

XX 187  
34

1.  
Воспитание  
ВМБ-... КМ  
В. И. ...



# За рулем

11

июнь  
1937

жургазобъединение москв



**ТОРМОЗНЫЕ НАКЛАДКИ и  
ДИСКИ СЦЕПЛЕНИЯ НЕКТО**  
высокого качества для:

**Легковых автомобилей,  
Автобусов  
и Аэропланов**

Каталоги, информация, и технический материал высылаются по первому требованию

**S. A. LA GARNITURE DE FREIN ET  
D'EMBRAYAGE - NESTO**

37, rue des Acacias-PARIS (17\*)-Франция

Поставщики франц. автомобильных заводов, метрополитена, военной и гражданской авиации

Выписка зарубежных товаров производится на основании правил о монополии внешней торговли СССР



**ВНИМАНИЮ  
ПОТРЕБИТЕЛЕЙ  
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ  
КНИГИ**

Для обслуживания потребителей технической литературой, издания Объединенного научно-технического издательства Наркомтяжпрома в Ленинграде работает книготорговая организация:

## **„ТЕХНИЧЕСКАЯ КНИГА—ПОЧТОЙ“**

Широкий выбор книг научно-технической, учебной, производственной, научно-популярной и другой литературы по вопросам техники.

**ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАКАЗОВ СРОЧНОЕ**

Сообщите Ваш адрес для высылки Вам каталогов и проспектов на имеющуюся и продвигаемую литературу.

**Высылка каталогов бесплатно**

**ЗАКАЗЫ ВЫПОЛНЯЮТСЯ НАЛОЖЕННЫМ  
ПЛАТЕЖОМ, БЕЗ ЗАДАТКА**

АДРЕС: Ленинград 161, В. О., 4 линия д. 13.  
„Техническая книга—почтой“ Ленингосбыта ОНТИ

САМЫЙ ЛУЧШИЙ С ДАВНИХ ПОР

# **Карбюратор ЗЕНИТ**

Один из наиболее простых и усовершенствованных



единственный гарантирующий  
МОМЕНТАЛЬНЫЙ  
ПУСК В ХОД МОТОРА и  
НЕМЕДЛЕННОЕ ИСПОЛЬ-  
ЗОВАНИЕ машины КАК НИ  
НИЗКА БЫЛА БЫ ВНЕШ-  
НЯЯ ТЕМПЕРАТУРА

**Гибкость - Возобновление - Экономичность**

**Société du Carburateur ZENITH**

Société Anonyme—Capital 15.000.000 Frs

Direction et Siège Administratif: PARIS, 26 à 32, rue de Villiers à LEVALLOIS  
Usine et Siège Social: LYON-III-e, 39 à 51, Chemin Feuillat

Выписка зарубежных товаров производится на основании правил о монополии внешней торговли СССР



# Овладеть большевизмом!



## О ПОЛИТИЧЕСКОМ ВОСПИТАНИИ СОВЕТСКОГО ВОДИТЕЛЯ

Грандиозные победы, одержанные нашей великой родиной под руководством ленинско-сталинской партии большевиков, подняли к творческой деятельности широчайшие народные массы.

Особенно возросла политическая и общественная активность трудящихся Советского союза после принятия Сталинской Конституции, обеспечивающей величайшие права всем гражданам первой в мире свободной страны социализма.

Заключившийся в марте этого года Пленум Центрального комитета ВКП(б) поставил перед партией, всеми общественными организациями и трудящимися ответственнейшие задачи по перестройке работы и подготовке к предстоящим выборам по новой Конституции в высшие органы Советской страны.

Понятно, что выполнение этих задач находится в прямой зависимости от качества политического руководства массами, воспитания их в духе идей большевизма.

На автомобильном транспорте, во многих автобазах, гаражах и школах по подготовке шоферов еще недооценивают значения задачи об овладении большевизмом.

Возьмем к примеру одно из крупных московских автохозяйств (2-й автобусный парк), которое является печальным образцом заброшенности культурно-массовой работы.

По признанию секретаря парткома парка т. Пруцкова, «партийную литературу никто не читает». Если не считать 2—3 кружков по изучению истории партии и периодических чтиков газет, проводимых пропагандистами (работу которых, кстати, никто не проверяет), в парке никакой политико-просветительной работы не ведется.

Председатель рабочкома союза шоферов т. Цергвадз также признает, что большой коллектив парка предоставлен самому себе и остается вне политического воспитания.

Это приводит к известному спаду стахановской работы, к текучести шоферов и ослаблению дисциплины в парке.

Как правило, стахановцы парка не только не встречают помощи со стороны дирекции парка и администрации цехов, но иногда вынуждены преодолевать сопротивление с их стороны развитию стахановского движения при полном бездействии партийной и профсоюзной организаций.

Дело доходит до того, что администрация цехов ограничивает производственные возможности стахановцев, не дает заданий, не подготавливает рабочего места, в то время как люди рвутся к работе и повышению своих производственных показателей.

В результате таких ненормальных условий один из лучших стахановцев — т. Рассолов — ушел из парка, хотя до последнего времени он был примерным шофером.

Исключительную ценность для повышения производительности работы шоферов имел великодушный опыт бригады тт. Диканова, Головина и Жданова, сделавших на машине № 695 межремонтный пробег в 201 865 км. Однако ни дирекция, ни партийные и профсоюзные организации ничего не сделали для популяризации этого стахановского опыта.

Совершенно очевидно, что до тех пор, пока жизнь и работа стахановцев не заинтересуют руководство парка, передоверившее важное дело политического воспитания кадров администрации цехов, нельзя рассчитывать на какое бы то ни было оживление стахановского движения в парке.

