

# ЗА РУЛЕМ



Автомобильная ответственность должна включиться в большевистское наступление на левом фронте, против рационализации и механизации влече-  
ния 1931.

На смену — транспорту „кастро“ на-  
ступает движение кустовых трасс на-  
мой дороги для влечения 1931.



ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО О-ВА «АВТОДОР»

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА в МЕСЯЦ  
Четвертый год издания

Редколлегия: А. Брагин, Н. Беляев, А. Головкин, В. Дмитриев, М. Колюцов, инж. М. Кристи, инж. К. Куприянов, М. Презент, Н. Осинский, Л. Мандельяну, И. Фельдман, проф. Е. Чудаков, И. Халепский

СОДЕРЖАНИЕ

Я. ДРОБНИС.—1931 год должен стать переломным в выполнении дорожной пятилетки . . . . . 1

Тревога! На дорожном фронте — прорыв . . . . . 3

Дадим суровый отпор оппортунистам в дорожных органах . . . . . 5

Машинно-тракторные станции и Автодор . . . . . 8

Даешь запасные части к тракторам! 9

Я. ГОЛЬБЕРГ.—Автотранспорт СССР в 1931 году . . . . . 11

С. БЫСТРОВ.—Начинаем организованное снабжение и ремонт автомобилей в СССР . . . . . 14

Инж. Д. ЯРОШЕВ.—Снежные и ледяные дороги . . . . . 16

Инж. А. КОРОСТЕЛИН.—Новые изобретения в автоделе . . . . . 18

М. КОЗЛОВ.—На фронте автостроительства . . . . . 20

Значение воздушных фильтров для автодвигателей . . . . . 24

Автодорожный экран . . . . . 26

Укрепим автодорожский район . . . . . 28

По письмам рабкоров-автодорожцев 29  
В номере 37 иллюстраций

Центральный Совет Автодора—Москва, Садово-Кудринская, 17; тел. 4-96-15.

РЕДАКЦИЯ: Москва, 6, Страстн. бульв., 11. Тел. 3-31-91; трам. А, 6, 15; 18, 23, 25.

КОНТОРА: Москва, 6, Страстной бул., 11 «Огонек». Отдел распротр. Тел. 5-51-69.

1931 год ДОЛЖЕН СТАТЬ ПЕРЕЛОМНЫМ в ВЫПОЛНЕНИИ ДОРОЖНОЙ ПЯТИЛЕТКИ

**Р**АЗРАБОТКЕ пятилетнего плана дорожного строительства было уделено достаточно внимания. Материалы пятилетнего плана подверглись всестороннему обсуждению общественности и плановых органов.

В апреле 1930 г. Госпланом Союза была созвана широкая конференция, вынесшая ряд исключительно важных решений по дальнейшему развитию автодорожного хозяйства в нашей стране. Утверждая эти решения, президиум Госплана между прочим отметил, что:

1. Гигантский размах социалистической реконструкции народного хозяйства СССР встречается, как наиболее узкое место, бездорожье.

2. Интересы народного хозяйства и оборона страны требуют решительной борьбы с бездорожьем и приведения в порядок всего дорожного хозяйства Союза.

Исходя из этих положений, Госплан постановил: «Принять предложенную Цудортрансом, одобренную Главдортрансами союзных республик и согласованную с Госпланом СССР программу строительства шоссейных и грунтовых дорог в 360 тыс. км и приведения в проезжее состояние грунтовых неулучшенных путей в количестве 1300 тыс. км, как минимальную».

26 сентября 1930 г. пятилетний план дорожного строительства поступил на утверждение Совета Труда и Оборона, который принял указанные выше лимиты дорожного строительства на пятилетие, ставшие, таким образом, исходными для Цудортранса при состоянии контрольных цифр на 1931 г.

Выполнение строительства по годам распределяется пятилетним планом следующим образом:

В 1929-30 г. — 6 проц.	В 1932 г. — 31 проц.
« 1931 » — 20 «	« 1933 » — 43 «

Максимальное возрастание размеров дорожного строительства к концу пятилетки объясняется слабой технической вооруженностью дорожного хозяйства, незначительным парком дорожных машин и недостатком кадров.

1931 г. должен стать, таким образом, первым годом развертывания намеченной программы работ, годом накопления технических и материальных средств, на базе которых оставшиеся два года пятилетки должны превратиться в период решительного роста дорожного строительства.

Учитывая это, СТО в своем постановлении дал соответствующие директивы финансовым органам и ВСНХ.

Одновременно с проектом бюджета на 1931 г. Наркомфину предложено специально доложить о всех средствах, которые отпускаются на строительство шоссейных и грунтовых дорог, исходя из необходимости полностью осуществить утвержденный план строительства.

СТО обязал ВСНХ немедленно развернуть фабрично-заводские предприятия и мастерские для производства машин и оборудования, необходимых дорожному строительству. Между тем, эти директивы не нашли никакого отражения в контрольных цифрах 1931 г. после прохождения их через многочисленные инстанции.

Цудортранс запроектировал в контрольных цифрах 1931 г. по дорожному строительству общего значения 325 млн. руб., Госплан же урезал эту цифру до 196 млн. руб., по республиканскому бюджету Цудортранс запроектировал 200 млн. руб., Госплан же дал только 30 млн. руб., по местному бюджету вместо 460 млн. руб. Госплан оставил 155 млн. руб..





Работы по устройству дорожного полотна, производимые при помощи гусеничных тракторов „Катерпиллер“

Таким образом, цифры Госплана, по сравнению с Цудортрансом, дают в общем снижение больше чем на 50 проц.

Если их рассмотреть по отдельным видам капиталовложений, можно увидеть, что урезка контрольных цифр ударяет по самым узким местам дорожного хозяйства. Например, механизация Цудортрансом была запроектирована в 34 млн. руб., Госплан оставил всего 18 млн. руб. и еще меньше дал средств на механизацию по республиканскому и местному бюджетам.

На основе решения СТО, ВСНХ уже приступил к развертыванию постройки дорожных механизмов на целом ряде заводов и в мастерских, примерно, на сумму до 50 млн. руб. Снижение Госпланом контрольных цифр задерживает размах дорожного машиностроения, намеченного ВСНХ.

Также серьезно обстоит вопрос со снижением контрольных цифр по подготовке кадров. Недостаток в инженерно-технических силах усугубляется в дорожном хозяйстве почти полным отсутствием квалифицированной рабочей силы. Вот почему дорожные органы наметили в 1931 г. большую программу по заводским дорожным стройучам. Предполагалось покрыть всю страну сетью дорстройучей, для чего была запроектирована цифра в 17 млн. руб. При прохождении ее через Госплан она была снижена до 3 млн. руб.

Создавшееся положение внушает тревогу, что пятилетний план дорожного строительства не получит размаха, который диктуется условиями развития социалистического строительства. Обращает на себя внимание то, что при многочисленных переделках и изменениях контрольных цифр, одна только цифра не претерпела никаких изменений — это намеченный Цудортрансом объем дорожного строительства по трудгужповинности в размере 292 млн. руб. Для реализации этого объема

строительства по закону о трудгужповинности должно быть отпущено за счет местного бюджета 25 проц. запроектированной суммы. Следовательно, чтобы получить почти на 30 млн. руб. натурального труда населения, на организацию трудповинности необходимо выделить не менее 75 млн. руб. из 158, запроектированных по местному бюджету на все дорожные работы.

Совершенно понятно, что такое распределение средств местного бюджета создает серьезную угрозу реализации трудповинности.

Вот почему со всей решительностью и категоричностью необходимо добиваться организации и проведения трудповинности в полном объеме, несмотря на снижение ассигнований по местным бюджетам. На этом должны сосредоточить свое внимание дорожные органы и автодорожная общественность. Задача заключается в том, чтобы немедленно мобилизовать всю энергию общественности и дорожных органов на выполнение дорожного пятилетнего плана.

Новое законодательство открывает широкие возможности использования трудповинности не только на дорожной низовой сети, но и на союзных и республиканских дорогах высших классов. Эти возможности должны быть использованы целиком и полностью. Одновременно с этим, необходимо добиваться перед вышестоящими законодательными органами увеличения ассигнований на дорожное строительство, в первую очередь, в области механизации дорожного строительства и подготовки кадров.

Пока еще не поздно нужно обеспечить намеченные пятилетним планом темпы дорожного строительства необходимыми средствами, машинами и кадрами, чтобы в дальнейшем дорожное хозяйство не стало доподлинно узким местом социалистического строительства.

Я. Дробнис



# ТРЕВОГА! НА ДОРОЖНОМ ФРОНТЕ—ПРОРЫВ

**П**ЯТИЛЕТКА великих работ целиком построена на усвоении новых темпов, на полном отказе от старинного благодушия, работы с прохладцей и медлительностью.

Два года пятилетки научили нас многому. В первый год пятилетки сводки указывали главным образом проценты выполнения плана. На второй год советская общественность начала интересоваться уже не цифрами выполнения, а цифрами недодачи к плану и это научило уважать планы.

В Автодоре много говорилось за последний год о содействии дорожному строительству. Много торжественных резолюций было принято, но, увы, мало сделано. Итоги дорожного строительства в 1930 г. свидетельствуют, что мы имеем на этом фронте огромнейший, неслыханный прорыв. По данным самого Главдортранса дорожное строительство выполнено на 60 проц. А трудовое участие населения вместо 51 млн. руб. дало лишь 12 с половиной млн. рублей, т. е. 25 проц. плана.

Трудовое участие населения в дорожных работах—это именно тот участок, где автодоровская общественность должна была проявить себя в полном объеме. Недовыполнение плана на 75 проц. свидетельствует о полном провале работы дорожных органов и участия общественности. В 1931 г. трудовое участие населения в дорожных работах увеличивается по плану в несколько раз, т. е. тот план, который недовыполнен на 75 проц. будет увеличен в три раза. Это значит, что в 1931 г. трудовое участие населения в дорожных работах должно возрасти чуть ли не в 12 раз против 1930 г.

Совершенно очевидно, что без огромного общественного подъема, без широкой агитации, без мобилизации всей автодоровской общественности—плана трудового участия населения в дорожных работах выполнить не удастся.

Быть может план трудового участия населения преувеличен и вообще невыполним?

Это утверждение быстро опровергается резкой разницей показателей выполнения дорожных работ в разных районах. Чувашская республика, например, в которой Центральный Совет Автодора провел опыт мобилизации общественности на дорожные работы, организовав «неделю Автодора», показывает выполнение плана на 364 проц. В Западной области, где общественность принимала участие в организации труддорповинности выполнено 100 проц. плана. Зато в ЦЧО—10 процентов плана в Крыму—17 процентов и т. д.

В огромной работе, какая предстоит, Автодору, он не должен быть изолирован и ему, в свою очередь, должна быть оказана помощь партийными, профсоюзными и комсомольскими организациями.

Миллиард рублей, который должно дать трудовое участие населения в дорожных работах заслуживает того, чтобы профсоюзные и партийные органы обратили, наконец, внимание на укрепление работниками местных организаций Автодора. Ни в одной организации, пожалуй, так остро не стоит вопрос о кадрах, как в Автодоре. Опыт показал, что те отделения Автодора, в которых оказывались энергичные работники, приносили огромную пользу социалистической стройке. Однако эти работники не долго разворачивались в Автодоре и их быстро перебрасывали как дельных людей на другую работу. Делегаты второго пленума Совета Автодора единодушно жаловались, что в Автодор как в «маловажную» организацию посылают на работу лишь тех товарищей, которые не смогли проявить себя ни на какой другой работе.

