина, только еще в большей степени, происходила бы и в центре города, если бы все приезжающие на службу или в магазины ставили бы свои машины на улице, загромождавая проезд по ней и подезд к тротуарам.

Инж. И. Дюмулен

(Окончание в следующем №)

# АВТОмобиль

**ТРАКТОР и ХОРОШАЯ  
ДОРОГА МЕНЯЮТ ЛИЦО  
СТРАНЫ СОВЕТОВ**

Большевистскими темпами построены и строятся автотракторные гиганты.

Советская страна выходит на одно из первых мест в мире по производству тракторов и автомобилей.

Сотни тысяч автомобилей и тракторов гребут решительной борьбой с бездорожьем.

Борьбу за автомобиль, трактор и хорошую дорогу, за повышение технических знаний ведет орган Центрального совета Автодора — массовый популярный журнал (выходит два раза в месяц).

# „ЗА РУЛЕМ“

и его приложение — библиотека

„ЗА РУЛЕМ“

Продолжается прием подписки на 1932 год.  
Подписная плата: „ЗА РУЛЕМ“ 12 мес. — 4 руб. 80 коп., 6 мес. — 2 руб. 40 коп., 3 мес. — 1 руб. 20 коп.

„ЗА РУЛЕМ“ с приложением библиотеки „За рулем“ 12 мес. — 10 руб., 6 мес. — 5 руб. 3 мес. — 2 руб. 50 к.

По письку славайте местной почтой, не позже установленного ею срока.

**Журнально-газетное  
объединение.**

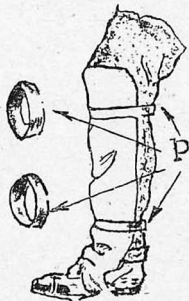
# ГАРАЖНАЯ СМЕКАЛКА

## 25. Как использовать остаток старой камеры

(Предложение М. Бритнева, Москва)

Наш рисунок показывает, какую пользу может принести старая рваная камера в тех случаях, когда приходится становиться на колени для какой-нибудь починки, осмотра или выверки, а тем более — для мытья автомобиля или мотоцикла.

Начинают с того, что по всей окружности рваной камеры вырезают несколько кружков Р, служащих в качестве подвязол для охвата ноги. Затем прикладывают к передней части ноги, в виде гетры, отрезок резины, покрывающий ногу выше колена и кончая подъемом;



по желанию можно выкромить в нижней части полоску, которая, будучи продета под подошвой в виде штрипки, удерживала бы резину на обуви. Этим оберегают переднюю и боковую части брюк; но ничто не мешает полностью их закрыть, соединив края двух резиновых отрезков, причем задний может быть спущен ниже, чтобы закрыть низ брюк и задки обуви (если производится мытье экипажа).

Надо помнить, что чисто и легко резать резину можно лишь в воде или, по крайней мере, после поливки водой и той части резины, которую предстоит резать, и самих режущих орудий.

## 26. Как открыть просачивание масла в моторе

(Опыт английских автомобилистов)

Просачивание масла говорит об его избытке и ненужном расходе. Подобное просачивание иногда трудно открыть, так как оно бывает лишь тогда, когда масло разогрето — во время работы мотора (езда), или когда автомобиль находится в наклонном положении — берет подъем или идет круто вниз.

Для открытия и предупреждения этого ненужного расхода масла, служащего в свою очередь показателем плохого внутреннего состояния мотора, английские автомобилисты поступают следующим образом.

Когда автомобиль возвращается из поездки в гараж, его оставляют с работающим мотором и под него кладут лист бумаги в том месте, где возможно просачивание. Для начала проверки мотор работает некоторое время при горизонтальном положении автомобиля; затем домкратом приподнимают передние колеса, потом вместо передних поднимают задние колеса.

В случае просачивания масла при этом всестороннем испытании, следы его сразу обнаружатся на бумаге.

## 27. Как сберечь пробку от бензиновсг бака

(Предложение шофера П. Ульянова, Москва)

Потеря пробки от бензинового бака и радиатора у машины «Форд» — довольно частое явление. Вместо фабричных пробок на многих машинах торчат безобразные деревянные или тряпичные затычки, говорящие о халатности и рассеянности шофера, а главное представляющие пожарную опасность.

Чтобы не терять фабричных пробок, рекомендуем подвесить их на цепочку, закрепив один конец ее у бака, а другой — к пробке (тоже и радиаторную пробку). Конец цепочки у бака с бензином закрепляется следующим образом. Надо вынуть сетчатый цилиндрический фильтр, повернув его влево на некоторый угол из прорези паза, чтобы зажимы вышли из гнезда; к нему и нужно принапать конец цепочки обыкновенным припоем олова и затем вставить на место.