Не лучше положение и во 2-м таксомоторном парке. Парк насчитывает до 800 шоферов и рабочих, из них 145 чел. проходит курс техминимума. Несмотря на отведенные в программе техминимума 30 часов на профполитзанятия, подавляющая часть шоферов не охвачена политучебой.

По разъяснениям предработкома т. Ююкина, эта работа находится в стадии «организационной подготовки», но когда она будет закончена, никто из руководителей парка сказать не может, хотя и здесь признают положение глубоко ненормальным.

Любопытную позицию занимают партийные комитеты парков. Они вполне удовлетворены тем, что учатся члены партии и кандидаты, и с немалой гордостью сообщают о некоторых сочувствующих и беспартийных, посещающих кружки, но ничего не могут сказать о политической работе со всей остальной массой рабочих и шоферов, считая, что этим должны заниматься рабочкомы.

А председатели рабочкомов не проявляют никакой тревоги по поводу собственной бездеятельности и, беспомощно сокрушаясь, хлопотливо «обсуждают» и «ставят вопросы»

дожидаясь повидимому, что кто-то за них сделает их работу.

Результаты такого положения быстро сказываются. Растут прогулы, учащаются пьянки в одиночку и группами, увеличиваются аварии, процветает автохулиганство.

Но бывают результаты и похуже. Нашей бездеятельностью умело пользуется враг, затесавшийся в рабочую среду, и действует с тем большей наглостью, с чем большей беспечностью относятся наши организации к политмассовой работе.

Два года работал во 2-м таксомоторном парке Пономарев и, возможно, работал бы до сих пор, если бы он не был арестован. После ареста стали вспоминать, что он активно противодействовал стахановскому движению, всячески срывал труддисциплину и в меру своих сил дезорганизовывал производство.

А вот другой пример. Завьялов, 1908 г. рождения, слесарь по специальности, комсомолец с 1922 г. по 1929 г., работает и сейчас во 2-м таксомоторном парке. За правооппортунистическую практику, направленную против решений ЦК партии, он был исключен из комсомола. Несмотря на длительное время, прошедшее с тех пор, Завьялов попрежнему считает, что он прав.

«Характер у меня такой. Пока я не перестану сам, я посторонним людям не верю», — говорит он, имея в виду под «посторонними людьми» свой партком, райком и всех тех, кто с ним не согласен. Он старательно изучал политэкономия Бухарина и, прикидываясь мало-сознательным, подробно цитировал врага народа Пятакова и, смакуя, повторял клеветнические выкиды троцкистов и правых отщепенцев против партии, не получая ни от кого должного отпора. Больше того, члены партии Маньков и Комаров ничего лучшего не придумали, как рекомендовать его в... кандидаты партии. Это окрылило его настолько, что он с редким нахальством и настойчивостью стал требовать от секретаря парткома т. Потапова третьей рекомендации.

Во всех своих действиях этот дельца и шкурник, как бровей, прикрывается аванием стахановца, продолжая после длительных бесед с ним в парткоме и райкоме свою прежнюю тактику.

И такая недопустимая политическая беспечность имеет место через три месяца после опубликования решений Пленума ЦК партии и исторических выступлений товарища Сталина.

А как же обстоит дело с политическим воспитанием в школах подготовки и повышения квалификации шоферов?

В Центральной профтехнической школе шоферов Мосавт груза, рассчитанной на 6-месячную подготовку, сумели из 550-часовой программы выкроить для политзанятий 48 часов. Это вдвое превышает намеченную Наркомхозом программу для политзанятий. В Наркомхозе решили, что 24 часа хватает будущим шоферам для усвоения основ марксизма-ленинизма, не считаясь с тем, что в школу приходит зачастую не только политически малограмотные, но и просто безграмотные люди.

Достаточно сказать, что один из товарищей, поступавших в школу шоферов, на вопрос, кем является т. Калинин, хитро прищурив глаза, с видом уверенного в своих знаниях человека, вынул:

— Гм, Калинин? Это каждый пионер знает. Калинин — председатель ЦК партии!

Никто не смеялся над этим печальным анекдотом, понимая, что с такими людьми нужно кропотливо и долго работать, между тем как программа Наркомхоза ограничивает объем политзанятий шофера 24 часами.

В этой же школе преподавателям специальных предметов поручили раз в пятидневку проводить занятия по вопросам текущей политики!. Легко себе представить уровень и качество этих «вопросов текущей политики» в изложении преподавателя по... правилам уличного движения.

Еще меньше значения придают вопросам политвоспитания шоферов некоторые работники в Ленинграде. Так, исп. об. начальника транспортного отдела Ленсовета т. Веренев, начальник сектора кадров и зав. методкабинетом сочли, что 24 часа в программе, отведенные для политзанятий, недопустимая роскошь, и подписали ходатайство о сокращении курса до 20 часов.

Примеры подобного рода можно было бы значительно умножить, но и приведенных достаточно для того, чтобы увидеть, насколько близоруки и равнодушны ведомства и ЦК союза шоферов к вопросам политического воспитания многотысячной армии водителей, насколько невозмутимы и беспечны люди, отвечающие за подготовку шоферских кадров и за их дальнейшее поведение, прямо или косвенно связанное с качеством воспитания, полученного ими в стенах школ.

Л. Мошнович

---

*... старый лозунг об овладении техникой необходимо теперь дополнить новым лозунгом об овладении большевизмом, о политическом воспитании кадров и ликвидации нашей политической беспечности».*

**И. СТАЛИН**

## Автопромышленность в третьей пятилетке

Всего несколько лет отделяет нас от зарождения советской автопромышленности, а мы уже имеем автомобильный парк, насчитывающий около 500 тыс. машин.

Темпы роста автопарка и особенно автомобильного производства в Советском союзе грандиозны. Стоит только проанализировать несколько цифр, чтобы понять, какими огромными шагами мы движемся вперед.