Это явление нужно немедленно прекратить, вопрос о кадрах в Автодоре немедленно урегулировать.

Что же должны сделать местные отделения Автодора, как они должны перестроить работу, чтобы оказаться достойными тех огромных задач, которые на них возложены в текущем году?

Центральный Совет Автодора указывает всем местным отделениям общества на необходимость:

1. Принять участие в составлении планов трудового участия населения в дорожных работах.
2. Совместно с дорорганами обеспечить доведение планов до села, колхоза и т. д.
3. Добиться рассмотрения планов работ, проводимых с трудовым участием населения в партийных и советских органах.
4. Развернуть агитационно-разъяснительную работу по подготовке населения к выполнению и перевыполнению принятых планов.
5. Возглавить соцсоревнование и ударничество на дорожных работах, обязав низовые коллективы Автодора и членов общества быть действительными застрельщи-



Работы с дорожным рутером (особым плугом) на каменистой почве





Прорыв на дорожном фронте — угроза широкой автомобилизации страны

Фото-этиюд Гафиза

ками применения социалистических методов при проведении трудового участия населения в дорожных работах.

6. Принять участие в создании на местах приманальных фондов и в их распределении.

7. Проявить инициативу и принять участие в организации при сельсоветах и риках дорожных секций, обеспечив их работоспособность выделением туда автодорожного актива.

8. Принять участие в подборе и выдвижении доруполномоченных при сельсоветах и в организации для них специальных курсов.

9. Создать на всех крупных объектах дорстроительства коллективы Автодора, уделив исключительное внимание развертыванию их работы.

10. Выделить сквозные бригады для постоянной помощи в работах наиболее важных объектов дорстроительства.

11. Оказать дорорганам конкретную помощь в мобилизации внутренних ресурсов, инструментов и изготовлении простейших дорожных снарядов.

12. Совместно с дорорганами принять меры к обеспечению работ в опытно-показательных районах ассигнованиями, техперсоналом, инструментом и

снарядами, подробно учитывая ход работ в этих районах.

13. Немедленно создать бригады с представителями профсоюзных и комсомольских организаций для проверки подготовленности дорожных органов к проведению трудового участия населения в дорожных работах.

14. Выделить в каждом отделе Автодора специальные тройки по содействию проведению трудового участия населения в дорожных работах.

Прорыв на дорожном фронте должен встряхнуть всю автодорожную организацию сверху донизу. Нельзя медлить ни минуты! Подготовка к весеннему строительному сезону должна проходить темпами, достойными третьего года пятилетки. Всех оппортунистов как правых, так и «левых», мешающих работать, не верящих в возможность выполнения намеченного плана работ, надо гнать из своих рядов. Все бездействующие отделения Автодора необходимо немедленно переизбрать, выделив в автодорожную организацию наиболее надежных и энергичных товарищей. Все местные организации Автодора должны раз навсегда усвоить, что Центральный Совет в данный период будет оценивать их работу по степени подготовки и проведения трудового участия населения в дорожных работах.

Н Беляев

**АВТОДОРОВЦЫ! ВКЛЮЧИВШИСЬ МИЛЛИОННОЙ МАССОЙ в РАБОТУ по ПРОВЕДЕНИЮ ТРУДОВОЙ ДОРОЖНОЙ ПОВИННОСТИ, ПОМОЖЕМ ВЫПОЛНЕНИЮ ДОРОЖНОЙ ПЯТИЛЕТКИ**



# ДАДИМ СУРОВЫЙ ОТПОР ОППОРТУНИСТАМ В ДОРОЖНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

## Убрать с дороги разгильдяев и маловеров

**С** 25 ПО 30 ДЕКАБРЯ при Цудортрансе работало всесоюзное дорожное совещание.

Совещание было созвано, чтобы подвести итоги строительства 1929—1930 г. и определить подготовленность к строительству 1931 г. На совещании были представители республиканских дортрансов, руководители основных краевых и областных дортрансов и низовые дорожные работники.

В вступительном докладе т. Александров дал экономическое обоснование пятилетнему плану и перспективам дальнейшего развития автодорожного хозяйства.

После информационного доклада автосектора Цудортранса совещание выслушало доклад об итогах дорожного строительства за 1929—1930 г. и подготовке к 1931 г. С содокладами по этому вопросу выступили начальники дортрансов РСФСР, УССР, Закавказья, Белоруссии, Узбекистана и начальник Ленинградского облдортранса.

В докладах определилась картина огромного прорыва в дорожном строительстве 1930 г. (в среднем 60 проц. выполнения плана) и еще больших прорывов на строительстве дорог низовой сети с привлечением труда населения (30—50 проц.); характерна и неуверенность отдельных докладчиков в выполнении плана на 1931 г.

Прорыв усиливается неудовлетворительным, а подчас и совсем низким качеством работ. Известную неопределенность в перспективе на 1931 г. вносит отсутствие окончательных лимитов и промфинплана строительства.

Тон неуверенности, испуга перед трудностями, предсказания «неизбежности» прорыва и пр. получили резкое осуждение в прениях, продолжавшихся полтора дня. Трудности чрезвычайно велики, препятствий много, но большевистским напором они должны быть преодолены. Пятилетка должна

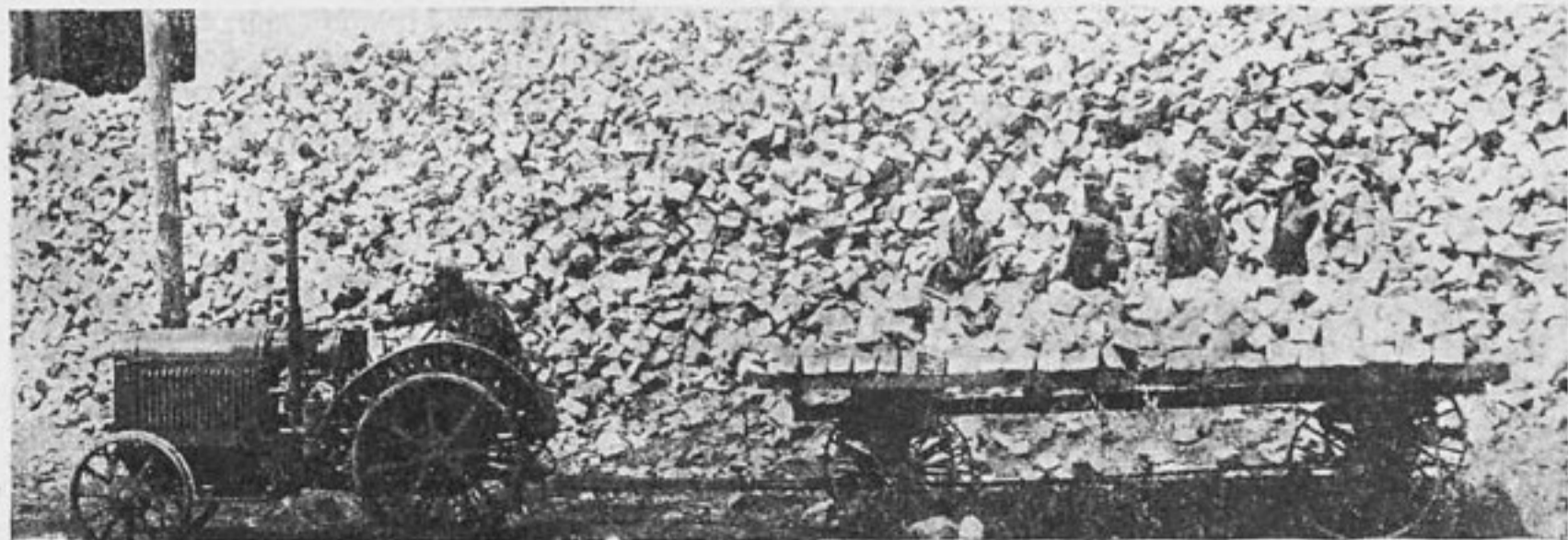
быть выполнена, и новый строительный год должен стать переломным в наступлении на бездорожье.

О роли Автодора в разрешении этой задачи говорил в прениях т. Фельдман, призывавший делегатов совещания стать в ряды активных членов общества.

После обсуждения основного вопроса о судьбах дорожного строительства были заслушаны содоклады по вопросам трудодорожной повинности, снабжения, кадров и рационализаторской работы. Все эти вопросы, играющие решающую роль в успешном дорожном строительстве в 1931 г., впервые получили детальное освещение. Особое внимание было уделено вопросам трудового участия населения в дорожных работах. Удельный вес трудовых вложений на 1931 г. значительно возрос, превышая прошлогодние, примерно, в девять раз и составляя, примерно, половину всех вложений в дорожное хозяйство на 1931 г. Успех этого мероприятия зависит от внимания и помощи всей общественности и от принятия решающих мер в ближайшие сроки. Совещание полностью одобрило это политическое - хозяйственное мероприятие, которое должно быть приравнено по своему значению к таким кампаниям, как посевная и подобные. Опыт Чувашии должен быть перенесен на все районы союза.

В секциях были намечены конкретные мероприятия по строительству дорог в 1931 г., трудовому участию населения в дорожных работах, организационной структуре работы дорорганов и укреплению ее низовой сети, подготовке кадров и другим вопросам развертывания работы.

Во все эти вопросы внесена известная ясность, выдвинуто много новых предложений, которые позволят придать более организованный вид дорожному хозяйству и строительству и переделать его на социалистический лад.



Подвозка камня для шоссе (Тарасо-Шевченковская МТС — УССР)

Фото Бродского



Нельзя обойти молчанием сравнительную безучастность к работе дорожного совещания ЦК союза строителей. Этот факт отражает слабую работу профсоюза строителей на местах в области дорожного строительства. Надо добиться коренного перелома.

На объединенное заседание президиума Совета Автодора с участниками совещания яви-

лось всего 3—4 делегата. Это лишний раз говорит о том, что руководители дорорганов недооценивают роли Автодора.

Придется, видимо, много поработать, чтобы достигнуть полной взаимопомощи и объединения сил общественности и дорорганов для совместного усиленного наступления на бездорожье.

Б.

## ДОРОЖНАЯ ПОВИННОСТЬ ПРИОБРЕТАЕТ ВАЖНЕЙШЕЕ ЗНАЧЕНИЕ

**Т**О ПСЛОЖЕНИЕ, которое создалось с прохождением финплана в Госплане СССР, вызвало большую тревогу в Президиуме ЦС Автодора. Указывалось, что 1931 г. является решающим годом в выполнении пятилетнего плана дорожного строительства. Автодорская общественность должна сигнализировать о нависшей угрозе срыва пятилетки дорожного хозяйства.

Президиум в первую голову обратил внимание на то, что намеченные Госпланом сокращения капиталовложений ставят под угрозу развитие механизации дорстроительства. Такое сокращение отодвигает подготовку минимальной дорожной сети, которая необходима для целесообразной эксплуатации того автопарка, который у нас будет в ближайшие два года.