Каждый автодворец должен быть читателем газеты „АВТОДОР“ — орган ЦС Автодора. Выходит два раза в месяц.

Борьба за явную отку автотракторного и дорожного строительства, техническая пропаганда и подготовка кадров, учет опыта местной автодворской работы, общественный контроль над автотракторными и дорожными новостройками, содействие улучшению технической мощи РККА — основные задачи газеты „АВТОДОР“.

Подписная цена: 12 мес. — 2 р. 40 к., 6 мес. — 1 р. 20 к., 3 мес. — 60 к.

Подписку сдавайте местной почте не позже установленного ею срока.

# КАК РЕГУЛИРОВАТЬ СИГНАЛ „ФОРДА“

О сигнале «Форда» у многих водителей сложилось мнение, что он настолько капризен, что практически им нельзя пользоваться.

Поэтому часто встречаются машины, у которых вместо фабричного клаксона подвешен вибрационный сигнал, или — еще хуже — неудобно подвешенная резиновая груша.

Бесспорно, что удобный электрический сигнал, с которым выходит машина из завода, лучше постараться сохранить, чтобы пользоваться долгое время, чем затрачивать десятки рублей на вибрационный сигнал.

Познакшимся с принципом действия сигнала моторного типа, который имеет машина «Форда». При поступлении тока в катушки электромагнитов, якорь моторчика приходит в движение и колеблет мембрану, упирающуюся зубом в шестерню якоря. Вращающийся якорь с шестерней колеблет мембрану с известной частотой, зависящей от числа оборотов последнего; если обороты якоря стали реже, то мембрана производит меньше колебаний в единицу времени. Это также отразится и на силе звука. Но часто случается, что мембрана лопается и издает хрипящий дребезжащий звук.

Многие жалуются на скверное качество мембраны, но это неверно. Злоупотребление водителями излишним продолжительным и ненужным визжанием сирены нервирует прохожих и приводит к поломке мембраны. Слишком частые колебания, воздействующие на мембрану от продолжительного нажатия на контактную кнопку сигнала в течение одной декады, пересекают мембрану. Дело в корне меняется, если разумно и аккуратно пользоваться сигналом — можно всегда быть уверенным в безотказном его действии.

Чтобы сохранить мембрану, нужно давать коротко-отрывистые звуки (как бы считать «раз, два, три») при каждом разе прерывая нажатие на кнопку. Это не значит ограничить себя в пользовании сигналом — можно пользоваться им сколько угодно, но давать всегда короткие и отрывистые звуки. Это проверено

на опыте, и можно утверждать, что при выполнении указанного совета мембрана будет долго работать.

От скорости вращения якоря зависит частое колебание мембраны, а следовательно и сила звука. Чтобы держать нормальное число оборотов его, нужно следить за состоянием коллектора и щеток, так как щетки и коллектор являются самой чувствительной частью электромоторчика.

Если между щеткой и коллектором нет хорошего контакта, щетки искрят и неплотно прилегают к коллектору; при этом моторчик не дает полной своей мощности и это отражается на силе звука.

Провода, несущие ток к моторчику, должны быть в порядке и плотно прилегать к зажимам в местах их соединения.

При чистке коллектора от угольно-медной пыли в промежутках секционных пластин пыль должна быть тщательно удалена, так как по мере ее накопления она соединяет секционные пластины коллектора на короткие, поэтому моторчик сигнала не дает полного числа оборотов и силы звука.

Расстояние между зубом мембраны и шестерней на якорю должно быть отрегулировано посредством регулировочного винта так, чтобы это не перегружало мембрану и не отразилось на мощности моторчика.

Если изнасилован коллектор, то его можно не заменять новым, а напаять на каждую секцию по всей окружности медные пластины обыкновенным припоем олова и осторожно обточить на токарном станке, чтобы не разорвать коллектор.

Подшипники якоря, в которых он вращается, необходимо смазывать через 800 км легким костяным маслом во избежание их разработки и заедания якоря при вращении о башмаки электромагнитов.

Соблюдая эти правила, можно добиться вполне исправного действия сигнала «Форда».

Водитель П. Ульянов

## ЧИТАЙТЕ И ВЫПИСЫВАЙТЕ ЖУРНАЛ „ЗА РУЛЕМ“ И ЕГО БИБЛИОТЕКУ!

В 1931 году в библиотеке „За Рулем“ вышел целый ряд книг по автомобильному, тракторному и дорожному делу. Среди них: А. ШТЕЙНЕР — Моторизация и механизация современных армий; инж. И. АРГИР.—Как обучать автоделу на курсах и кружках Автотора; инж. В. НЕКРАСОВ.— Автомобильные дороги; Спутник тракториста; П. ГРИБОВ.— Всенная работа Автотора; М. ДЬЯКОВ.— Борьба с потерями на автотранспорте; проф. Е. ЧУДАКОВ.— Устройство автомсб.; проф. Н. ОРНАТСКИЙ.— Краткий курс дорожного дела для коллективов Автотора в совхозах, колхозах и МТС.