Пять лет назад, в 1932 г., наш автопарк состоял из 75 тыс. машин, а сейчас, к концу 1937 г., он возрастет до 600 тыс. единиц, т. е. почти в 8 раз.

Пять лет назад, в 1932 г., наша автопромышленность, усиленная новым автогигантом — Горьковским заводом им. Молотова, — выпустила 25 400 автомобилей, а в текущем 1937 г. она должна выпустить по плану 220 тыс. машин, т. е. больше почти в девять раз.

Эти цифры не нуждаются в подробных пояснениях. Советская автопромышленность выросла и окрепла, она освоила новые типы легковых машин высокого класса и непрерывно улучшает качество своей продукции.

Сейчас по всей Советской стране обсуждаются проблемы третьей пятилетки. В наркоматах и планирующих органах составляются ориентировочные наметки роста всех отраслей народного хозяйства.

Какие же темпы автомобильного производства намечаются в третьей пятилетке?

По ориентировочному плану Главного управления автотракторной промышленности (ГУТАП), полная годовая производственная мощность наших автомобильных заводов должна возрасти к концу третьей пятилетки до 737,5 тыс. машин. Это значит, что выпуск 1942 г. примерно на 250 тыс. автомобилей превысит весь наличный автомобильный парк страны в настоящий момент.

Общий выпуск автомобилей за третью пятилетку намечается уже в миллионах единиц.

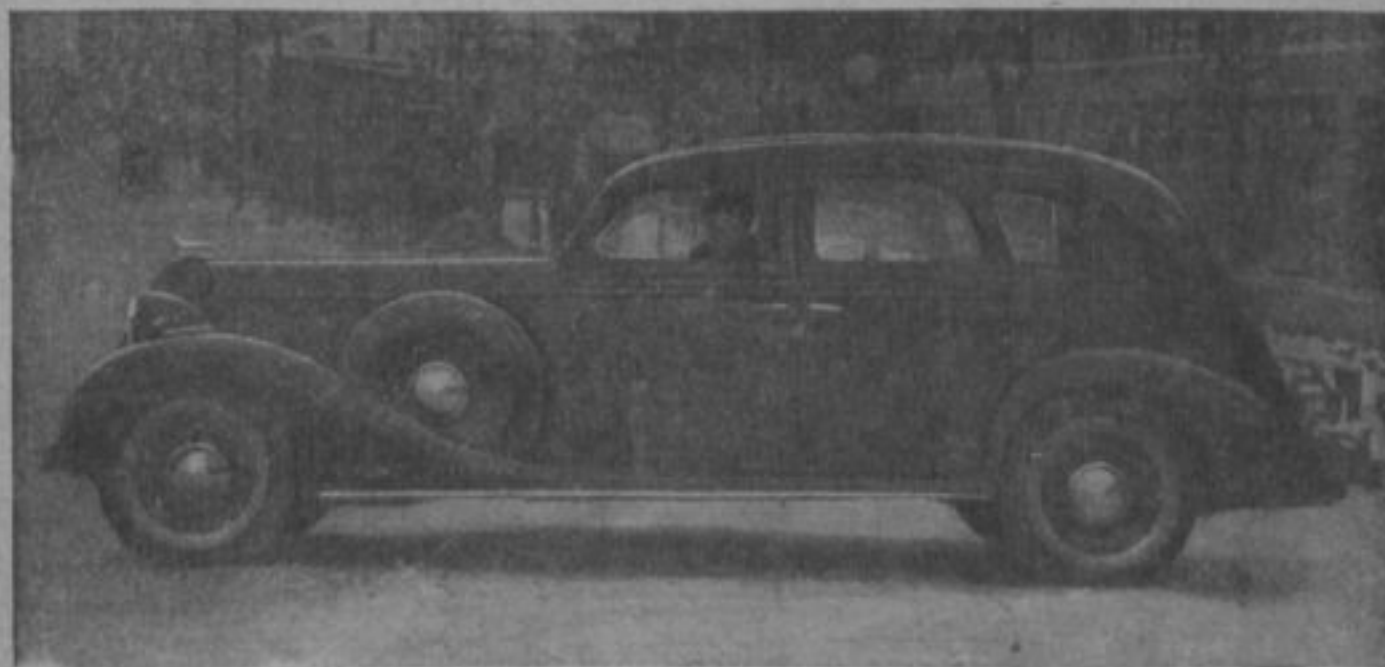
Горьковский автозавод должен дать за 1938—1942 гг. немного более 1 500 тыс. грузовых автомобилей, 380 тыс. легковых автомобилей и 19 400 автобусов малой вместимости.

Автозавод им. Сталина должен выпустить 456 тыс. грузовиков, 87 тыс. мощных легковых автомобилей и 20 500 автобусов средней вместимости.