Если мы создаем гигантские предприятия

по строительству тракторов и автомобилей, если мы проводим тракторизацию и автомобилизацию страны, то совершенно неизбежно соответствующее развитие дорожного строительства.

По этим и ряду других мотивов президиум ЦС Автодора постановил войти в СНК и бюджетную комиссию ЦИК СССР с ходатайством о том, чтобы суммы финансирования дорожного строительства на 1931 г. по возможности приближались к первоначальной наметке контрольных цифр, в свое время утвержденных ЦС.

Одновременно президиум ЦС Автодора обращает внимание всех автодорских организаций на всю важность перевыполнения контрольных цифр по трудовой дорожной повинности.

М. С.

## ПЕРЕД РАЗРАБОТКОЙ НОВОГО ЗАКОНА О ТРУДДОРПОВИННОСТИ

**С**УЩЕСТВУЮЩИЙ закон о трудовой дорожной повинности устарел. Некоторые пункты его дают иногда формальный повод вовсе не проводить труддорповинности. Нечетко говорится в законе о проведении дорожной повинности в пределах шести дней. Это дает основание многим рикам и сельсоветам сводить повинность к трем и менее дням. Недостаточно учитывается роль колхозов и совхозов в дорожном строительстве.

Совнарком признал необходимым разработать на 1931 г. новый законопроект о труддорповинности. В Главдортрансе и в дорожной секции ЦС Автодора разрабатываются сейчас проекты поправок и изменений к существующему закону о труддорповинности. Эта работа имеет большое практическое значение и представляет интерес для широких масс читателей «За Рулем».

Дорожная секция Автодора пришла к заключению, что труддорповинность должна проводиться ежегодно и повсеместно. К этому должно быть привлечено все работоспособное население села в обязательном порядке и в течение полных шести дней. Население в течение этого срока должно участвовать в работах не только своим трудом, но и инвентарем и тяговой силой.

До сих пор представление тяговой силы во многих местностях давало право участвовать натуральным трудом в течение меньшего количества дней. Этим часто пользовались кулац-

кие хозяйства и частные предприятия, что во многих местах искривляло классовый принцип в натуральной трудовой повинности.

Дорожная секция настаивает на устранении этого принципа. Нормы натуральной повинности должны неуклонно соблюдаться, независимо от использования инвентаря и тяговой силы населения. Выдвигается проект о том, чтобы кулацкие хозяйства и частные предприятия на селе участвовали в труддорповинности в течение не менее двенадцати дней.

Во многих районах населению предоставляется право заменять натуральный труд денежными взносами. На этой почве также могут быть классовые извращения. Вряд ли целесообразно допускать такую денежную замену при нынешних затруднениях с рабочей силой. Дорожная секция считает, что допускать эту замену следует лишь в самых крайних случаях, при чем в тех местностях, где она давно практикуется. Все средства от этой замены должны получить специальное назначение и расходоваться исключительно на организацию труддорповинности.

Опыт Чувашии показал, какое большое значение имеет охрана дорог и их правильная эксплуатация. Отмечая случаи разрушения недавно построенных в порядке труддорповинности дорог. В дорожной секции ЦС Автодора правильно отмечали, что наряду с обязательным дорожным строительством следует осуществлять



обязательную охрану дорог. Нужно широко разъяснить населению, что участие в охране дорог должно проводиться помимо обязательных шести дней по труддорповинности. Новый закон о труддорповинности должен предусмотреть добавочные дни на обязательную охрану дорог.

До сих пор обязательная труддорповинность не распространялась на колхозы и совхозы, которые вели дорожные работы в пределах своего хозяйственного плана. Дорожная секция ЦС Автодора считает, что к обязательному участию в дорожном строительстве должен привлекаться и социалистический сектор сельского хозяйства — колхозы, совхозы и машинно-тракторные станции.

Социалистический сектор занимает все большее место в местной хозяйственной жизни; колхозы начинают объединять большую часть сельского грудного населения. Без трудового и материального участия этой наиболее активной части населения вряд ли возможно успешное выполнение необходимого селу дорожного строительства.

Дорожное строительство тормозится отсутствием рабочих рук в строительный период. Колхозы могут мобилизовать большое количество рабочих рук на дорожное строительство при условии, если использование колхозных рабочих рук для дорожных работ будет тесно связано с всем производственным планом работ колхоза. Тогда колхозы не будут уклоняться от дорожной повинности.

## ДРАТЬСЯ за КАЖДЫЙ ИСПРАВНЫЙ ТРАКТОР!

**ТРЕВОЖНЫЕ** вести поступают с тракторного фронта. Обнаружена большая недостача запасных частей к тракторам. Зимняя ремонтная кампания проходит крайне неудовлетворительно, и если немедленно не будут приняты самые энергичные меры к ликвидации создавшегося прорыва, то тракторный парк окажется не в состоянии выполнить поставленную перед ним боевую задачу — провести весеннюю посевную кампанию.

Размещение заказов на запасные части по заводам проходит неорганизованно, и, что самое главное, организация производства запасных частей не обеспечена предварительной проработкой чертежей. Чертежи составляются недопустимо медленно. На это дело не мобилизованы в достаточной мере научно-технические силы.

Центральный Совет Автодора создал специальный штаб по оказанию помощи производству запасных частей к тракторам.

Товарищи научные работники, инженеры, техники, мастера, рабочие! Товарищи автодоровцы! Центральный Совет Автодора и штаб призывает вас приложить все усилия к тому, чтобы тракторы получили в срок запасные части.

Надо в наискратчайший срок оказать активное содействие проектированию и изготовлению требуемых чертежей по запасным частям.

Отсюда вывод, что дорожная повинность должна быть предусмотрена оперативным планом колхоза на данный год. По существу это совершенно неизбежно — содержание дорог в хорошем состоянии, дальнейшее развитие дорожной сети имеет громадное значение для всего хозяйства колхоза; всех его важнейших производственных процессов.

То же можно сказать о совхозах и МТС. Но здесь вопрос усложняется. Совхозы работают с наемной силой, часто временной. Это затрудняет возможность участия совхозов в обязательном дорожном строительстве.

Вопрос о способах участия совхозов в труддорповинности еще не проработан до конца. Несомненно одно, что совхозы, располагающие часто значительными дорожными бригадами и сложными дорожными машинами (например, зерносовхозы), должны связать свои дорожные мероприятия с ближайшими колхозами и селами. Совхозы дают свои бригады, специалистов и дорожные машины, колхозы дают рабочую и тяговую силу.

Следует выдвинуть вопрос об обязательном совхозно-колхозном участии в дорожной трудповинности. Тогда можно будет осуществить сплошное дорожное строительство одновременно на большом расстоянии.

М. Соломонов

От редакции. Придавая огромное значение вопросам трудповинности, редакция ждет от читателей откликов, основанных на практическом проведении трудповинности на местах.

Надо принять участие в спецификации запасных частей, определить важнейшие части, производство которых необходимо наладить в первую очередь.

Деловыми предложениями практиков-специалистов надо обеспечить выгоднейшие способы производства с сохранением ударных темпов работы и жестких сроков.

Надо организовать плановое снабжение запасными частями всего тракторного парка.

Автодоровская общественность и в первую очередь специалисты не могут оставаться в стороне от разрешения этих задач. Организованный ВАТО трест по производству запасных частей должен получить немедленную помощь! Придите на помощь своей консультацией, советами, опытом и знаниями.

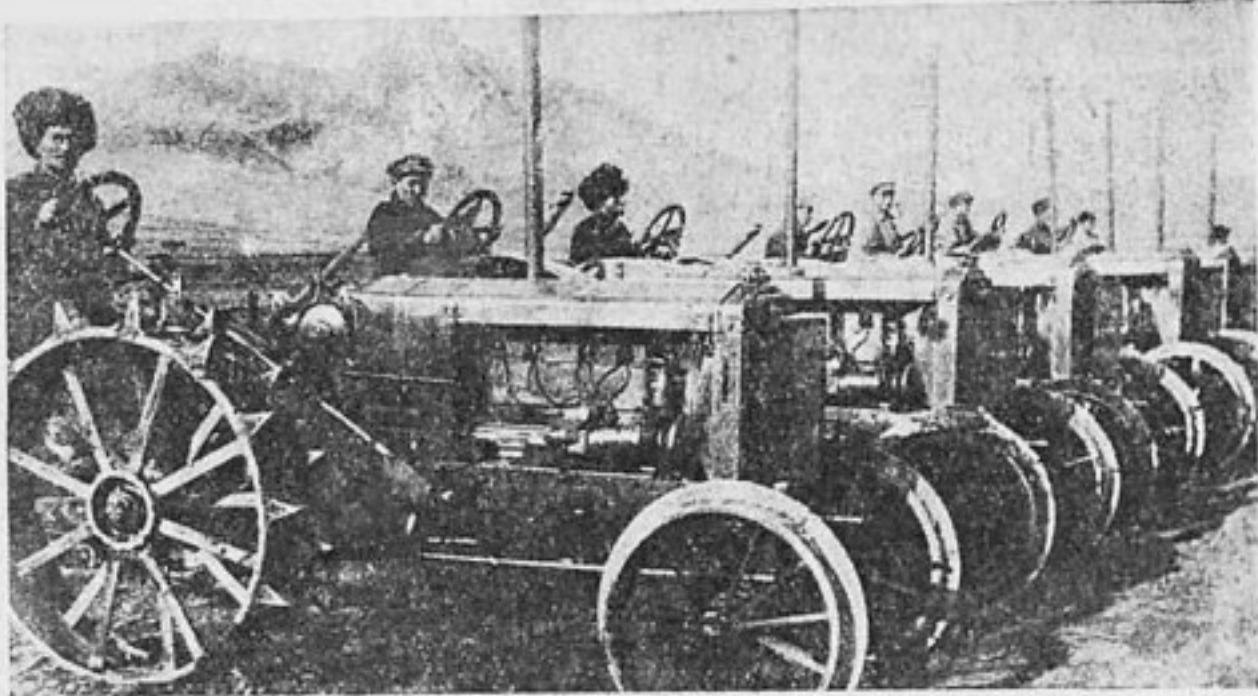
Создайте вокруг штаба, нового треста и всего производства запасных частей к тракторам атмосферу общественного внимания.

Трактор — опора коллективизации, опора социалистического земледелия — ждет вашей помощи. Включайтесь в борьбу за трактор!

Со всеми вопросами и предложениями обращайтесь в штаб помощи производству запасных частей при ЦС Автодора: Москва, Садово-Кудринская, 17, тел. 4-96-15.

Центральный Совет О-ва Автодор, Штаб помощи производству зап. частей,





Машинно-тракторная колонна колхоза им. Ст. Шаумяна (Азербайджан)

## МАШИННО - ТРАКТОРНЫЕ СТАНЦИИ И АВТОДОР

**О** ГРОМНАЯ роль трактора в социалистическом переустройстве сельского хозяйства общеизвестна.

Новые формы труда получают новую технику, и к концу пятилетки СССР станет доподлинно страной тракторов и автомобилей. Использование трактора в социалистическом секторе сельского хозяйства лучше всего происходит путем организации машинно-тракторных станций. Здесь наиболее полно сочетается самостоятельность колхозных масс в строительстве коллективных хозяйств с организацией и технической помощью пролетарского государства.