В 1932 году намечены к выпуску следующие книги: проф. Б. ЛАВРОВСКИЙ.— Легкие быстрходные дизели для автомобилей и тракторов; инж. ФАРМАКОВСКИЙ.— Практические занятия по управлению автомобилем; инж. И. ДЮМУЛЕН.— Американская автомобильная промышленность; инж. Г. ЗИМИЛЕВ.— Основные достижения в конструциях современных автомобилей; проф. Е. ЧУДАКОВ.— Электрооборудование автомобиля; проф. К. КУПРЕЯНОВ.— Применение новейших способов в дорожном строительстве.

# РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ ПИШУТ

## РАССТАВИМ СИЛЫ ДЛЯ РЕШИТЕЛЬНОГО ШТУРМА БЕЗДОРОЖЬЯ

Первая Боровичская районная дорожная конференция подвела недавно итоги дорожного строительства в районе в третьем, решающем году.

В этот год Боровичский район добился значительных сдвигов в борьбе с бездорожьём. По капиталоотложениям на дорожное строительство израсходовано 204 тыс. руб. в 1931 г. против 118 тыс. руб. в 1930 г. Проведена большая разъяснительная работа среди населения по реализации закона о трудовом участии населения в дорожном строительстве, в результате — отработано 51 000 трудодней в 1931 г. против 9 713 в 1930 г.

В рапорте городскому комитету партии конференция отметила, что эти указанные достижения явились результатом большевистских, темпов работ под непосредственным руководством партии.

Конференция обсудила контрольные цифры дорожного строительства на 1932 г. и постановила контрольные цифры довести до сельсоветов, колхозов и селений не позднее 1 января; одновременно организовать колхозную массу, привлекая внимание общественности к выработке встречных планов по дорожным работам путем соревнования между сельсоветами, колхозами и другими организациями.

Конференция постановила в 4 году пятилетки окончательно ликвидировать обезличку в дорожном строительстве. Сельсоветы должны провести дорожные конференции, на которых обсудить вопрос о реализации плана на 1932 г. и доведении планов до места работ и прикреплении дорог по участкам к отдельным колхозам и селениям.

Наряду с достижениями в борьбе с бездо-

рожьем конференция отметила целый ряд успехов мест, вывихнувшихся в практической работе. Дорожное строительство проводилось без технического надзора — лишь под наблюдением выделенного дорожного старосты; отсутствуют технические дорожные кадры, не вовлечены в работу общественные организации. Районный Автодор в течение строительного сезона не удалось заслушать доклад о ходе дорожнорестроительства. Сеть автодорожских коллективов развита слабо.

Конференция, отметив эти недостатки, постановила за зимний период 1932 г. подготовить организаторов трудовой дорожной повинности, выделив на курсы по 1-2 человека от каждого сельсовета.

При всех сельсоветах, колхозах, предприятиях и учреждениях организовать автодорожские коллективы. Создать вокруг этих вопросов общественное мнение населения, привлекая дорожных работников к участию в работах изб-читален, школ, колхозов и сельсоветов.

Поставить вопрос перед Райавтодором о необходимости созыва районных конференций Автодора для обновления бездеятельного руководящего аппарата.

Конференция внесла целый ряд практических деловых предложений. Районные сельские организации должны наладить контроль над выполнением решений конференции.

Советские, профсоюзные и другие организации под руководством партии должны обеспечить успешное выполнение плана дорожных работ на 1932 г.

И. Заварин

Боровичи.

## СЕВЕРНЫЙ КАВКАЗ СТРОИТ ДОРОГИ

За последние 10 лет в строительстве улучшенных шоссе дорог в Сев.-Кавк. крае достигнуты большие успехи. Из года в год растут вложения в дорожное дело.

Расходы на дорожное строительство в 1923 г. составляли 217 тыс. руб., в 1930 г. — 16 млн. руб., а в 1931 г. ассигновано 35 млн. руб.; в 1932 г. намечено строительство на 60 млн. руб.

В 1931 г. построены и пущены в эксплуатацию мосты Моздокский, Наплавный и др. Однако надо сказать, что все же дорожное строительство на Сев. Кавказе далеко не соответствует быстро развивающемуся социалистическому хозяйству городов и сел края. Край насчитывает 60 тыс. км дорог, из них мощенных только 1 400 км. Само строительство ведется недостаточными темпами. На 1 ноября выполнено всего 40% задания по новому мощению. Ряд районов до сих пор отодвигает дорожное строительство на последний план. Лучшими районами по мощению дорог являются: Леонто-Калитвенский, построивший в этом году новых крытых дорог на 277 тыс. руб., или 75% задания, Вышенский район — на 190 тыс. руб. и Анапский-Армавирский — на 60% задания.