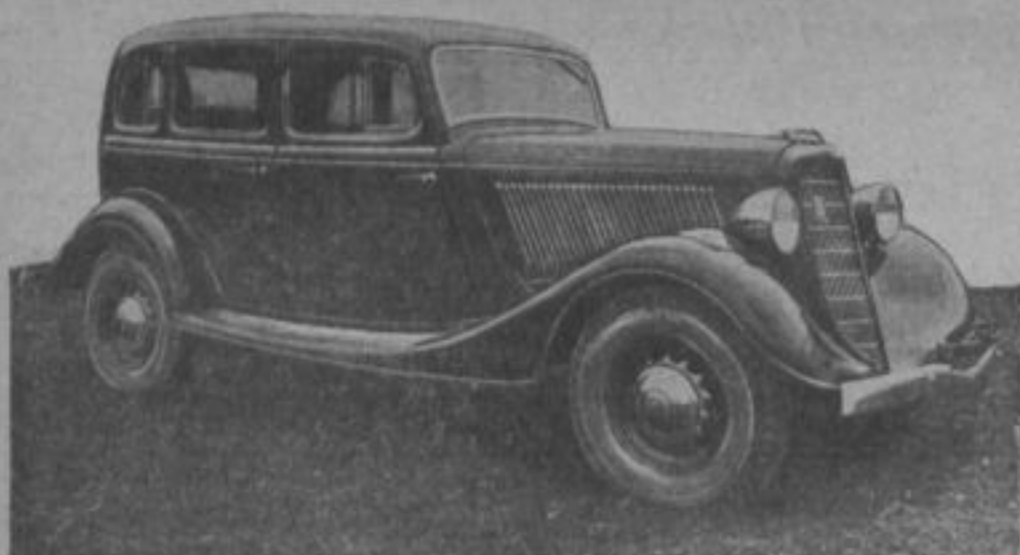
Ярославский автомобильный завод должен дать, по наметкам ГУТАП, 12 500 тяжелых грузовиков и 2 500 троллейбусов.

Но увеличение производственной мощности трех существующих автозаводов не может удовлетворить растущих потребностей наших городов и населенных пунктов в пассажирском транспорте. Вот почему ГУТАП, наряду с расширением существующих, намечает строительство ряда новых заводов.

Ярославль должен будет превратиться в крупнейший автомобильный центр. Здесь, наряду со старым заводом, намечается по-



Наша автопромышленность во второй пятилетке освоила производство новых моделей высокого класса. На фото — мощный легковой автомобиль, выпускаемый автозаводом им. Сталина



Каждый день с конвейера Горьковского автозавода сходит до 50 автомобилей М-1

строить новый Ярославский завод тяжелых грузовиков, грузоподъемностью в 5—8 т, с производственной мощностью в 10 тыс. автомобилей в год, и завод многоместных автобусов, который должен дать в третьем пятилетии 6300 автобусов большой вместимости (50—60 мест) и 2700 троллейбусов.

Кроме этого намечается строительство нового завода в Кашире с производственной мощностью в 80 тыс. легковых автомобилей и 20 тыс. пикапов. Этот завод будет повидимому выпускать машину меньшего литража, чем М-1, с шестицилиндровым мотором в 60 л. с., который при расходе бензина в 7 кг на 100 км пути будет развивать скорость до 100 км в час.

Таким образом выпуск автомобилей всех типов за 1938—1942 гг. должен составить внушительную цифру — 2684 тысячи единиц.

В третьем пятилетии продвигается и разрешение важнейшего вопроса о переводе грузовых автомобилей на твердое топливо, т. е. о замене бензинового двигателя дизелем, газогенераторами, работающими на дровах и угле, и др.

Уфимский моторный завод, который по плану 1937 г. должен выпустить первые 50 автомобильных дизелей, в дальнейшем, по наметкам ГУТАП, резко увеличит свою продукцию. В 1938 г. он должен дать 500 дизелей, а начиная с 1939 г. — по 5 тыс. дизелей. Это даст возможность к концу третьей пятилетки перевести на двигатели Дизеля до

50% выпускаемых тяжелых грузовиков Ярославского автозавода и некоторую часть грузовых автомобилей ЗИС.

Кроме этого ГУТАП намечает перевести на работу с газогенераторами до 15% тяжелых грузовиков, до 10% средних грузовиков (ЗИС) и 5 тыс. грузовых автомобилей ГАЗ.

Единственный завод — «Свет шахтера» в Харькове, изготовляющий автомобильные газогенераторы, ни в какой мере не может удовлетворить потребности, и поэтому ГУТАП проектирует в третьем пятилетии построить специальный завод автотракторных газогенераторов, который мог бы обеспечить ежегодный выпуск 25 тыс. комплектов.

В плане третьей пятилетки найдут отражение и вопросы специализации автопроизводства. ГУТАП намечает строительство возле металлургических баз трех специализированных заводов — по производству колес, рессор и тонкостенных взаимозаменяемых владдашей.

Все эти цифры будут конечно подвергнуты тщательному обсуждению. Несомненно, что в предварительные наметки будут внесены соответствующие коррективы, но уже сейчас ясно, что в третьей пятилетке Советский союз будет вооружен мощной автомобильной промышленностью, миллионным авто транспортом, который в свою очередь, при рациональной эксплуатации, будет всемерно содействовать широкому развитию всех отраслей народного хозяйства.

Н. З.

*Обсуждение плана третьей пятилетки—широкое поле для критики недочетов нашей работы. Всемерно используем опыт масс!*

Во второй пятилетке мы достигли больших успехов в автомобилизации СССР. Наша автопромышленность освоила массовое производство трехтонных и полутонных грузовиков, трехосных автомобилей четырех типов, а также автомашин М-1 и мощных легковых машин ЗИС.

Только за один текущий год автопромышленность даст стране 220 тыс. автомобилей, т. е. в три раза больше, чем было вывезено у нас и ввезено за все годы первой пятилетки (за 1928—1932 гг. было вывезено 57 051 и ввезено 16 192 машины).

По численности грузового автопарка СССР в 1937 г. выходит на первое место в Европе, а по количеству выпуска грузовых машин от 3 т и выше занимает уже первое место в мире.

Но наряду с большими достижениями в развитии автотранспорта у нас имеется и ряд отсталых участков, среди которых выделяется автобусостроение.

По плану второй пятилетки было намечено увеличить автобусный парк до 35 тыс. машин. Фактически же на начало 1937 г. мы имеем только 5 147 автобусов да за 1937 г. будет выпущено 2—3 тыс. В результате по автобусному парку пятилетка выполняется лишь на 20%.