ЦК ВКП(б) на основании результатов первого года работы машинно-тракторных станций в своем постановлении от 29 декабря 1930 г. указывает, что машинно-тракторные станции—«лучшая форма организации советским государством крупного коллективного сельского хозяйства на высокой технической базе».

Центральный комитет постановил, что к концу 1931 г. число МТС должно быть доведено до 1400 с тракторным парком в 980 тыс. тяговых сил, из них к весне 1931 г.—1105 МТС с тракторным парком в 692 тыс. сил. Этот гигантский план строительства МТС требует больших капитальных затрат, осуществимых в том случае, если наряду с значительными вложениями государства будут привлечены средства колхозного крестьянского населения. Для этого необходимо развернуть массовую разъяснительную работу по распространению акций Трактороцентра. Строительство МТС в каждом районе, крае должно осуществ-

ляться в прямой зависимости от степени участия в нем населения своими средствами.

Значительное внимание в постановлении ЦК обращается на максимально бережное отношение к машинам и на решительную борьбу со всякими случаями небрежного и халатного отношения с ними.

ЦК считает необходимым, чтобы Совнарком СССР издал специальный закон, предусматривающий наложение взысканий за небрежное отношение к тракторам и сельскохозяйственным машинам.

Общество Автодор, включившее в круг своей деятельности трактор, должно мобилизовать своих членов на выполнение постановления ЦК. Создание кадров технически-грамотных трактористов, бережное отношение к машинам, участие в кампании заключения договоров МТС с колхозами—вот те пути, по которым должна пойти работа организаций Автодора на селе.

Создание коллективов Автодора в колхозах и совхозах, являющееся в настоящее время важнейшей задачей Автодора, поможет лучшему выполнению на местах партийной директивы. Все местные организации Автодора должны обратить самое усиленное внимание на создание сельских коллективов. Центр тяжести работы Автодора в 1931 г. переходит из города на деревню, и этого не должен забывать ни один работник Автодора.

Автодорская организация активно и полно должна принять участие в выполнении постановлений ЦК!

**АВТОДОРОВЦЫ, ГОТОВЬТЕСЬ К ВЕСЕННЕМУ СЕВУ! УСИЛИМ БОРЬБУ С РАСХЛЯБАННОСТЬЮ, ВОЛОКИТОЙ И БЮРОКРАТИЗМОМ. ВСТРЕТИМ ВО ВСЕОРУЖИИ ВТОРУЮ БОЛЬШЕВИСТСКУЮ ВЕСНУ!**



# ДАЕШЬ ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ К ТРАКТОРАМ!

**Н**А ЗАСЕДАНИИ тракторной секции ЦС Автодора представитель ВАТО заявил, что положение с запасными частями продолжает оставаться очень напряженным.

Зимние заказы Сельхозснабжения по запасным частям на сумму 78 млн. руб. расплылись между 92 заводами СССР. Нет уверенности, что заказы будут выполнены к весне. Необходимо выделить специальные заводы по производству запасных частей.

Вполне правильно поступило ВАТО, организовав специальный трест по производству запчастей, но новому тресту пока не выделены заводы, он не располагает специалистами, не имеет чертежей и занимается лишь малоблагодарным планированием заказов между многочисленными заводами.

Дело осложняется еще тем, что заявки основного заказчика—Сельхозснабжения—на запасные части сильно преувеличены. На складах Сельхозснабжения оказалось, например, запасных частей к импортным тракторам «Кейс» приблизительно на два года.

Выяснилось, что задержка с выпуском чертежей для образцов запасных частей продолжается. ВАТО передало это дело научным институтам; в результате трест до сих пор не имеет чертежей на самые ответственные детали, хотя времени прошло не мало. Бригады ВАТО тщетно разыскивают чертежи в портах прибытия импортных запасных частей и на складах. Создается угроза, что 40 проц. требуемых образцов не удастся получить.



Изготовление тракторных шкивов на ленинградском заводе «Экономайзер»

Фото Н. Черникова

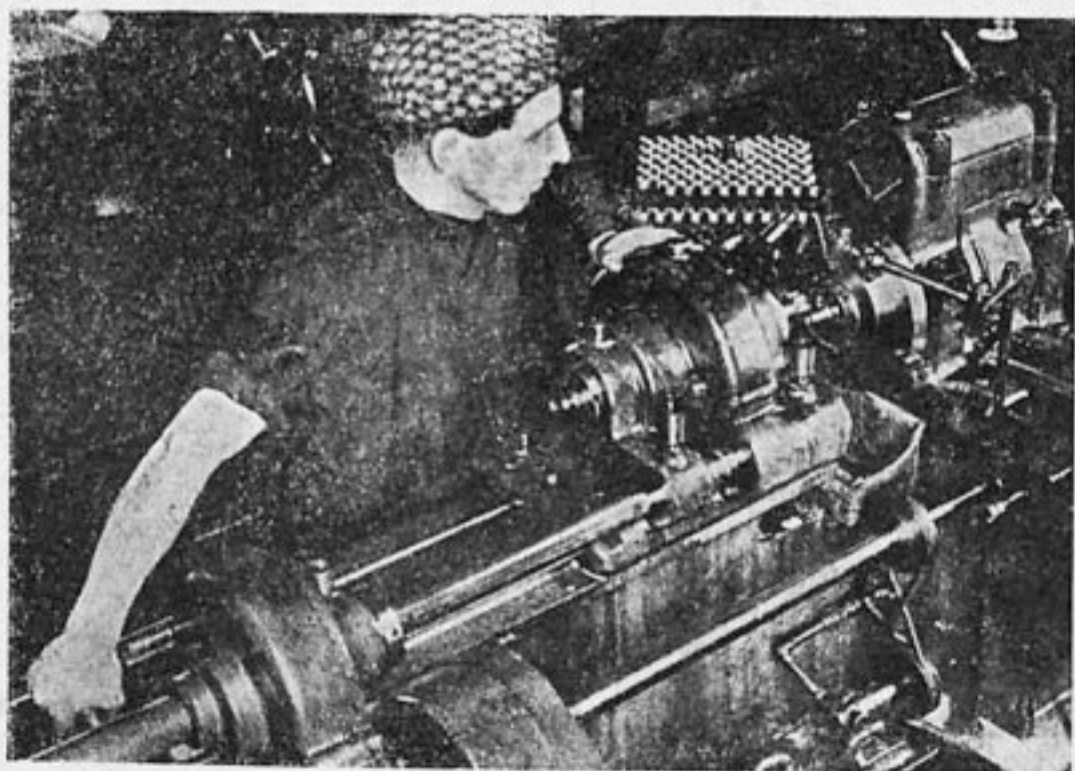
Представитель Трактороцентра указывал на дефекты в работе треста запасных частей. Заказы даются трестом недостаточно продуманно. Трест должен добиться большего учета заводов, выпускающих запчасти, специализации заводов по выпуску определенных деталей. Пока Трактороцентр не может рассчитывать на реальную помощь треста ВАТО.

Положение остается очень тяжелым. Некоторые системы тракторов, работающих в Средней Азии вышли из строя из-за отсутствия запасных частей и в весенней кампании участвовать не смогут.

В ответ на эти заявления представители ВАТО указывали на то, что Трактороцентр не оказывает действительной помощи тресту запчастей ни своими чертежами, ни личными мастерскими, а помощь могла бы быть очень существенной. Пусть Трактороцентр даст, хотя бы на время, имеющиеся у него фрикционные прессы, и выпуск запасных частей для тракторов Средней Азии будет усилен.

Представитель Союзсахара отмечает, что 4 тыс. тракторов сахарных комбинатов совершенно не обеспечены запасными частями. Необходимо к весне сменить все гильзы, поршневые кольца. При этих условиях Союзсахар не может рассчитывать на помощь треста «ВАТО-Запчасть». Союзсахар добивается выделения для его нужд специального завода по производству запасных частей. Сахарные комбинаты могли бы немедленно приступить к значительному производству запасных частей в своих мастерских, но нет для этого металла.

Член президиума ЦС Автодора т. Миллер, подводя итоги развернув-



За фрезеровкой корпуса автотракторных свечей (завод им Калинина, Ленинград)

Фото Б. Терехова



шимся прениям указал, что трест «ВАТО-Запчасть» приступил к работе в такое время, когда требуются немедленные и решительные мероприятия по массовому производству запасных частей к весенней кампании. Трест получил тяжелое наследство, и рассчитывать на то, что он сможет немедленно справиться с создавшимся положением, вряд ли возможно. Трест должен иметь крепкое руководство,

располагать авторитетными кадрами специалистов. Особенно необходимо общественное содействие тресту. Все московские специалисты - автодоровцы должны оказывать тресту всемерное содействие.

Секция решила просить президиум ЦС Автодора создать специальный штаб по оказанию помощи тресту «ВАТЦЗапчасть».

## АВТОДОРОВЦЫ САРАТОВА и ОДЕССЫ ПОМОГАЮТ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА ЗАПЧАСТЕЙ

**Б**РИГАДЫ треста «ВАТО-Запчасть», посланные в Саратов и Одессу для выяснения положения с производством на местных заводах запасных частей к тракторам, отмечают, что местные автодоровские организации принимают активное участие в создании производства запасных частей.

Они оказывают существенную помощь заводам, производящим запчасти, организуют общественный контроль над производством, создают для этой цели штабы.

Другие местные общественные организации пока еще недостаточно участвуют в усилении производства запасных частей к тракторам в течение зимнего периода.

## АВТОДОРОВСКУЮ РАБОТУ в ДЕТСКИЕ ВАГОНЫ-КЛУБЫ!

**В**НЕШКОЛЬНЫЙ отдел Наркомпроса применяет сейчас очень интересную форму инструктивно-показательной консультации с пионер-работниками, внешкольниками и общественниками по внешкольной работе с детьми. Совместно с ЦБ юных пионеров и ЦК железнодорожников организуются передвижные базы — вагоны-клубы. В их числе имеется показательный инструктивный вагон, который посетил Белоруссию и провел там большую работу.

Автодоровской работы вагон почти не вел. А между тем, случайно имевшиеся в нем несколько плакатов об устройстве педального автомобиля требовались детьми нарасхват. В одном из городов, где работники вагона-клуба могли дать не весь город 2 (два!!) экземпляра этого плаката, дети буквально подрались из-за обладания ими.

Недавно вагон отправился в новый рейс на Дальний Восток. Секция по работе с детьми при Автодоре связалась с организаторами вагона и разработала план автодоровской агитационно-инструкторской работы агитвагона.

По плану вагон широко популяризирует задачи всесоюзного детского похода за мотор и дорогу и мобилизует общественность на участие в походе.

Вагон привлекает пионервожатых, педагогов, внешкольных работников, избачей для организации ими на месте автодоровской работы (в пионеротряде, школе, избе-читальне, в дет-клубе).

Формы и методы автодоровской работы вагона таковы:

1. Организация митингов, собраний ребят, а также бесед с небольшими группами. Проработка положения о группах ЮДА, меры к созданию и оформлению групп на месте.

2. Показ автодоровской кинофильмы и выставки-уголка Автодора в вагоне, снабжение автодоровской литературой и материалами по работе. Популярная техническая консультация по устройству детских автомобилей.