Из национальных областей: Карачаевская выполнила 60% задания, Черкасская — 49%, Адыгея — 30%. В остальных районах и нац. областях строительство дорог значительно отстает. Трудовое участие населения недостаточно. Намечено было участие сельского населения в дорожном строительстве на 16 млн. руб. Фактическое же участие выразилось на 3 млн. 694 тыс., или 23,5%. Заготовки материалов в карьерах и доставка недостаточны. Производство дорожных работ слабо механизировано. Имеющиеся механизмы используются только на 50%.

В крае есть вуз, техникумы и курсы, готовые кадры дорожных строителей. Но это далеко не покрывает потребности в дорожных специалистах.

Районные исполкомы, профессиональные, общественные и комсомольские организации, особенно Автодор, должны развернуть широкую организационную разъяснительную работу по привлечению сельского населения к дорожному строительству и добиться выполнения всего задания.

Дорожник-автодоровец

Кавказский край.

## С ПОМОЩЬЮ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Крестьянин Д. Босенко, выписывая журнал «За Рулем», задумал стать шофером. Об этом он рассказал своим товарищам-комсомольцам.

Вечерами в своей тетрадке т. Босенко рисовал детали машин из журнала «За Рулем», писал и изучал название каждой гайки и регулярно два раза в месяц ходил в райис-

полком сверять свои контрольные работы.

Ребята смеялись над ним, издевались; дело доходило до драк. Но Босенко делал свое дело, повышал свои знания и через 7 месяцев он научился управлять легковой машиной.

Рабкор

П. о. Верхне-Теплое.

## СОЦСОРЕВНОВАНИЕМ И УДАРНИЧЕСТВОМ УЛУЩАЕМ РАБОТУ ЗЕРНОСОВХОЗА

Два года существует зерносовхоз «Индустрия» в Верхне-Тепляном районе УССР. При совхозе имеется тракторный парк, гараж и мастерская. Уход за тракторами и автомашинами до сих пор был безобразным. Достоточно сказать, что 60 тракторов и 7 грузовых машин совсем вышли из строя. Шофера были недостаточно дисциплинированы. Были случаи, когда автомашины наезжали на лошадей.

Так было, но так больше не будет.

По инициативе рабочего совхоза тов. Брондукова организован при совхозе коллектив Автодора. 30 трактористов и 15 шоферов

вступили в члены Автодора, 45 человек подписались на журнал «За Рулем». Шофера и трактористы объявили себя ударниками имени Автодора. Организованы и расставлены посты и бригады по ремонту тракторов и машин.

Вызываем остальные совхозы последовать нашему примеру и организовать в каждом совхозе автодоровский коллектив, который должен шефствовать над машинами и мастерскими и проводить культурно-массовую работу.

П. Домашенков

Верхне-Теплое УССР.

## ГОТОВИМ КАДРЫ К ТРЕТЬЕЙ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ВЕСНЕ

Еще в 1928 г. комсомольцы Средней Ахтубы хотели организовать коллектив Автодора, но не знали с чего начать и как приступить к этой задаче. И только в 1930 г. рик постановил организовать райотделение Автодора. Избрали правление, но предправления, занятый по своей основной работе, не уделял никакого внимания Автодору и даже запретил секретарю Автодора (подчиненному ему по основной работе) производить какую бы то ни было работу по Автодору.

Лишь в сентябре 1931 г. по настоятельному требованию секретаря Автодора т. Хорина состоялось первое заседание правления, на котором решили организовать курсы трактористов, необходимых для весенней посевной кампании в связи с организацией МТС. Надо

сказать, что тяга молодежи к изучению трактора — большая, несмотря на то, что кружок создан за счет самих слушателей. К сожалению, за неизменным помещением нельзя охватить учебой всех желающих.

Необходимо отметить, что райколхозсоюз, к которому мы обратились за помощью, нам отказал, мотивируя неверием в качество будущих кадров.

Мы думаем, что крайотдел Автодора даст соответствующие указания райорганизациям о практической помощи нашему коллективу, а Райколхозсоюз исправит свою ошибку и окажет нам соответствующую помощь.

П. В.

Ср Ахтуба.