В ряде капиталистических стран автобусный парк получил значительное развитие при наличии огромного легкового парка. На начало 1937 г. в США насчитывалось 120 тыс. автобусов при 24,1 млн. легковых автомобилей; в Англии — 67 тыс. автобусов и 1,6 млн. легковых машин; во Франции, соответственно, до 50 тыс. и 1,6 млн.; в Германии 17 тыс. и 900 тыс.; в Японии свыше 25 тыс. и 66,7 тыс.; в СССР лишь 5,2 тыс. автобусов и 55 тыс. легковых машин.

Эти цифры наглядно показывают, что СССР значительно отстает от европейских стран по развитию автобусного парка.

Троцкисты-диверсанты — Пятаков, Серебряков и др. — причинили немало вреда развитию автобусного парка. Из года в год план по автобусостроению не выполнялся, старые автоцеха сносились, а новые не строились (ЗИС), в результате мы по существу не имеем сейчас базы для строительства автобусов. Автозавод им. Сталина был единственным поставщиком этой продукции для городов, но и он со второго полугодия 1936 г. прекратил выпуск автобусов.

Автобусы, выпускаемые Горьковским автозаводом и полукустарными мастерскими отдельных ведомств, ни по качеству, ни по количеству не удовлетворяют растущих потребностей городов и сельского населения. Вот почему в третьей пятилетке необходим решительный сдвиг в развитии автобусного транспорта. Наркомтяжпром (ГУТАП) должен развернуть строительство автобусных цехов с таким расчетом, чтобы уже в ближайшие го-

ды довести их мощность до выпуска 25—30 тыс. автобусов в год. Сеть мощных цехов автобусостроения при основных и сборочных автозаводах должна быть размещена с учетом приближения их к потребителям.

Какие автобусы нам нужны? Наряду с форсированием производства троллейбусов необходимо организовать в третьей пятилетке производство не менее трех типов автобусов:

1) автобус вместимостью до 20 мест на базе 2-тонной машины Горьковского автозавода;

2) автобус вместимостью до 40 мест на базе 3—4-тонной машины Московского автозавода им. Сталина и

3) автобус-экспресс с мощным дизельным двигателем на базе 5—6-тонной машины Ярославского автозавода.

Последний тип автобуса получит применение на автомагистралях Москва — Киев, Москва — Минск и др. Широкое развитие должно получить также производство трехосных автобусов и автобусов-прицепов.

\* \* \*

Если в начале второй пятилетки наш автопарк состоял только на 70% из машин советского производства, то к концу пятилетки он почти целиком состоит из отечественных автомобилей и притом высокого качества.

Но, несмотря на улучшение технического состава парка, использование автотранспорта во второй пятилетке не только не улучшилось, но даже ухудшилось. Если в 1932 г. среднегодовая работа одной списочной машино-тонны составляла 13,2 тыс. т/км, то в 1936 г. она снизилась до 12,9 тыс. т/км, а автопарк сельского хозяйства в 1936 г. работал в полтора раза хуже, чем в 1934 г.

Основная причина плохой эксплуатации автопарка — неудовлетворительная организация ремонта и профилактики. По плану второй пятилетки было намечено построить 1 000 заправочных пунктов, 162 авторемонтные станции и 24 новых завода по ремонту агрегатов. Этот план не выполнен, и всего за истекший период построено 8 авторемонтных станций.

Даже существующая ремонтная база используется плохо. В Союзе имеется 37 авторемонтных предприятий (заводов, мастерских капитального ремонта и авторемонтных станций), свыше 520 пригаражных мастерских и кроме того в системе сельского хозяйства около 4 тыс. мастерских и заводов по ремонту тракторов, автомобилей и сельхозмашин. Вся наличная ремонтная база располагает 30 тыс. станков всех видов. Но распределение этого оборудования по мелким мастерским и неправильная система ремонта привели к крайне низкому использованию ремонтной базы. Себестоимость ремонта не-

померно высока и зачастую превышает стоимость новой машины. Даже в заводских условиях стоимость капитального ремонта автомобиля ЗИС в 1936 г. составляла 6185 руб., а машины ГАЗ — 3830 руб., при себестоимости производства новой машины ЗИС — 6231 руб. и ГАЗ — 3883 руб.

Несмотря на ежегодные огромные материальные затраты на ремонт, фактически у нас ремонтируется ничтожное количество автомобилей. Отсутствие профилактики и текущего планово-предупредительного ремонта ведет к преждевременному износу и сокращению срока работы деталей и агрегатов в 2—3 раза.

Работники автотранспорта не хотят понять, что основу ремонта составляет планово-предупредительный текущий ремонт, который в свою очередь должен быть организован по принципу ремонта отдельных агрегатов и деталей по мере их износа, с обязательным проведением профилактики.

Введение агрегатного ремонта в ближайшее же время даст огромный эффект при минимальных затратах. Специализация существующих заводов и мастерских позволит обеспечить ремонт основных агрегатов 60—70% автопарка в стране, а наличная ремонтная база НКЗема и НКСовхозов сумеет обслужить весь автопарк сельского хозяйства.

Вредители, враги народа — Серебряков (б. Цудортранс) и др. — принимали все меры против внедрения агрегатного метода ремонта.

Решения Совета труда и обороны от 23 июня 1932 г. и решения XVII съезда партии о введении агрегатного метода ремонта автомобилей враги народа все время не проводили в жизнь.