3. Организация в вагоне совещаний пионервожатых, педагогов, внешкольных работников, избачей по детской автодоровской работе и по походу.

Вагон имеет группу живого и кукольного театра, в репертуар которого включается впервые на детской сцене художественный автодоровский материал.

В вагоне организована выставка Автодора. Вагон имеет достаточное количество автодоровской литературы для взрослых и для детей.

В различных пунктах СССР, на отдельных дорогах сейчас также организуются детские агитвагоны-клубы. Надо, чтобы местные отделения Автодора связались бы с их организаторами и помогли бы им создать выставку-уголок Автодора в вагоне, снабдили их материалами, моделями и пр.

Наконец, чрезвычайно важно, чтобы автодоровские коллективы, группы юных друзей Автодора на местах, расположенных по пути следования агитвагонов, умело бы их использовали для развертывания автодорожной работы среди детей.

Е. Русанов

**ВСЕ АВТОДОРОВЦЫ ДОЛЖНЫ ОКАЗЫВАТЬ ПОМОЩЬ ШТАБУ ЗАПАСНЫХ  
ЧАСТЕЙ ПРИ ЦЕНТРАЛЬНОМ СОВЕТЕ АВТОДОРА**



# АВТОТРАНСПОРТ СССР в 1931 ГОДУ

„Наступающий 1931 г. является решающим годом в деле осуществления лозунга: „Пятилетка в четыре года“. На безусловном выполнении намеченного плана во всех его частях и особенно на качественных его показателях (улучшение показательной работы транспорта) должно быть сосредоточено максимум внимания, максимум энергии“.

(Из резолюции объединенного пленума ЦК и ЦКК ВКП(б) от 19 декабря 1930 г. по вопросу „О народнохозяйственном плане на 1931 г.“)

## АВТОТРАНСПОРТ в СССР и ЗА ГРАНИЦЕЙ

**Е**СЛИ истекший второй год пятилетки явился переломным в истории послереволюционного автотранспорта в СССР, то наступающий третий год (1931 г.) оказывается первым годом строительства советского автотранспорта на новых началах.

Третий год пятилетки решает вопросы организации автотранспортного хозяйства и качественных показателей его работы и на основе достигнутых успехов подходит вплотную к проблеме централизованного транспорта.

В этом и заключается основное отличие автотранспортного хозяйства СССР от автотранспортных хозяйств других стран.

В Западной Европе и Америке основная масса автотранспорта представляет собой распыленные автотранспортные единицы. В этих странах структура автохозяйства не носит строго целевого народнохозяйственного характера и не обеспечивает во многих случаях высокого эффекта работы.

В СССР, благодаря правильной концентрации автотранспорта в едином автотранспортном хозяйстве «Союзтранс» и в автотранспортных хозяйствах по линии промышленности, снабжения, кооперации, сельского хозяйства, почты, создаются самые благоприятные условия для получения высоких показателей работы.

Правда, и Западная Европа и Америка дают много примеров высококачественной работы укрупненных автотранспортных хозяйств. В качестве примера можно назвать американское автотранспортное общество «Экспресс», обслуживающее железные дороги и насчитывающее свыше 10 тыс. автогрузовых машин; автотранспорт германского почтового ведомства, достигший к 1930 г. 11 тыс. автомашин и продолжающий расширять свои размеры;

автотранспорт американского телеграфного и телефонного общества Белл, состоящий свыше чем из 16 тыс. автомашин; автомобильный парк английских железных дорог, французских железных дорог и др. Укрупненные автопредприятия пассажирского назначения можно встретить в САСШ, Англии, Франции, Германии, Италии, Швейцарии, Австрии, Венгрии, Чехо-Словакии, Швеции, Норвегии, Южн. Африке, Сев. Африке.

Но все эти автопредприятия создавались в течение целого ряда лет и по своему масштабу уступают централизованному автотранспортному хозяйству «Союзтранс».

## РОСТ АВОПАРКА „СОЮЗТРАНСА“

О неслыханном в истории мирового автомобильного транспорта темпе роста автопарка «Союзтранса» можно судить хотя бы по сравнительному состоянию его парка на 1 октября 1930 г., на 1 января 1931 г. и предполагаемого на 1 января 1932 г.

Грузовой автопарк Союзтранса на 1 октября 1930 г. насчитывал 1.210 грузовиков, на 1 января 1931 г. — 2.204, а к 1 января 1932 г. он должен увеличиться до 8.548 грузовых машин. Сюда не входят тягачи, специальные автомашины и прицепки.

Кроме грузовых машин автопарк Союзтранса будет насчитывать на 1 января 1932 г. 895 автобусов, не считая легковых машин и мотоциклов.

Автопарк Союзтранса (без прицепок) в период с 1 октября 1930 г. до 1 января 1932 г. увеличивается с 1.750 единиц до 9.771.

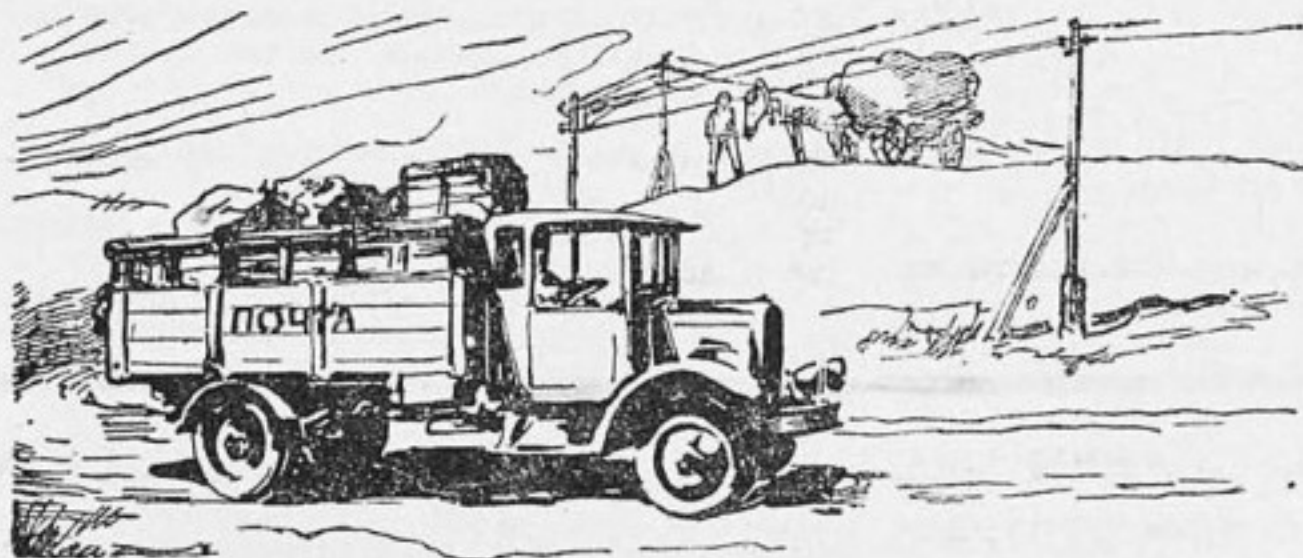
Значительных размеров также достигает парк, обслуживающий сельское хозяйство, промышленность и почтовые перевозки.

## ПОЧТОВЫЙ АВТОТРАНСПОРТ

В область почтовых транспортных операций входит, на ряду с собственными почтовыми перевозками, перевозка пассажиров.

Подобная комбинированная почтово-пассажирская служба представляет одно из наиболее удачных разрешений увязки отдельных видов автотранспортных перевозок. И здесь перед автотранспортом, как средством культурного развития страны, открываются самые широкие перспективы.

Характерно, что и в области почтового автотранспорта





1930—1931 г. показывает резкий пере-  
лом, отчетливо видный при рассмотрении роста  
почтового автотранспорта за 15-летний период  
1917—1932 гг.

Таблица развития почтового транспорта СССР за  
1917—1932/33 гг.

Г о д ы	Общее число автомашин	В том числе почтово-пасса- жирских автобусов
1917 . . . . .	21	
1922 . . . . .	73	
1925/26 . . . . .	225	
1926/27 . . . . .	384	
1927/28 . . . . .	404	18
1928/29 . . . . .	540	98
1929/30 . . . . .	774	151
1930/31 . . . . .	2590	856
1931/32 . . . . .	6690	2856
1932/33 . . . . .	14100	8000

Примечание. Годы 1930/31, 1931/32 и 1932/33 состав-  
лены по одному из вариантов пятилетки.

В 1917 г. автотранспорт почтового ведомства насчитывал 21 автомашину, к 1922 г. он увеличился до 73, в 1927—1928 г. он составлял 404 единицы и в 1932—1933 г. он должен, согласно одному из вариантов пятилетнего плана связи, увеличиться до 14 000 единиц, в том числе 8 000 почтово-пассажирских автобусов.

#### СЕТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ СООБЩЕНИЙ

Вообще, развитие пассажирского автотранспорта в СССР пойдет по пути самого широкого применения автотранспорта общего пользования—автобусов и таксомоторов. В свою очередь широкое развитие получают автомобильно-грузовые линии общего пользования.

И здесь 1931 г. определенно дает резкий сдвиг в смысле расширения сети автомобильных линий общего пользования.

Если в 1924—25 г. на автомобильных линиях работало 300 автомашин (в том числе автобусов, грузовиков и легковых машин) и в 1927—28 г. число этих машин возросло до 1 548, то на 1 января 1932 г. одних только автобусов на этих линиях будет работать 3 438 единиц; приняв среднюю норму протяжения сети на одну машину в 10 км (исходя из средней нормы за период 1924—1925—1927—1928 гг.) получим, что автобусная сеть на указанное число достигнет около 35 000 км. Кроме того эта сеть увеличивается за счет грузовых автомашин и легковых автомобилей, поддерживающих междугородное регулярное сообщение.

Один только Союзтранс в 1931 г. будет обслуживать 159 линий, общим протяжением в 15 120 км и средней длиной линии в 95 км.

#### ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ АВТОТРАНСПОРТА

Кроме Союзтранса активную работу по эксплуатации автомобильных линий будет вести Наркомпочтель и коммунальные хозяйства.

Благодаря организации укрупненных автохозяйств, измерители работы в 1931 г. еще больше повышаются и достигнут для Союзтранса 23 000 тонно-километров на тонну парка, что приблизительно в 2—3 раза превышает измерители работы в неорганизованных и распыленных автохозяйствах.

Улучшение работы автотранспорта Союзтранса в 1931 г. оказывается еще более разительным, если сравнить ее с работой грузового автотранспорта СССР за 1920—1928 гг.

Улучшение показателей работы грузового автотранспорта СССР за 1920—1931 гг.

Г о д	Число тонно-километров на 1 грузовую машину за месяц	Г о д	Число тонно-километров на 1 грузовую машину за месяц
1920 . . . . .	407	1925 . . . . .	940
1921 . . . . .	565	1926 . . . . .	1065
1922 . . . . .	479	1927 . . . . .	1000
1923 . . . . .	609	1928/29 . . . . .	1152
1924 . . . . .	406	1929/30 до окт 1930 особ. кв. и 1931 . . . . .	1850 3885 5400

Одна средняя грузовая автомашинка «Союзтранса» (в 2,8 т) дает в месяц 5 400 тонно-километров на машину. В 1920 г. одна грузовая машина, входившая в состав грузового автотранспорта СССР, делала в месяц всего 407 тонно-километров, и эта цифра, постепенно повышаясь, достигла в 1928 г. всего лишь 1 152 тонно-километров за месяц на машину.