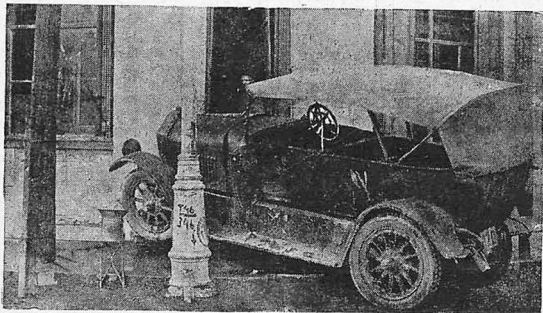


Фото В. Корнева (Ялта)

Результат пьянства и „лихачества“. Такой трюк выкинул в Ялте пьяный шофер, умудрившийся заехать со своей машиной в коопертив

## АВТОДОРОВЕЦ ИЗОБРЕТАТЕЛЬ

Вопросами создания вездеходного автомобиля занимаются уже давно. Рабочая изобретательская мысль, энтузиазм рабочих не останавливается ни перед какими грандиозными планами автомобилизации СССР, — они ставят себе задачей необходимость создания автомобиля, могущего пользоваться любой непроезжей дорогой.

Сызранский автодворец т. Маслов изобрел конструкцию вездеходных колес.

Колеса устроены по типу шпорных колес трактора и представляют собою широкий обод, наклеенный на диск типа «Форд». Одевание колес производится путем снятия наружного диска с заднего колеса двухкатного автомобиля Форд и замены его шпорным колесом. Процесс замены длится 3-5 минут, причем второй внутренний скат остается на туго накаченном баллоне, благодаря чему достигается безвредность езды на хорошей дороге, так как шпоры устроены несколько ниже пневматика и одевание колес не требует поднимания машины на домкрат.

Специальная комиссия сызранского Автодора произвела испытание колес на самой

скверной дороге в районе. При испытании автомобиля «Форд АА» (грузовик), имея колеса конструкции т. Маслова, прошел по ямам и гряды глубиной 50—60 см без особых усилий на первой скорости и иногда на второй. Конструкция этих колес уже принята автодворцовой секцией Крайавтодора.

Местному Союзтрансу надо сейчас же приступить к изготовлению этих колес из расчета на 3-5 машин, готовясь к весенней распутице.

Свое изобретение т. Маслов передал в автодворцовый фонд изобретений и продолжает сейчас работать над усовершенствованием ряда вопросов по автомотоделу.

Тов. Маслов рабочий, член партии с 1917 г., участвовал на фронтах гражданской войны, активный автодворец со дня организации общества.

Сызранский Автодор возбудил ходатайство перед Крайавтодором о премировании т. Маслова.

Клим

Сызрань.

## ОЗЕРСКИЙ СОВХОЗ ГОТОВИТ КАДРЫ

В Озерском совхозе открылись четырехмесячные курсы по подготовке трактористов на 50 слушателей, из них 43 мужчины и 7 женщин. По социальному составу: 15 батраков, 27 бедняков, 7 середняков и 1 рабочий. Большинство — колхозники.

Первый год после учебы курсанты работают рулевыми, а звание тракториста им дается после годовой практической работы на полях. Кроме того они должны зимой участвовать в ремонте и дополнительно прослушать курс повышения квалификации.

Кроме того в совхозе развернута работа и по переподготовке основных кадров рабочих. Организованы курсы по поднятию квалификации, на которых занимаются: трактористов — 17, или 15% всего состава, шоферов — 23, или 90%, бригадиров — 16, или 75%, инженеров-мех. — 12, или 95%. Количество трактористов увеличится, так как сейчас большинство трактористов находится в очередном отпуску.

Преподавательским персоналом курсы обес-

печены. Надо отметить активное участие, которое принимают специалисты совхоза, преподаватели совхозуча, практиканты Саратовского техникума, которые объявили себя ударниками и постановили эту работу проводить в порядке общественной нагрузки — бесплатно.

В основном делается все, чтобы обеспечить нормальную учебу по повышению технических знаний, но к сожалению посещаемость со стороны трактористов еще мала.

Попутно нужно сказать, что с подготовкой кадров сельскохозяйственных рабочих и счетовых работников дело обстоит хуже: агрономическая часть и бухгалтерия еще не раскатылись, а потребность в них огромна.

Работу по овладению техникой коллектив Озерского совхоза должен поставить на должные рельсы путем социалистического соревнования и ударничества; все возможности для этого налицо.

«Зоря»

Озерский совхоз.

## РАБОТАЮТ ПЯТЬ ЛЕТ, ПОСТРОИЛИ БЕСТОЛКОВО

Дорога Менделеево-Кудымкор протяжением 104 км, строится пять лет. Тип дороги — грунтовой с гравийным покрытием. В этом году строительство ее должно быть закончено и дорога сдана в эксплуатацию. Но это только по форме, а по существу ее нужно строить сначала, потому что строили ее кусками, без проектов, с долгими перерывами и ухлопали немало денег.