Несмотря на очевидные преимущества агрегатного ремонта и недопустимое отставание ремонтного дела в стране, ГУТАП (г. Дыбенко) не занимался по существу вопросами ремонта. Он не навлек уроков из процесса над троцкистскими вредителями-диверсантами и не сделал соответствующих выводов о перестройке работы предприятий Союзавторемонта. Помимо того что авторемзаводы не специализированы по ремонту агрегатов, ГУТАП передал им в 1937 г. значительное количество посторонних заказов, не соответствующих ни оборудованию, ни характеру производства этих заводов. Размещение посторонних заказов, ничего общего не имеющих с ремонтом, вызвало не только прямое сокращение программы ремонта автомобилей, но и сделало практически невозможной специализацию этих заводов по ремонту агрегатов.

Станции обслуживания, в которых автомобиль может не только заправиться бензином, сменить масло, но и пройти мелкий профилактический ремонт, должны получить в третьей пятилетке более широкое развитие, чем другие виды обслуживания автопарка.

Строительство и эксплуатация станций обслуживания и заправочных пунктов должны быть возложены на НКВнуторг и местные советы. В третьей пятилетке НКВнуторг должен построить не менее 2 тыс. станций обслуживания и 5—6 тыс. заправочных пунктов.

Средним звеном для ремонта автомобилей является авторемонтная станция, где прово-

дится текущий ремонт машины по принципу замены агрегатов и деталей новыми или отремонтированными на специальных заводах.

Строительство и эксплуатация авторемонтных станций должны быть возложены на НКТяжпром (ГУТАП). Это приблизит ГУТАП к всестороннему изучению качества выпускаемых автомобилей и позволит более экономно расходовать запчасти.

По решению правительства, на ГУТАП возложена торговля запасными частями для автомобилей. Крупнейшим недостатком существующей системы торговли запчастями является отсутствие непосредственной связи с потребителем (автобазой). Эта связь в настоящее время осуществляется через наркоматы и объединения. Правильная организация торговли запчастями требует создания широкой сети авторемонтных станций, в первую очередь в системе ГУТАП, в которые должны направляться запасные части.

Совершенно очевидно, что в начале третьей пятилетки все существующие заводы и крупные мастерские должны быть переведены на ремонт агрегатов и важнейших деталей автомобиля, а пригаражные и другие мелкие мастерские должны быть переоборудованы под станции обслуживания или авторемонтные станции.

Помимо этого должно быть построено до 10 крупных заводов для ремонта важнейших агрегатов автомобиля (двигателя со сцеплением и коробкой передач заднего моста и электрооборудования), на которых (заводах) необходимо внедрить ремонт путем металлизации ряда важнейших деталей машины.

Как известно, Форд уже в 1936 г. организовал на автозаводах в массовом масштабе (с применением конвейера) ремонт 4- и 8-цилиндровых двигателей. Благодаря этому владелец автомашин имеет возможность за 50 долларов обменять старый двигатель на отремонтированный.

Этот опыт ремонта не только двигателей, но и других важнейших агрегатов и деталей ГУТАП не мешало бы использовать.

Не менее отсталым участком эксплуатации является система организации автотранспорта. Основная масса автопарка расплывлена по мелким хозяйствам. Грузовой автопарк за четыре года увеличился более чем в пять раз, а количество машин, сосредоточенных в крупных автохозяйствах, относительно уменьшилось.

Распределение грузового автопарка по мощности автохозяйств на начало 1937 г. видно из следующей таблицы:

	1933 г.	1935 г.	1937 г.
Всего автомобилей	54 600	132 600	315 500
В том числе в автохозяйствах, имеющих свыше 100 автомобилей (в %)	11,7	7,9	7,0
От 26 до 100 автомобилей (в %) . . .	15,8	16,2	19,9
От 6 до 25 автомобилей (в %) . . .	36,4	33,5	} 73,1
От 1 до 5 автомобилей (в %) . . . .	36,1	37,4	



Расширение автопарка — одна из причин неудовлетворительного использования автотранспорта. Автомобильный парк, стоимость которого возросла до 4 млрд. руб. к концу второй пятилетки, в результате неудовлетворительной эксплуатации приносит стране огромные убытки.

Хозрасчетные автотресты во второй пятилетке получили очень слабое развитие. Только в ряде отраслей народного хозяйства некоторая часть автопарка выделена в хозрасчетные тресты — Союзсовхозтранс, Золототранс, Такавто и местные автотресты. Но автопарк хозрасчетных трестов имеет еще очень малый удельный вес, не более 5% от наличного грузового парка. Такой ничтожный процент организованного автопарка не мог оказать заметного влияния на упорядочение эксплуатации автотранспорта.

В третьей пятилетке будет выпущено несколько миллионов новых автомобилей. Естественно, что в этих условиях вопрос о формах организации и руководства автотранспортом стоит особенно остро. Организация наркомата или главного управления для руководства этой огромной отраслью народного хозяйства является неслучайной задачей.

В наркоматах и союзных объединениях необходимо организовать автотранспортные управления, в ведении которых должны находиться как отраслевые хозрасчетные автотресты, так и внутрихозяйственный транспорт. Нужны более решительные шаги в развитии отраслевых хозрасчетных трестов. На таких участках, как МТС, совхозы, строительные организации, торговая система в крупных городах, сахарная, угольная, нефтяная и другие отрасли промышленности, а также в коммунальном хозяйстве автопарк в значительной части должен быть объединен в хозрасчетные автотресты.

Задача укрупнения автохозяйств и умелого сочетания работы автопарков, объединенных в хозрасчетные отраслевые автотресты, с внутрихозяйственным автопарком — основное условие рациональной организации работы автотранспорта в третьей пятилетке.

Механизация погрузо-разгрузочных работ получила во второй пятилетке очень слабое применение: автотранспорт в большинстве своем обслуживается грузчиками. Отсутствие механизации погрузо-разгрузочных работ, а также низкая производительность труда рабочих по ремонту и другим видам обслуживания автотранспорта привели к тому, что во второй пятилетке на 1 машину приходится до 5 человек обслуживающего персонала, не считая шоферов. А в отдельных автохозяй-

ствах количество обслуживающего персонала на одну машину доходит до 10 человек и выше.

