

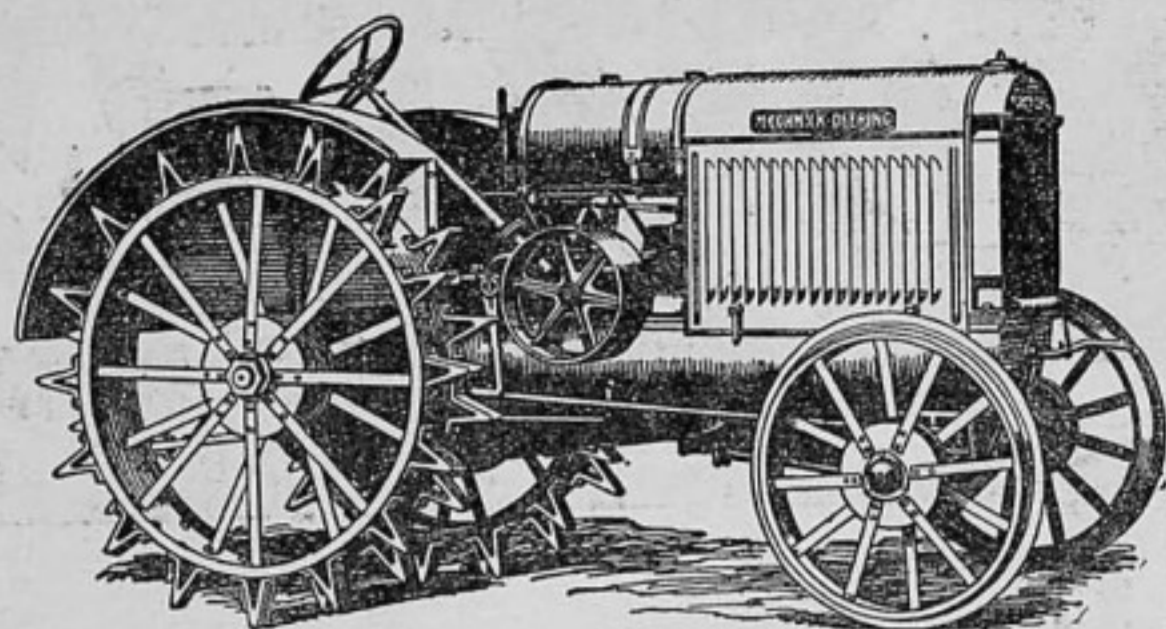
# ЗА РУЛЕМ



9

1930

ПЕРВОМАЙСКАЯ ДЕМОНСТРАЦИЯ  
НА ТРАКТОРАХ В ИРКУТСКЕ



Эти мощные 4-х-цилиндровые тракторы увеличивают производительность сельского хозяйства и ускоряют дорожное строительство.

Тракторы «Интернационал Мак-Кормик Диринг» представляют очень простую, прочную, усовершенствованную 4-х-цилиндровую машину. Они построены солидной фирмой, имеющей почти столетний опыт в производстве. Тракторы сконструированы для работы со многими современными прицепными сельскохозяйственными орудиями и машинами, построенными Международной Компанией Жатвенных Машин.

Тракторы строятся трех типов: 15-30, 10-20 и «Фармол», для универсального применения в сельском хозяйстве. Для больших и средних хозяйств пользуется популярностью трактор 15-30; для мелких хозяйств—10-20 и «Фармол», как достаточно мощный для этих целей. «Фармол» предназначен для универсального применения. Он свободно тянет четырехрядную сеялку, четырехрядный культиватор, и пр. Во многих хозяйствах он заменяет тракторы 15-30 и 10-20.

Сельскохозяйственные машины и орудия могут работать с тракторами «Интернационал» тремя способами: прицепкой к тяговому крюку трактора, от шкива и прямо от ответвления мощности. Удобная платформа, предохранительные крылья, удобное сиденье, тормоза и легкое управление, являются дополнительными преимуществами этой машины.



На рисунке изображен трактор Интернационал, Мак-Кормик Диринг, построенный для сельскохозяйственных работ. Этот трактор может быть использован для сооружений и ремонта дорог. Успешно применяется со скребками, грейдерами, драгами, а также с целым рядом дорожных машин.

**ТРАКТОРЫ**

**ИНТЕРНАЦИОНАЛ**

**МАК-КОРМИК ДИРИНГ**

15-30 л. с., 10-20 л. с.

и «Фармол»

**INTERNATIONAL HARVESTER EXPORT COMPANY**

Harvester Building,

(INCORPORATED)

Chicago, U. S. A.





ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ  
ВСЕРОССИЙСКОГО О-ВА  
«АВТОДОР»

Т р е т и й г о д и з д а н и я

Под редакцией: А. Брашна, Н. Беляева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина, Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Презента, проф. Е. Чудакова

О Г Л А В Л Е Н И Е

Как должен работать Автодор (Из речи тов. А. Лежавы на заседании ЦС Автодора) . . . . .	1
Подготовка шоферов и механиков . . . . .	4
Б. ЛАВРОВСКИЙ—Как организуется автотракторный институт . . . . .	5
Дизельмотор на тракторе . . . . .	6
Н. ОСИНСКИЙ—Типы кузовов у Форда и у нас . . . . .	9
Б. МИНЦ—Обсуждаем достоинства и недостатки „Форда А“ . . . . .	11
М. ДУБРОВСКИЙ—Советская простота и американская мудрость . . . . .	13
Н. БЕЛЯЕВ—В наступление! . . . . .	14
Проф. И. ГРИБОВ—По Америке . . . . .	16
Безобразия в подготовке кадров . . . . .	18
АРК. МЛОДИК— Дела и дни Ленинградского Автодора . . . . .	19
На фронте автостроительства . . . . .	20
Перспективы дорожного строительства 1929/30 г. . . . .	22
БОР. ЗИЛЬПЕРТ— Автомобиль в помощь агитпропработе . . . . .	23
Инж. К. КУПРЕЯНОВ— Еще об улучшении улиц в небольших городах . . . . .	24
Дорожное строительство на местах . . . . .	27
Автодорожный экран . . . . .	28
Шестиколесные машины — Красной армии! . . . . .	30
Обмениваемся опытом . . . . .	31

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв. 11. Тел. 3-31-91; трам. А, 6, 15, 18, 23, 27

КОНТОРА: Москва 6, Страстной бул., 11, „Огонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-61

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1930 год: „За Рулем“ на год—4 р., 6 мес.—2 руб. 15 к. 1 м.—40 к., с приложен. Библиотеки „За Рулем“: на год—8 р., 6 м.—4 руб. 50 к., 3 мес.—2 р. 40 к. За границу „За Рулем“ на год—2 долл., 6 м.—1 долл. 25 ц.

КАК ДОЛЖЕН РАБОТАТЬ  
АВТОДОР

Из речи тов. А. М. Лежавы на заседании ЦС Автодора по докладу Ленинградского отделения

**Н**АДО СКАЗАТЬ, что как доклад и содоклад, так и прения по ним пошли по неправильному руслу. В обзоре деятельности такого крупного отделения Автодора, как Ленинградское областное, совершенно выпала душа Автодора—его общественная сущность и действительность.

По развернувшимся здесь прениям получилось так, что у автодоровских аппаратов привлечение большого количества членов и обучение их управлению машинами—самоцель. Ни о чем другом не говорят. Все остальные вопросы для выступавших здесь товарищей являются вспомогательными к этой самоцели. Это в корне неверно. Цели и задачи Автодора вовсе не сводятся к тому, чтобы привлекать возможно большее количество членов и обучать их управлять машинами, которых у нас в ближайшее время будет много, и каждый автодоровец сможет ездить на машине. Автодор является организацией общественной самодеятельности вокруг огромных проблем—автомобиля, дороги и трактора. Сводить роль Автодора во всем этом многогранном, сложном повседневном деле к вербовке членов, к обучению их езде, это значит не понимать задач Автодора и не понимать того, что уже делает фактически Автодор в своей массе.

Вот посмотрите в окно—поперек улицы образовалась в мостовой незасыпанная канава, а ведь по этой улице ездят и портятся тысячи автомобилей. Задача автодоровцев—обратить на это внимание, сообщить об этом в свою ячейку, потребовать прекращения подобного безобразия, помочь коммунальным органам и осведомлять их о таких безобразиях.

По ярко освещенным улицам Москвы бегают тысячи автомобилей с зажженными фонарями, слепят друг другу и проходим глаза, без толку изводят электрическую энергию. Задача автодоровцев—обратить на это внимание, обсудить этот вопрос и внести разумное предложение, чтобы урегулировать его.

На Арбатской площади вокруг колонки, отпускающей бензин машинам—суета, толкотня, беспорядок. Может ли мимо этого равнодушно пройти автодоровец?

В областном городе—громкая автодоровская организация, а недалеко от города на лесоразработках—совершенно неопытный тракторист загнал новый трактор в болото и он там лежит месяцы. Может ли автодоровец сидеть спокойно у себя в городе, зная об этом безобразии? Во многих колхозах и совхозах работают десятки тысяч тракторов и автомобилей. Неопытные и неорганизованные люди ломают и калечат машины в огромном количестве. Транспорт испытывает перебои в работе из-за несвоевременного подвоза горючего, из-за недостатка резины, инструментов, из-за отсутствия ремонтных мастерских и т. д. и т. п.—без конца. А под боком сидят автодоровские организации, не ведая обо всем этом. Можно ли при таких условиях болтать о том, что так как нет автомобилей, то автодоровским организациям делать нечего?

А громадная проблема водомоторного движения? О ней ленинградцы, живущие на воде, ни слова



не сказали, да как видно из разговоров, у них этого дела совершенно нет. А посмотрите с какой энергией и настойчивостью ставят у себя эту работу чувашские автодорожцы, какие достижения у московской автодорожской молодежи! Поймите же, что в нашем необъятном Союзе с многочисленными реками и речками, с обширными лесными площадями, со слабой и отсталой железнодорожной сетью, водные пути должны быть использованы во что бы то ни стало. А у нас это дело почти на нуле. Водомоторное дело надо двигать неусыпно, со всей энергией.