Но так как дорога строилась без проектов, а на «глазок», то в результате мы имеем такие факты, как неправильный выбор трассы на 75—80 км, на что потрачено много лишних средств и труда. На эти факты не раз обращалось внимание Уралдорстроя, но приезжала комиссия, и дело этим ограничивалось.

На строительстве царили головотяпство, невежество и техническая неграмотность. Прочетало безобразное расходование средств.

Из всего сказанного нужно сделать вывод: не допускать в дальнейшем безответственного, беспланового строительства, не допускать постройки дорог по кускам и частям, с большими перерывами во времени. Во время постройки дороги должно быть категорически запрещено движение по ней, пока она не будет сдана в эксплуатацию.

Кроме того нужно расследовать все факты безобразий, имеющих место на строительстве тракта Кудымкор-Менделеево.

Л. П.

Тюмень.



## ОБЛАДЕЕМ ТЕХНИКОЙ

Письмо в редакцию

Мы, демобилизованные пограничники, в настоящее время работаем в рядах рабоче-крестьянской милиции г. Ленина, и, несмотря на нашу основную нагрузку по работе, мы поставили перед собой задачу изучить технику автомобильного дела, необходимость в которой с каждым днем растет. Мы записались в кружок Автодора при группе шевеников № 1 и там при содействии хорошего руководителя г. Гуревича и преподавателя Оганакова изучаем автодело.

## БЕСПРИЗОРНОЕ РАЙОТДЕЛЕНИЕ

После полугодового бездействия Волоколамского районного Автодора оргбюро энергично взялось за организацию Автодора и в двухмесячный срок сумело организовать 8 коллективов Автодора с количеством более 500 человек. Необходимо отметить, что со стороны некоторых общественных организаций, особенно комсомольских, наблюдалась очень слабая помощь в оживлении этой работы, которая проводилась исключительно активом вновь сколоченного ядра при оргбюро. РК ВЛКСМ взял шефство над Автодором в период его организации, но это осталось лишь на бумаге.

В декабре была созвана районная конференция Автодора. Делегаты с мест принимали активнейшее участие в обсуждении дальнейшего развертывания Автодора как на предприятиях, так и в колхозах и на селе.

На конференции вывалилась масса накопившихся больных вопросов: бездорожье, работа Автодора в зимний период, подготовка кадров для автотранспорта и МТС.

Конференция вынесла решение о предании

## ВСПОМНИТЕ О ДОРОГАХ

Совершенно не ведет борьбы с бездорожьем Кушевское районное отделение Автодора (Сев.-Кавк. край), которое существует только на бумаге.

Не один раз автомашины зерносовхоза, заезая по раму в грязь, не могли выехать даже на «длинном зажигании».

Райотделение не заботится о подготовке кадров. Был автомобиль, его куда-то отправили. Нет преподавателей по теории, вся ра-

## ПОЧЕМУ МОЛЧАТ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ?

Правление Сызранского Автодора организует вечерние курсы шоферов. Уже разработана программа, учебный план, смета и проч.

Правление Автодора дважды созывало организационное совещание по вопросу об открытии курсов и дважды на это совещание приглашало заинтересованные организации: Союзтранс, Союзплодоовощь, совхоз «Большевик» и др., но они не изволили явиться. Не явились также представители Отдела труда, Горпрофсовета и ВЛКСМ.

Наступает 1932 г. — переломный в жизни нашего города. Наш городишко превращается в

Мы от имени коллектива выносим благодарность этим товарищам, которые действительно смогли организовать образцовый кружок, с большим желанием передавали свои знания слушателям и сумели подготовить новые кадры.

Н. Чепурной  
А. Никитенко  
Н. Потепенко

г. Ленин.

суду бывших руководителей Автодора за работу.

Надо отметить халатное отношение со стороны Мособлавтодора, представитель которого не явился на районную конференцию, несмотря на то, что оргбюро своевременно известило Мособлавтодор (он должен был выступить с докладом на конференции).

Неоднократно оргбюро обращалось в Мособлавтодор с просьбой дать указания по работе на предприятиях и колхозах, но из Москвы следовал сухой ответ: «Весь материал и руководство — это устав; по нему и проводите работу».

Районному отделению Автодора дана контрольная цифра по реализации лотерейных билетов на сумму 25 тыс. руб., но плакатов до сего времени не получено. На наши запросы ответа не получаем.

Сейчас, как никогда, вновь организованный Райавтодор нуждается в особо внимательной помощи Облавтодора.

В. Ильин

Волоколамск.

бота райотделения сводится к собиранию членских взносов.

Население, а главным образом колхозники, выражают большое желание улучшить дороги и мосты, но Автодор этим, видимо, не интересуется.

Крайавтодору и общественным организациям нужно принять срочные меры к оживлению работы Автодора.

Букующийся

Кушевский зерносовхоз.