#### Количество обслуживающего персонала на 1 машину

	Сентябрь 1935 г.	
	всего	шоферов
По Союзтрансу . . . . .	5,9	1,7
В том числе в 1-й Московской автобазе . . . . .	10,2	1,9
По сельскому хозяйству . . . . .	2,8	1,5
В том числе в Заготзерло, Куйбышевской обл. . . . .	5,4	2,5
По Наркомтяжпрому (предприятия) . . . . .	4,7	1,8
В том числе в тресте Майнефть . . . . .	8,2	2,2
В том числе на машиностроительном в-деп. Молотова . . . . .	4,7	1,5
По тресту „Ленинцетром“ . . . . .	11,6	2,1
По строительным организациям . . . . .	4,7	1,5
По госторговле и кооперации . . . . .	9,4	2,1

Производство грузовиков-самосвалов, механизация погрузо-разгрузочных площадок и применение контейнеров получило у нас пока очень слабое развитие. За 1936 г. автопромышленность выпустила всего 718 самосвалов, что составляет 0,6% выпуска грузовых автомобилей. Что же касается автокранов, транспортеров, электротележек и других механизмов, а также контейнеров, то они имеются в крайне ничтожном количестве.

Тяжелая и местная промышленность должна повернуться лицом к нуждам механизации погрузо-разгрузочных работ. Без механизации этих работ мы не сможем разрешить задачи удвоения производительности машины и снижения себестоимости автоперевозок не менее чем на 50%, не говоря уже о том, что это дает возможность использовать несколько миллионов рабочих на более квалифицированной работе.

Все перечисленные нами существенные недостатки эксплуатации автомобильного транспорта должны быть устранены в третьей пятилетке.

Редакция ставит в известность читателей журнала, что высылкой книг она не занимается. С заказами на книги надо обращаться в местное отделение КОГИЗ'а и в Москву по адресам: Москва, МОГИЗ, Книга — почтой; Москва, ул. Горького, 28, магазин № 1 МОГИЗ'а. Книги высылаются наложенным платежом.

Проф. Е. А. ЧУДАКОВ

В третьей пятилетке мы должны выпустить не только большое количество машин установленных конструкций, но и заняться главным образом внедрением в производство новых, более совершенных типов. Поэтому одной из основных проблем автомобилестроения является овладение техникой самостоятельного проектирования машины и быстрого их производственного освоения.

Автопромышленность в СССР была организована сразу же по принципу массового производства, и совершенно естественно, что на первых этапах своего развития она заимствовала образцы автомобилей у более развитой зарубежной техники. Но этап чистой копировки закончен уже в 1934—1935 гг., когда на заводах было приступлено к проектированию М-1 и легкового автомобиля ЗИС.

Переживаемый в настоящее время момент характеризуется переходом автопромышленности на самостоятельную компоновку конструкции автомобиля из агрегатов и элементов, уже проверенных и освоенных зарубежной автомобильной техникой. Следующим этапом является переход на вполне самостоятельное конструирование автомобиля.

Как показал опыт двух прошедших лет, наши автозаводы еще медленно осваивают производство новой модели автомобиля. Поэтому ускорение темпов освоения также составляет одну из важнейших задач автомобилестроения в третьей пятилетке. Требуемая для этого гибкость должна быть достигнута без ущерба для массового производства, обеспечивающего высокое качество продукции при низкой себестоимости.

Осуществление массового и притом гибкого производства, как показывают примеры зарубежной автомобильной техники, вполне возможно. Для этого необходимо разрешить задачу выработки спецификации оборудования заводов (агрегатные станки) и продумать организационную форму работы (децентрализация управления, повышение роли экспериментального цеха и конструкторского бюро в работе завода).

Количество типов автомобилей, которые должны быть поставлены на производство в третьей пятилетке, необходимо расширить. В частности, следует поставить на производство новый тип пилитонного грузовика, семитонный грузовик, тягач на 15—20 т и малолитражный автомобиль, максимально экономный в эксплуатации и приспособленный для работы не только в городских, но и в сельских условиях. Должны быть поставлены на производство и многоместные автобусы вместимостью до 60 человек.

В течение третьей пятилетки грузовые автомобили и автобусы нужно перевести на двигатели Дизеля. Необходимо также разработать конструкции и поставить на производство автомобили специального назначения, в первую очередь для обслуживания коммунальных нужд.

Работу по увеличению типов автомобилей нужно вести по принципу наибольшей унификации отдельных частей конструкции, т. е. по принципу создания «семейства» машин, имеющих общую конструкторскую базу.

В отношении изменения эксплуатационных качеств автомобилей можно внести следующие пожелания. Динамические качества машин как легковых, так и грузовых и автобусов должны быть повышены. Это особенно необходимо, если принять во внимание намечающуюся в третьей пятилетке расширенную программу строительства дорог. Экономичность автомобилей должна безусловно возрасти за счет увеличения объемного скатания, улучшения конструкции карбюратора и т. д. Большое внимание необходимо уделить развитию конструкции автомобилей с высоким коэффициентом использования габарита (отношение полезной площади к полной площади, занимаемой автомобилем).

Конструкции новых моделей автомобилей в третьей пятилетке должны показать рост надежности и износоустойчивости, что в наших условиях эксплуатации автомобиля имеет исключительно большое значение (стоимость ремонта, процент автомобилей на ходу и т. д.).