#### ОБЪЕМ АВТОГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК в СССР

Рост автогрузового парка СССР, улучшение его работы позволило в значительной степени увеличить объем автомобильных грузовых перевозок.

Так в 1929 г. работа грузового автопарка СССР составляла около 145 млн. тонно-километров, в 1930 г. она возросла до 385 млн. тонно-километров, и в 1931 г. она увеличивается до 1 150 млн. тонно-километров, при чем на долю Союзтранса приходится около 280 млн. тонно-километров.

На повышение качества работы автотранспорта существенное влияние окажут сети авторемонтных и вулканизационных мастерских, автоснабжающих баз и т. д.

В ближайшее время намечено открыть в крупных центрах Союза 20 опытных авторемонтных станций и 40 вулканизационных мастерских.

В связи с внедрением в сельское хозяйство значительного количества автомашин на авторемонтные станции выпадает серьезная задача по обслуживанию сельскохозяйственного автотранспорта. Задача эта облегчается стандартностью типов автомашин, выпускаемых советскими автозаводами.

#### СНИЖЕНИЕ НОРМ РАСХОДОВАНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ

На ряду с повышением показателей работы 1931 г. позволит разрешить качественную сторону эксплуатации автотранспорта, что выразится в уменьшении расхода топлива и смазочных материалов и в увеличении километража резины.

Особенно характерно, что если 1930 г. в отношении автотранспорта дал сдвиг рационализации и удешевления гаражного строительства, то 1931 г. даст определенный сдвиг



в снижении норм расходования эксплуатационных материалов. Главное его значение заключается в том, что он окажет соответствующее влияние на следующие два года 1932—1933 г., в течение которых в эту область эксплуатации автотранспорта будет внесена полная ясность.

Таблица годового пробега автомашин и нормы расходования топлива на километр в грам. за 1931/1933 гг.

Тип автомашин	1931 г.		1932 г.		1933 г.	
	Годовой пробег в км	Нормы на 1 км в г	Годовой пробег в км	Нормы на 1 км в г	Годовой пробег в км	Нормы на 1 км в г
Легков. автомоб.	20000	170	23000	150	25000	130
Грузов. автомоб. в 1½ т . . . . .	28000	200	30000	180	35000	160
Грузов. автомоб. в 2½ т . . . . .	28000	320	30000	300	35000	280
Грузов. автомоб. тяж. тоннажа . . . . .	25000	435	30000	420	35000	410
Специальные автомобили . . . . .	10000	320	12000	300	15000	290
Автобусы малые . . . . .	10000	200	35000	180	40000	160
"    средние . . . . .	30000	320	35000	300	40000	280
"    большие . . . . .	40000	435	40000	420	45000	410
Мотоциклы . . . . .	15000	40	15000	35	15000	35

#### АВТОПАРК СССР

Успех в рационализации автотранспортного хозяйства сопровождается одновременно дальнейшим ростом автотранспортного парка; при чем и здесь автомобилизация транспорта в СССР носит совершенно иной характер, нежели в других странах.

В СССР рост и структура автомобильного транспорта носит строго целевой характер. Этим и объясняется, что основное увеличение автопарка идет по линии грузового автотранспорта и затем по линии автобусного и специального автотранспорта. Легковой же автотранспорт отодвигается пока на последнее место.

Сравнение состояния автопарка на 1 января 1928 и 1932 г. позволяет получить ясное представление о динамике роста автотранспорта СССР.

За этот период легковой автотранспорт даст увеличение всего на 72 проц., в то время как грузовой автотранспорт показывает увеличение на 588 проц., автобусный транспорт на 209 проц. и специальный транспорт на 109 проц.

Таблица изменения автотранспорта СССР в 1928—1932 гг (1 января)

Годы	Автомобили					Мотоциклы
	Легковые	Грузовые	Автобусы	Специальные	Всего	
1928 1/1 . . . . .	7457	6517	1110	1342	16426	6305
1928 1/X . . . . .	8017	7217	1429	1545	18248	7685
1929 1/X . . . . .	8800	9000	1800	1800	21400	8700
1930 1/X . . . . .	10580	16491	1830	2010	30910	8450
1931 1/1 . . . . .	10675	18980	1810	2137	33800	8540
1932 1/1 . . . . .	12857	44333	3138	2798	63926	8813

#### РОСТ АВТОПРОМЫШЛЕННОСТИ В СССР

Советский автотранспорт своим ростом во многом обязан росту советской автопромышленности, которая в 1931 г. будет развертываться широко и разносторонне.

В 1931 г. советские автозаводы выпускают 33 920 автомашин (считая в том числе собираемые из ввозимых из Америки агрегатов) против—5 910 автомашин, выпущенных в 1929—1930 гг. и 1 450, выпущенных в 1928—1929 г.

В 1932 г. советскими автозаводами будет уже выпущено 111 тыс. автомобилей и в 1933 г.—200 тыс. автомобилей.

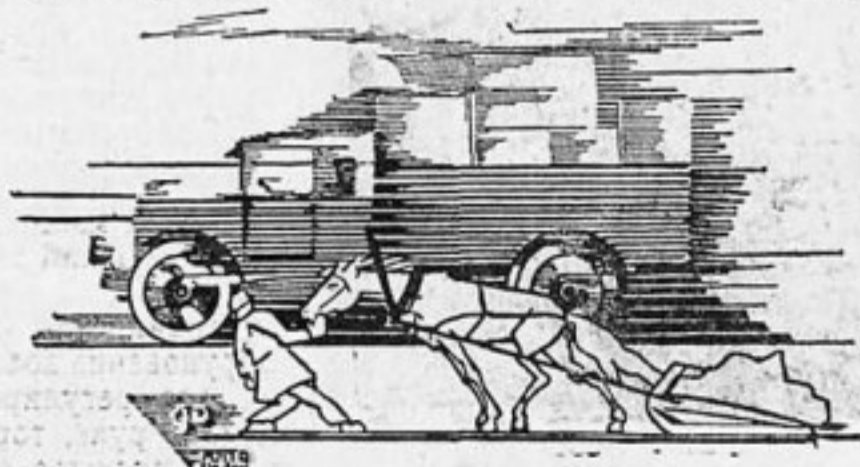
Эти громадные цифры выпуска автомашин в период, началом которого является 1931 г., и ничтожные цифры производства автомобилей в период предшествующий 1931 г., выделяют 1931 г. как год, решающий судьбы советской автопромышленности.

Любопытно, что вся довоенная продукция автомобилей в России с 1908 до 1915 г. не превысила 450 легковых автомобилей (в том числе 10 грузовых автомашин).

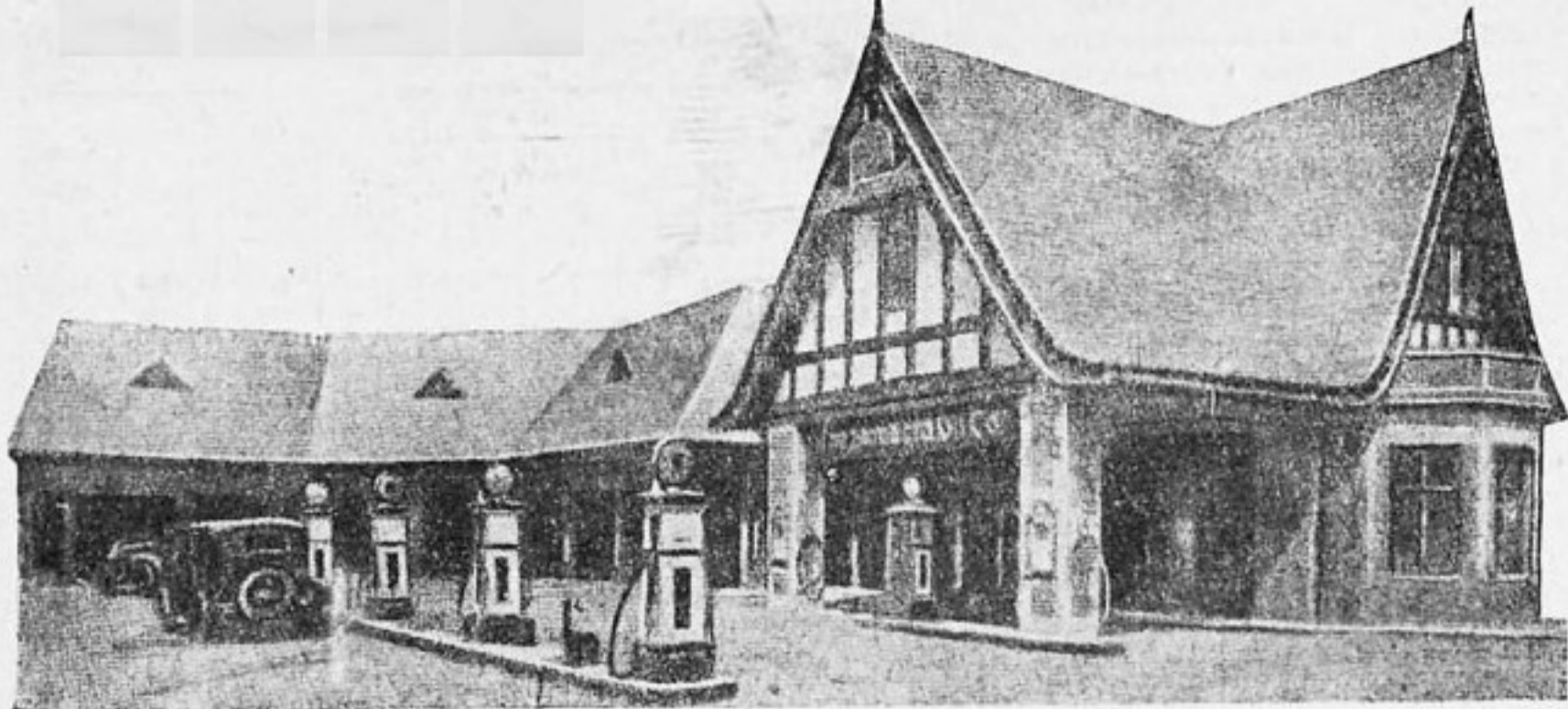
Таблица роста автопромышленности и автопроизводства в довоенной России и в СССР за период 1910—1933 г.

Г о д	Число выпущенных машин	Г о д	Число выпущенных машин
1910 . . . . .	10	1925/1926 . . . . .	307
1911 . . . . .	33	1926/27 . . . . .	467
1912 . . . . .	78	1927/28 . . . . .	677
1913 . . . . .	100	1928/29 . . . . .	1450
1914 . . . . .	140	1929/30 . . . . .	5110
1915—7 м . . . . .	—	1930 ос. кв. . . . .	3535
1916 за 1923/24 . . . . .	90	931 . . . . .	33920
1924/1925 . . . . .	100	1 82 . . . . .	111000
		1933 . . . . .	200000

Рост производства автомобилей может служить символическим выражением дальнейших судеб советского автомобильного хозяйства. В 1931 г. мы вступаем в новый период автомобилизации нашей страны.