большую Сызрань. Автопарк с наступлением весны увеличивается, и именно за счет этих организаций, имеющих сейчас автомашины; они-то и должны быть больше всего заинтересованы в подготовке кадров.

Пока не поздно, надо чтобы заинтересованные организации расшевелились и заблаговременно подготовили шоферов, чтобы весной не пришлось сажать на машины вместо водителей — «гробовщичков».

Рабкор

Сызрань.

# НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД

## ГАМ, ГДЕ НЕТ ХОЗРАСЧЕТА И ГДЕ НЕ ЛИКВИДИРОВАНА ОБЕЗЛИЧКА

В одном из номеров «За Рулем» писалось о калатном обращении администрации бурятомонгольского Дортранса с автомашинами. Но до сего времени продолжается преступная «эксплуатация» машин, находящихся в гараже Дортранса.

Грузовой «Амо» и легковой «Форд» 80% времени простаивают в ремонте. Недавно по вине шоферов, которые развили большую скорость, произошли две аварии. За аварии шофера к ответственности не привлечены. К тому же эти «шофера» не имеют права управления машиной.

Осуществить ремонт чрезвычайно трудно из-за отсутствия квалифицированного персонала и запасных частей. Администрация Дортранса до сего времени не ликвидировала обезлички и не перевела гараж на хозрасчет. Горючее расходуется без всякого учета, вне всяких норм. Простои не учитываются.

Несмотря на директивы Главдортранса, администрация не ведет учета аварий и даже старается скрыть факты аварий.

В. Удник.

Дорожник

## АЛЕКСЕЕВ НЕ ЛЮБИТ РАБОТАТЬ В РАЙОНЕ

После ликвидации округов 90% окружных работников перешли на работу в районы.

Сектор кадров Леноблдортранса командировал техника Алексеева в Мошинский рик. Но уже больше месяца как Алексеев в рик не является, просто говоря, дезертирует.

Мошинский район с сильно развитой дорожной сетью ждет и сейчас специалиста, но Алексеев бесповоротно решил не ехать, заявляя «Лучше быть 6 месяцев без работы, чем работать в рике, режима которого я не признаю».

Нужно, чтобы профсоюзные организации передали общественному суду дезорганизатора производства, дезертира труда.

И. З.

Бороничи.

## ПРИВЛЕЧЬ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ

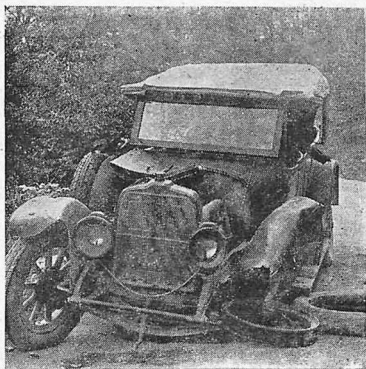
Игнатов, пьяный шофер грузовой машины Белплодоовощ на ст. Жлобин, развил полую 3-ю скорость, налетел на воз с бревнами и вывел машину из строя.

После этого случая Игнатов передал машину малоопытному шоферу без проверки работы мотора, а сам перешел работать на пожарную машину ст. Жлобин.

Сейчас машина стоит в сарае райисполкома, о ней совсем забыли; Игнатов нанес ущерб государству, но остался ненаказанным.

Жлобинец

Ст. Жлобин.



В такой вид приведена после аварии автомашина „Крымшопера“ вблизи Байдарских ворот (Крым) по вине встречного пьяного шофера.

Водитель встречной машины нарушил правила езды, вследствие чего произошла авария.

Машина виновника аварии оказалась неповрежденной, и он поспешил скрыться, а пострадала машина „Крымшопера“

Фото В. Корнева (Ялта)

## ЛИКВИДИРУЙТЕ ОБЕЗЛИЧКУ

Полнейшая обезличка господствует в Мозырском гараже Автодора.

Машина «Форд» № 8093 прибыла в гараж в октябре и за это время на ней работало 8 шоферов. Зав. гаражем тов. Коцюба смысляется на механика, якобы расставляющего рабсилу, механик — на завгара, а в результате процветает обезличка.

Постановление производственного совещания и партколлектива о ликвидации обезлички пока остается на бумаге.

Фара

Другой рабкор пишет нам, что в этом же гараже заведующий тов. Коцюба, желая получить квалификацию шофера, водит машину с пассажирами, но, не умея управлять, сорвал сцепление легковой машины «Рэно», которая выбыла из строя. Не так давно т. Коцюба с пассажирами налетел на дерево, согнув переднюю ось и изуродовав крыло у «Форда».

Рабочие гаража неоднократно предлагали отменить такой метод обучения управления автомашиной, но зав. гаражем все продолжает водить машину с пассажирами.