С исключительной серьезностью надо относиться к разрешению вопроса облегчения управления автомобилем. В существующих конструкциях автомобилей на эту сторону дела не обращается должного внимания. В дальнейшем на всех тяжелых машинах, начиная от 3 т, необходимо ввести автоматические тормоза, обеспечить максимально легкое выключение сцепления и т. д. В третьей пятилетке нужно если не закончить, то начать разработку проблемы автоматизации управления автомобилем и, в частности, разработать типы автоматических прогрессивных коробок передач.

Успешное разрешение перечисленных выше задач требует улучшения научно-исследовательской работы в области автомобильного производства. Нужно тщательно продумать вопрос о распределении функций в области научно-исследовательской работы между Научным автотракторным институтом и экспериментальными цехами заводов. Конструкторскую работу нужно по возможности сосредоточить на заводах, а НАТИ должен заняться главным образом разработкой проблемных вопросов автомобильной техники и созданием принципиально новых типов автомобилей и их отдельных механизмов.

В третьей пятилетке надо разрешить и ряд важнейших вопросов эксплуатации автомобилей. В связи с этим необходимо создание такого центрального органа (Комитет по автотранспорту при Совнарком), который взял бы на себя разработку вопросов рациональной организации эксплуатации и ремонта автомобилей.

# СПЕЦИАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ

## в третьей пятилетке

Инж. С. КЕЛЛЕР

В области производства и эксплуатации специального автотранспорта мы имеем пока небольшой опыт. Специальные автомобили для транспортирования целого ряда грузов — хлеба, мяса, молока, горючего, леса и т. д., а также и другие применяются лишь в крупных городах.

Потребность в специальных автомобилях, конечно, намного меньше потребности в универсальных, так как первые не всегда могут быть использованы для перевозки массовых грузов общего назначения. В связи с этим специальное автомобилестроение не может стать объектом массового или хотя бы крупносерийного производства.

Отсюда напрашивается вывод, что производством ряда специальных автомобилей (в частности коммунальных машин), поскольку оно мелкосерийно, должны заняться республиканские паркоматы местной промышленности, Наркомвнуторг, Наркомпищепром, Наркомсвязи и др.

Но имеющиеся сейчас заводы и полукустарные мастерские местной промышленности — Аремкуз (Московский автокузовной завод), Наркомпищепрома (мастерские Московского мясокомбината им. Микояна), кузовной завод Главхлеба (Одесский завод «Фриготор»), Наркомсвязи (кузовные мастерские) — не могут качественно обеспечить потребность этих ведомств в специальных автомобилях. В третьей пятилетке должен поэтому встать вопрос о расширении уже имеющихся ведомственных заводов и об оснащении их соответствующим оборудованием.

Иначе обстоит дело с теми специальными автомобилями, которые предназначаются для более широкого применения: самосвалы, автоцистерны, пожарные автомобили, универсальные (по своему назначению) автофургоны. Эти типы специальных автомобилей должны иметь массовый или крупносерийный выпуск, и естественно, что в их производстве применимы методы, аналогичные методам производства стандартных автомобилей. Для этой

цели должен быть построен или выделен отдельный завод в системе ГУТАП, который бы объединил в себе производство типов специальных автомобилей для общехозяйственных нужд.

### Типы специальных грузовых автомобилей

Специализация кузовов по роду грузов может быть проведена очень узко.

Существуют два основных типа закрытого грузового кузова:

а) автофургон, являющийся грузовым помещением — коробкой, не связанной с кабиной шофера (кабина шофера поставляется автомобильным заводом вместе с шасси);

б) «люкс» (условное наименование), где весь кузов, включая место водителя, объединен в единый корпус, наподобие автобусного кузова.

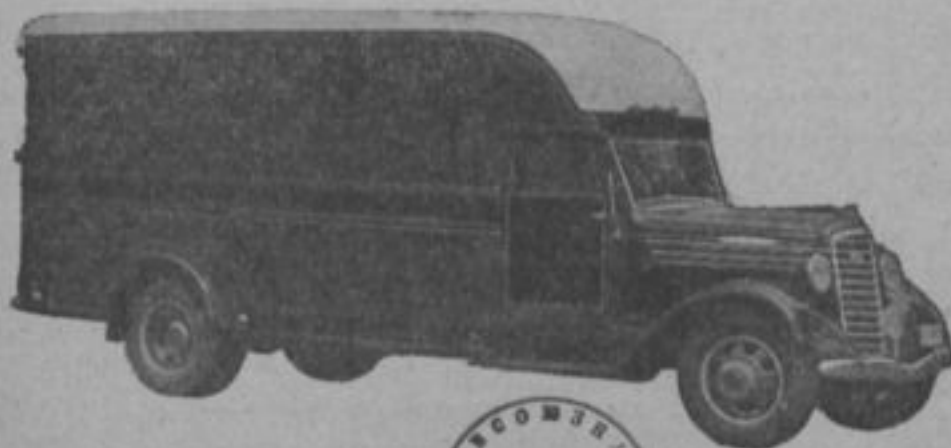
По грузоподъемности и вспомогательным устройствам оба типа совершенно равноценны. По стоимости же фургон дешевле. Он также более удобен при капитальном ремонте автомобиля, когда кузов приходится снимать.

Мы считаем, что основным типом закрытого грузового кузова в наших условиях должны быть автофургоны. Небольшое количество автомобилей (не выше 20%), предназначенных для перевозки более ценных товаров, может быть, по эстетическим соображениям, оборудовано кузовами типа «люкс».

Внутреннее оборудование специальных автокузов должно соответствовать перевозимому в них грузу и допускать возможность его замены.

Нам нужны специальные автомобили следующих типов:

1. Специальные грузовые автомобили, в том числе автомобили с кузовами для легковесных грузов увеличенной емкости, автофургоны (почтовые, хлебные, промтоварные, мебель-



Американский автокузов «люкс»