Образец американской авторемонтной станции, снабженной четырьмя колонками

## НАЧИНАЕМ ОРГАНИЗОВАННОЕ СНАБЖЕНИЕ И РЕМОНТ АВТОМОБИЛЕЙ В СССР

**17** ИЮНЯ прошлого года Совнарком СССР постановил организовать для снабжения и ремонта автомобилей государственное всесоюзное предприятие «Авторемснаб».

Задачами Авторемснаба являются:

а) снабжение потребителей автомобилями, мотоциклами, запасными частями и другим авто-мото-имуществом советского и иностранного производства;

б) капитальный ремонт авто-мото-транспорта;

в) производство оборудования и инструмента для ремонтных мастерских и инвентаря для гаражей;

г) организация сети вулканизационных мастерских для ремонта покрышек;

д) организация снабженческой сети.

Авторемснаб за полгода работы открыл 8 областных и краевых контор и одно агентство и разработал план снабжения запасными частя-

ми на сумму 55 млн. руб. В эту сумму входит все автомобильное снабжение советского и иностранного производства (запчасти, автопринадлежности, рессоры и рессорная сталь, шасси и гаражный инструмент, электрооборудование, черные металлы, цветные металлы и резиновые изделия, камеры и покрышки не входят).

Авторемснаб снабжает и обслуживает автомобили: «Форд-А» и «АА», Я-5 «СПА» (мод. 30, 31 и 25), «Фиат» (груз. и легк.), Я-4, «Мерседес-Бенц», «Лянчия», «Штейер» (легк. и груз), «Рено», «Заурер» (3 и 5 т.), «Грейф-Штифт» (2, 3½ и 4½ т.).

Для создания ремонтной сети и рационального использования запчастей Авторемснаб разработал три типа ремонтных станций: «А», «В», «С».

Авторемонтная станция типа «А» предназначается для капитального ремонта, основанного на принципе взаимозаменяемости частей, что позволяет довести простой машины в ремонте до минимума.

Такая авторемонтная станция будет производить у себя ремонт снятых отдельных агрегатов и мотора, включая расточку цилиндров, шлифовку коленчатых валов, заливку подшипников с приработкой их на валу, притирку клапанов, заднего моста, передней оси, которые после ремонта поступают в кладовую.

Предусмотрена организация испытательной станции для моторов, вулканизационной мастерской для камер, моечных помещений для мойки машин и деталей и др.

Станция типа «А» помимо ремонтного оборудования должна иметь приспособления для регулировки различных механизмов — руля, тормоза, а также необходимое гаражное оборудование.



Образец немецкой бензино-раздаточной колонки



Ремонтная станция типа «В» рассчитана для выполнения среднего ремонта, а также для ремонта случайно выбывших из строя отдельных механизмов машин.

Эта станция кроме того включает моечную, бензиновую колонку и рекуператор для переработки отработанного моторного масла.

Ремонтные станции типа «С» предназначены, главным образом, для выполнения механо-профилактических работ (регулировка, смазка и крепление ослабших болтов и механизмов у поступающих на станцию машин).

Все эти станции будут оборудованы: подъемниками, приспособлениями и компрессорами, ускоряющими процессы смазки и замены масла, аккумуляторно-зарядочными, моечными приспособлениями, бензиновыми колонками и т. д.

Одно из важнейших мероприятий, которое надо провести ВАТО в связи с организацией авторемонтных станций, — это упорядочение автопрофилактики (регулярный осмотр и ремонт) в Союзе. Это не только снизит непроизводительные расходы, связанные с потерями, но позволит рационализировать эксплуатацию машин, удлинив срок их службы.

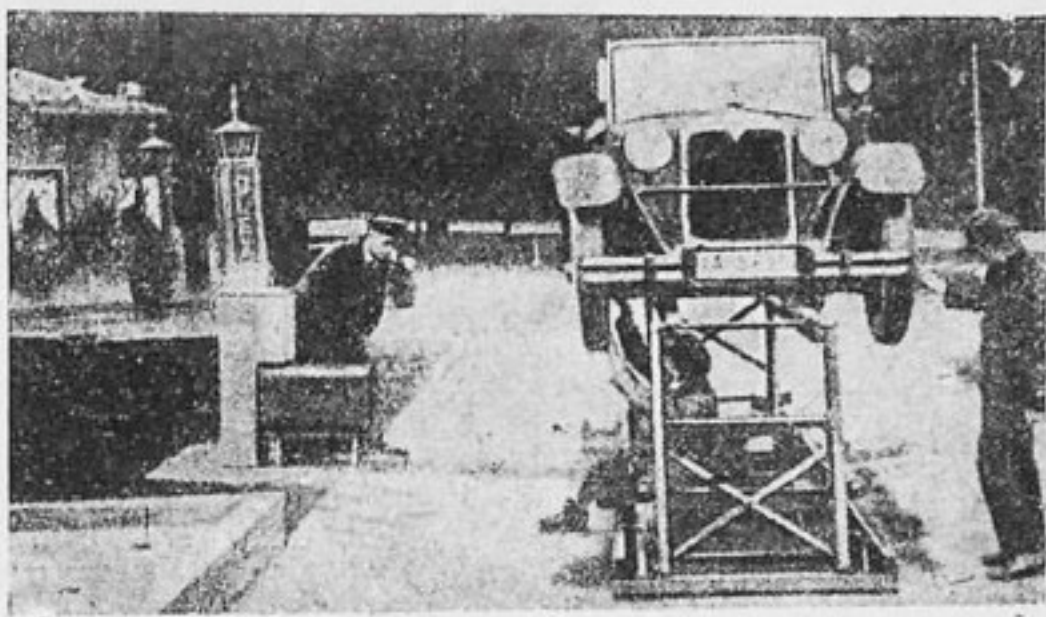
По данным американской практики на 100 случаев ремонта, проходящего через ремонтные станции (исключая случаи аварийности и замерзания), 76 падает на несвоевременную смазку, подтяжку ослабших гаек и болтов, регулировку отдельных механизмов, невнимательный уход за тормозами, аккумулятором, резиной и арматурой и несвоевременную смену отработанного моторного масла.

Для изучения ремонтного дела ВАТО командировало за границу специальную комиссию. По возвращении ее из-за границы будет установлено, где должны быть построены ремонтные станции и в каком количестве.

Пока правление ВАТО наметило к постройке как опытно-показательные:

станций типа «А» . . . . .	1
станций типа «В» . . . . .	8
станций типа «С» . . . . .	11

Особым постановлением сектора снабжения и сбыта ВСНХ СССР все снабжение резиной Резинообъединение с 1 января 1931 г. передает Авторемснабу.



Приспособление для подъема автомобилей при осмотре на заграничной автостанции

Авторемснаб проектирует четыре типа вулканизационных мастерских и предполагает в 1931 г. построить в 34 пунктах 39 таких мастерских, 19 мастерских с пропускной способностью на 10 покрышек в день, 13 мастерских с пропускной способностью на 35 покрышек в день, 5 мастерских на 100 покрышек в день и 2 мастерские с пропускной способностью на 200 покрышек в день.

За границей заказано специальное вулканизационное оборудование, а в дальнейшем это оборудование мы будем производить сами на наших заводах.

При московской мастерской предполагается открыть 3-месячные курсы вулканизационного дела для обеспечения кадрами работников по вулканизации.

Авторемснаб размещает на наших заводах заказ на два очень важных вулканизационных аппарата. Один — примусной, который будет обслуживать отдаленные пункты Союза и разрозненные автохозяйства (колхозы, совхозы и т. д.); другой — ручной (уже применяется Зернотрестом). Любой шофер в дороге сможет завулканизировать резину специальным аппаратом.

Разрешение этих задач требует соответствующих кадров. Местные автодорожские и автохозяйственные организации должны прийти в этом на помощь Авторемснабу.

**С. Быстров**

*От редакции.* Помещая статью одного из руководителей Авторемснаба о задачах этой организации, мы ждем откликов читателей и практических работников о характере работы местных отделов и мастерских Авторемснаба.

**ПРИКАЗОМ ПУРРКА № 29 от 5 ДЕКАБРЯ 1930 г. ЖУРНАЛ „ЗА РУЛЕМ“ ВКЛЮЧЕН в ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ ЧАСТЬ РЕКОМЕНДАТЕЛЬНОГО СПИСКА ПЕРИОДИЧЕСКИХ ИЗДАНИЙ для ЧАСТЕЙ РККА на 1931 год.**



## СНЕЖНЫЕ И ЛЕДЯНЫЕ ДОРОГИ



Подвоз леса по ледяной дороге на гусеничном тракторе (ст. Явеньга, Сев. ж. д.)

Фото В. Смирнова

**З**ИМА имеет огромное значение для нашего транспорта, особенно в связи с отечественным бездорожьем в бесснежное время.

То обстоятельство, что хоть короткий срок можно переезжать через реки без мостов прямо по ледяному покрову, совершенно не бояться завязнуть где-нибудь в болоте, значительно уменьшает путь, укорачивая расстояние ездой «напрямик», и наконец, то, что, сменив колеса на полозья, мы в 2—3 раза облегчаем передвижение груза, — все это исторически заставило нас с появлением санного пути приступить к оживленным зимним перевозкам всякого рода материалов.

Для транспорта дорожностроительных и лесных материалов особенно важно то, что

зимний период как раз совпадает с освобождением лошадей от сельскохозяйственных работ, с освобождением самих крестьян и технического дорожного персонала от полевых и строительных работ.

Уже издавна считается, что зимний транспорт материалов в среднем обходится на 20 проц. дешевле летнего. Однако все эти преимущества зимних дорог не должны нас только успокаивать, а наоборот, они должны заставлять нас в каждом отдельном случае стремиться к максимальному облегчению движения и снижению стоимости перевозок, используя все достижения техники в этой области.

Первым шагом к улучшению зимней дороги является снегоочистка. Снегоочистка необходима главным образом в виду образования на дорогах неровностей снежного покрова и крупных заносов. Укатывание рыхлого снега является тяжелой работой, и снегоочистка выполняется специальными снарядами гораздо легче, чем укатывание пути самими перевозочными средствами.

При пользовании гужевым транспортом появляется необходимость в снегоочистке особого вида — срезке так называемых ледяных ступенек или «лестниц», появляющихся от того, что лошади, ища лучший упор на зимней дороге, стараются идти по следу впереди идущих и в результате выбивают эти неровности, особенно вредные для автотранспорта.

Помимо работы всякого рода снегоочистителей на зимних дорогах необходимо организовать предупреди-



Укатка снежной дороги в Опаринском районе (Северный край)  
Фото Я. Мессина



тельные мероприятия от снежных заносов (ограждения).

Для массовых перевозок грузов особый интерес представляют так называемые «ледяные дороги», которых сила тяги лошадей и тракторов используется с наибольшим результатом, почти так же, как на рельсовом пути<sup>1</sup>.

Принцип устройства ледяной дороги заключается в следующем. На ровной-снежной поверхности про-резают две колее полу-круглой формы, которые заливаются водой. Промежуток между колеями, где двигается трактор, обычно водой не заливается.