Отразил ли доклад ленинградцев такое понимание задач Автодора, выявил ли он такое понимание задач Автодора в своей деятельности? Выступавшие здесь товарищи, в том числе и секретарь Московского Автодора, ни в докладе, ни в выступлениях никакого намека на это не сделали. А, между тем, поставь они перед собой эти единственно правильные и соответствующие и духу и букве устава Автодора задачи — мы сегодня имели бы совершенно иные прения, совершенно иной проект резолюции. Перед нами, как в зеркале, отразились бы все реальные условия, в которых живет наш безрельсовый транспорт, и были бы выявлены все те средства и мероприятия, с помощью которых надо бороться с недостатками нашего автомобильного и дорожного хозяйства. А вышло так, что Совет Автодора в течение нескольких часов работал почти в холостую.

В Ленинградской области мы имеем на 1 октября 1929 г. 3 352 единицы автомобилей и мотоциклов. Ни единого слова сегодня ни докладчиком, ни содокладчиком не было сказано, в какой мере все эти машины, а сверх них и довольно внушительное количество тракторов, были предметом внимания и забот со стороны ленинградского Автодора и задавался ли он когда-нибудь вопросом о снабжении этого парка горючим, резиной, ремонтом и дорогами, по которым эти машины движутся, гаражами, которые обслуживают этот парк. Ведь у автодорожских организаций, по крайней мере, большая часть этих машин, если не весь парк, должны быть на учете и автодорожские организации должны были подумать о том, какую помощь в эксплуатации этих машин должна принести автодорожская общественная самодеятельность.

Здесь указывали на то, что я в своих докладах и статьях сам подвергал критике работу нашего Центрального Совета. Да, это верно. Вот, примерно, что я писал в № 1 журнала „Дорога и автомобиль“:

„...Я должен здесь со всей определенностью констатировать, что все автодорожские массы, — а это в большинстве пролетарские массы, массы трудящихся, — опередили свой руководящий центр. Если в первые год — полтора года центр развивал инициативу, будил местные силы, толкал их на определенные организационные пути, вызывал к жизни местные ячейки, то позднее центр оказался в хвосте у своей обширной периферии. Мы не можем похвалиться сколько-нибудь серьезными успехами в руководстве своей периферии за последнее время. Наоборот, со стороны местных коллективов теперь мы все чаще и чаще слышим упреки, что этого руководства нет или оно слишком слабо“.

Я утверждаю, что центр действительно у нас отстает, но, судя по сегодняшним выступлениям ленинградцев и москвичей, я должен признать, что не эти организации я имел в виду, когда говорил о пробудившихся к жизни и самодеятельности автодорожских массах. Я видел на Сев. Кавказе автодорожские ячейки, которые путем общественной самодеятельности дали подлинную организацию автодорожских масс и воплотили в жизнь свое хозяйственное внимание и инициативу дорожного строительства, в организации вокруг этого строительства крестьянства.

Я слушаю доклады о самодеятельности массовых организаций автодорожцев на Нижней Волге и в ЦЧО, читаю корреспонденции о таких наших организациях, выслушиваю доклады руководителей таких объединений, как Чувашская автодорожская организация. Словом, у нас имеются огромные низовые организации, которые не только проявляют энтузиазм и которые не только разговаривают, но пред'являют нам осязательные цифры и факты своих достижений на местах.

Если я констатирую отставание центра, то это ни в какой мере не служит оправданием плохой деятельности отдельных местных организаций, а в особенности, таких как Ленинградская или Московская. Впрочем, о Московской организации, которая в настоящее время нами обследуется, мы будем иметь специальное суждение в ближайшее время.

Кстати, я должен признать, что за последнее время работа Центрального Совета Автодора изменила свой характер и значительно продвинулась вперед. Надеюсь, что предстоящая широкая конференция автодорожских организаций еще больше оживит работу нашего центра, даст новые организационные установки и теснее свяжет центр с периферией.

Я не виню ленинградских товарищей в бездеятельности. Наоборот, из доклада и содоклада видно, что работающие там товарищи проявляют огромную энергию, много энтузиазма, хорошо вовлекают в работу молодежь, но очень крупная ошибка их состоит в том, что они чрезвычайно сузили объем своей работы, вогнали широкую многостороннюю деятельность Автодора в очень узкие рамки.

Здесь, между прочим, отмечали слабую работу Ленинградского отделения по вовлечению в работу Автодора женщин. Это очень серьезный вопрос, но он является недостатком работы не только Ленинградского отделения. Посмотрите на присутствующих в этом зале: кроме стенографистки — ни одной женщины. И так всегда. На это дело надо обратить самое серьезное внимание. Участие женщин заставляет наши организации от тех односторонних технико-организационных увлечений, которые сейчас характеризуют нашу работу. Женщина внесет в автодорожские организации те элементы эффективности живой самодеятельной работы, которая, по страстным заявлениям т. Брагина, будет находить свое выражение в весомых цифрах и фактах нашего социалистического строительства.

Надо признать необходимой организацию инструктажа для обследования местных организаций. Инструктор должен на месте представлять свой