Око

Мозырь.

## ТРИ ГОДА БЕЗДЕЙСТВУЮТ...

Три года как существует Автодор на ст. Гудермес Сев.-Кавк. ж. д. и... три года, как он бездействует.

Три года—срок достаточный для того, чтобы что-нибудь сделать, но для этого нужно поработать, а не пропивать общественные деньги.

Организация имела две автомашины—продали. Было 6-7 тракторов—продали, осталось 2. Помещения для машин нет. Ростом организации никто не интересуется, а, наоборот, число членов ее уменьшилось.

Есть много возможностей наладить работу, но нынешний предавтодора т. Чернышев этим не занимается.

Дальше такие безобразия терпимо быть не могут. Не может быть терпимо и то, что он напивается пьяным у «себя в Автодоре» и выбивает окна. Нужен решительный перелом в работе Автодора на ст. Гудермес.

**И. Прокопенко**

Ст. Гудермес.

От редакции: Редакция просит районного прокурора обратить внимание на указанные в заметке факты и о своих решениях сообщить нам.

## ДАЙТЕ ГОРИСТЫМ ДОРОГАМ ХОРОШИЕ МАШИНЫ

Слетела под откос автомашина «Рэно» по дороге Сочи—Мацеста вследствие поломки рулевого управления. В результате—поломка левого кулака и другие. Шофер повредил себе руку и грудь.

Всем понятно, какого качества должны быть автомашины, работающие в гористых местностях Кавказа, но автоинспекция г. Сочи смотрит на это сквозь пальцы. Сплошь да рядом можно встретить еле-движущиеся педальные «Форды-Т», «Рэно», которые уже нельзя назвать машинами, а попросту хламом, хотя передвижение на этом хламе грозит большой опасностью пассажирам особенно в гористых местностях Кавказа.

Пора принять меры к ликвидации автохлама, особенно на горных дорогах!

**Автодоровец**

г. Сочи.

## В ЧУДОВЕ С ДОРОГАМИ НЕБЛАГОПОЛУЧНО

Дорожные работы в сезоне 1931 г. в Чудовском районе не дали хороших результатов, хотя все возможности были налицо.

Автодорская общественность для этой работы пальцем о палец не стукнула. В ряде сельсоветов по трудовому участию население не было привлечено к дорожному строительству, а всего по району трудовое участие выполнено на 37%. Где же остальные 63%? Эти факты говорят о том, что автодорская общественность нашего района недооценила значения улучшения дорог.

Сейчас все ошибки прошлого года нужно учесть и наметить определенные мероприятия с тем, чтобы в сезоне 1932 г. побороть бездорожье в Чудовском районе.

Большевистской настойчивостью нужно бороться с отдельными оппортунистическими настроениями, улучшать дороги не самотеком, а в строго плановом порядке.

**Писарев**

г. Чудово.

## СПЯТ...

Районная Шарлыкская организация Автодора Ср.-Волжского края в полном смысле слова спит. О существовании ее как будто бы и не слышно, а между тем работы—непочасть край.

Мосты даже в самом Шарлыке заставляют желать много лучшего, население в дорожном строительстве не участвует, о росте организации руководители Автодора не заботятся, несмотря на большой интерес, проявляемый со стороны населения, особенно молодежи.

До этого времени наш район в смысле механизации был отсталым, но сейчас уже организовано три совхоза и будет к весне четыре МТС с большим автопарком.

Нужно Автодору раскочкаться, развернуть работу Автодора среди рабочих совхоза и МТС, подумать об улучшении дорог и мостов.

**Глаз**

Село Нов.-Мусино

Совхоз им. Дзержинского.

## ВНИМАНИЮ ВСЕХ НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ!

В № 1 „За рулем“ за этот год (стр. 31) помещен анкетный листок второй заочной конференции читателей „За рулем“.

Аккуратно и в полном объеме заполнение каждым читателем нашего журнала этого анкетного листа и своевременная отсылка его в редакцию (производится бесплатно) в сильной степени облегчат работу редакции и помогут дальнейшему улучшению журнала.

Заполнили ли вы этот листок и отослали ли его в редакцию? Напомнили ли своим товарищам-подписчикам „За рулем“ о необходимости срочно это сделать?

Редакция „За рулем“.

Отв редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Журнально-Газетное Объединение

Уполн. Главлита В—18080. Техред. Н. Свешников. Отп. в 7-й тип. „Искра Революции“ Мосбюрополиграф. Москва, Филипп., 13  
З. Т. 120. Тираж 60.000. Стат. Б 5—176 X 280 мм. 1½ бум. листа. Количество знаков в одном бумажном листе 202.700.  
И д. № 1039. Журнал сдан в набор 29 января, подписан к печати 1 февраля.