Эта простая идея на практике связана с рядом серьезных условий, от которых зависит успешность и выгодность применения ледяных дорог.

Назовем эти основные условия.

1. Ледяные дороги могут строиться лишь там, где зима достаточно продолжительна.

2. Местность, где прокладываются ледяные дороги, должна иметь пологие скаты (уклоны).

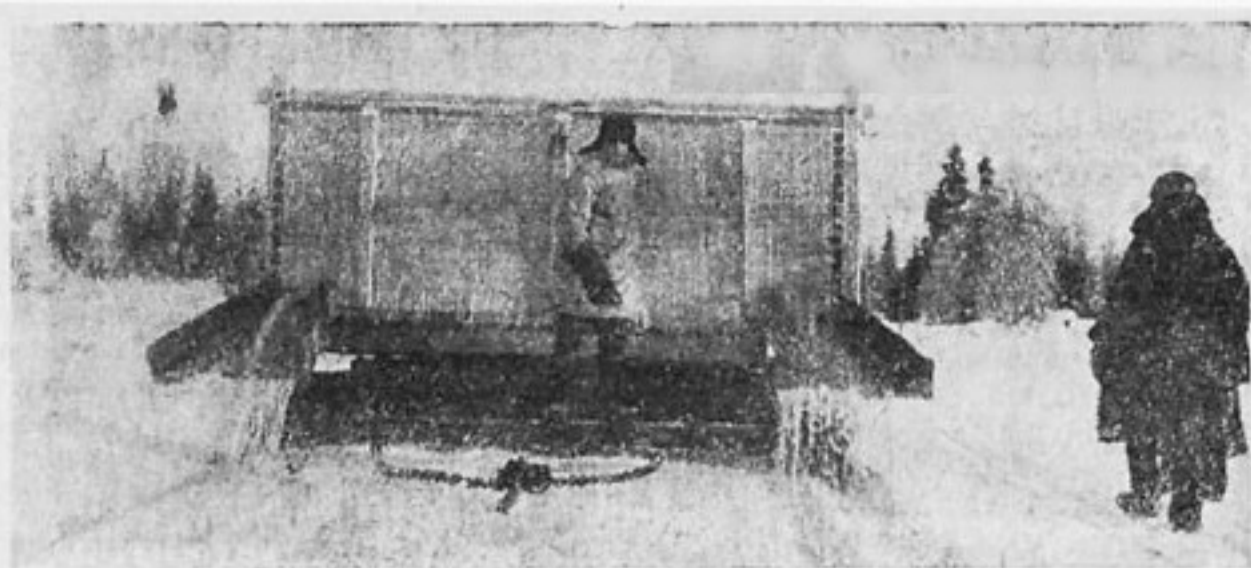
3. Ледяная дорога должна быть обеспечена водой на все время эксплуатации.

4. Надо иметь снаряды для нарезки колеи, прочистки, поливки (снаряды эти можно сделать и кустарным способом).

5. Ширина трактора, ширина колеи и соответственное расстояние между полозьями должны быть согласованы, а конструкция саней должна соответствовать условиям работ.

6. Необходимо учесть специфические особенности транспорта в зимнее время—пример-

<sup>1</sup> Коэффициент сопротивления движению по ледяной дороге—менее 0,01.



Поливка ледяной тракторной дороги для в. возки лесоматериалов (Северный край).  
Фото В. Смирнова

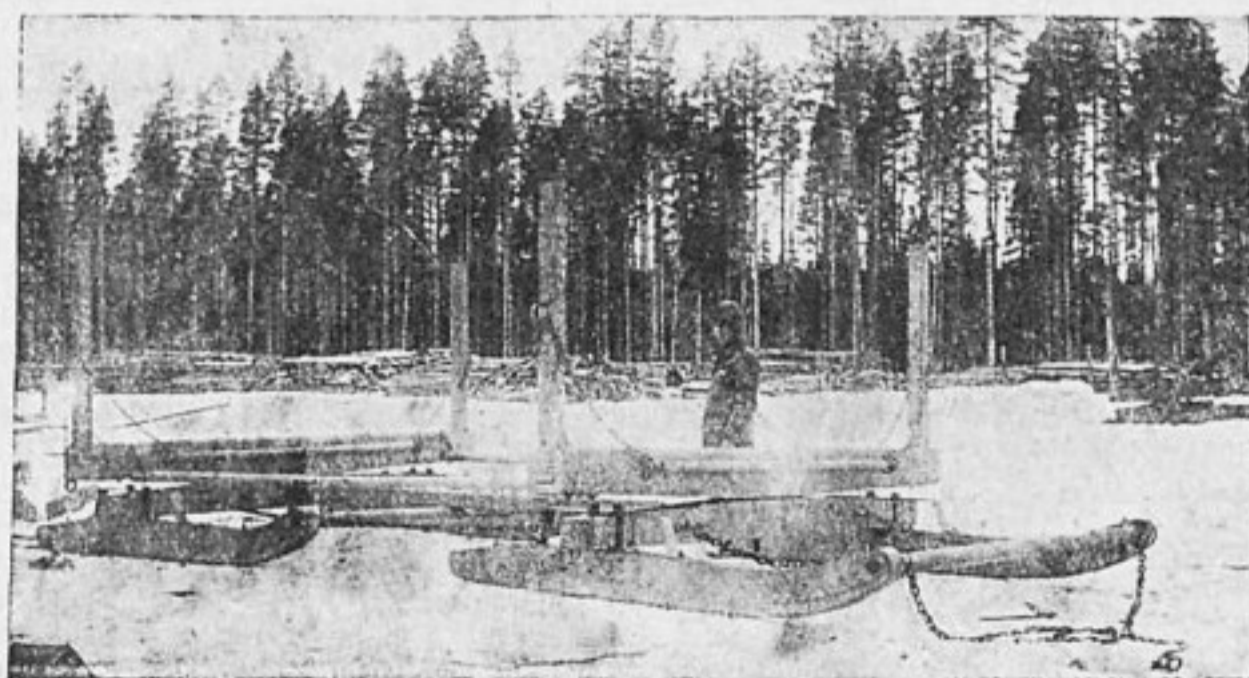
зание полозьев, замерзание воды в радиаторах, замена воды спиртовым раствором или керосином и пр.

При заблаговременной подготовке постройки ледяной дороги (устройство земляного основания, колодцев, снарядов, саней, гаражей, погрузочно-разгрузочных приспособлений и пр.) с предварительной разработкой самых мелких вопросов, результаты получаются очень большие.

Тракторы тянут целые поезда груженых саней, и количество перевозимого груза увеличивается иногда в 10 раз.

На первый план ставится иногда не экономичность транспорта, а быстрота передвижения, особенно необходимая в настоящее время для обеспечения темпов основных работ истроек. К таким очень срочным перевозкам относится, например, вывозка камня и гравия из карьеров<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> ! о вопросе о ледяных дорогах имеется техническое задание в курсе дорожного дела проф. Кривина и в много исследованных статьях журнала «Лесное дело».



Тракторные сани для ледяных дорог

**ХОРОШИЕ ДОРОГИ ОБЕСПЕЧАТ УСПЕШНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ЛЕСОЗАГОТОВОК**



# НОВЫЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ В АВТОДЕЛЕ

## 2. Бесшумные коробки скоростей

**И** В ЦЕЛОЙ серии появившихся за последнее время коробок скоростей наибольшего внимания заслуживает коробка скоростей Гочкис, снабженная (кроме нормальных подшипников) подшипниками игольчатого типа, т. е. подшипниками с роликами большой длины и малого диаметра.

В этой коробке от механизма сцепления вращение передается пустотелому валу (рис. 1), служащему опорой для главного вала коробки скоростей. Близ заднего конца у главного вала имеется фрезерованное кольцо (с десятью пазами) укрепляющее малую шестерню постоянного зацепления. Далее на длине у вала имеются выточки, где на игольчатом подшипнике насажена скользящая шестерня (А).

Промежуточный вал смонтирован также на игольчатых подшипниках и приводится в действие шестернями постоянного зацепления. В средней части этого вала сидит скользящая муфта с шестернями первой и второй скорости.

На переднем конце главного вала насажен стальной диск с наружным и внутренним зацеплением и массивный барабан с зубчатой нарезкой на концах. Наружная нарезка заднего конца барабана (С) связана с внутренней нарезкой стального диска, показанного вместе с главным валом на фиг. 2.

На рис. 1 скользящая шестерня (А) находится в нейтральном положении. При движении шестерни (А) вперед получается прямая, т. е. высшая, передача; барабан тогда вращается вхолостую.

Третья скорость получается при движении шестерни (А) назад и при зацеплении ее

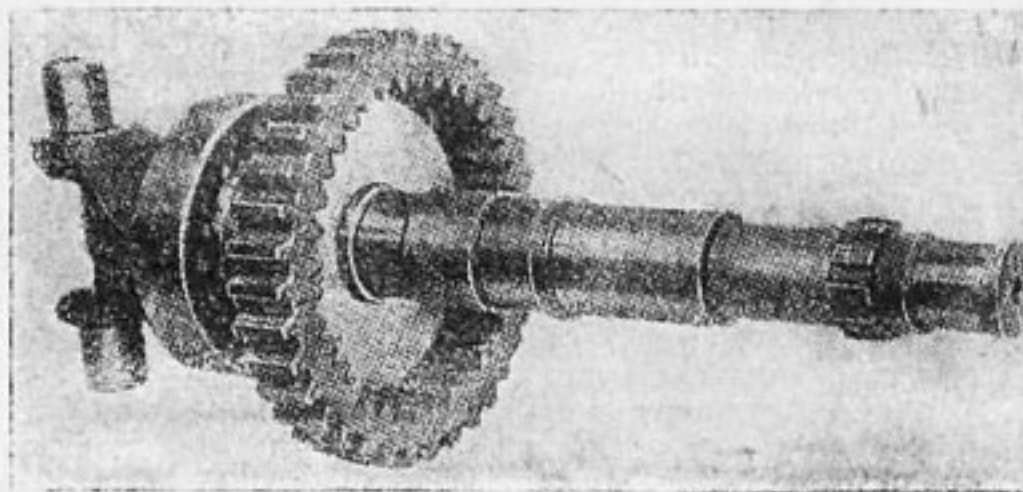


Рис. 2. Общий вид главного вала с основным кольцом коробки скоростей Гочкис

с внутренней нарезкой барабана (В). Движение тогда передается через дальнейшие шестерни (Ц и Д). Первая и вторая скорости получаются от перемещения скользящей втулки вперед или назад на промежуточном валу; шестерня (А) становится в нейтральное положение.

Шестерни обратного хода показаны на рисунке пунктиром. Они сцепляются с шестерней второй скорости.

Эта коробка скоростей носит имя «Мута» и отличается особенной бесшумностью в действии.

Известная своими червячными приводами английская фирма Браун выпустила четырехступенчатую коробку скоростей с третьей бесшумной скоростью. Промежуточный вал приводится в действие шестернями постоянного зацепления с косыми зубьями для повышения их прочности и бесшумности (рис. 3).

При движении на высшей передаче шестерни третьей скорости вращаются вхолостую. При включении третьей скорости

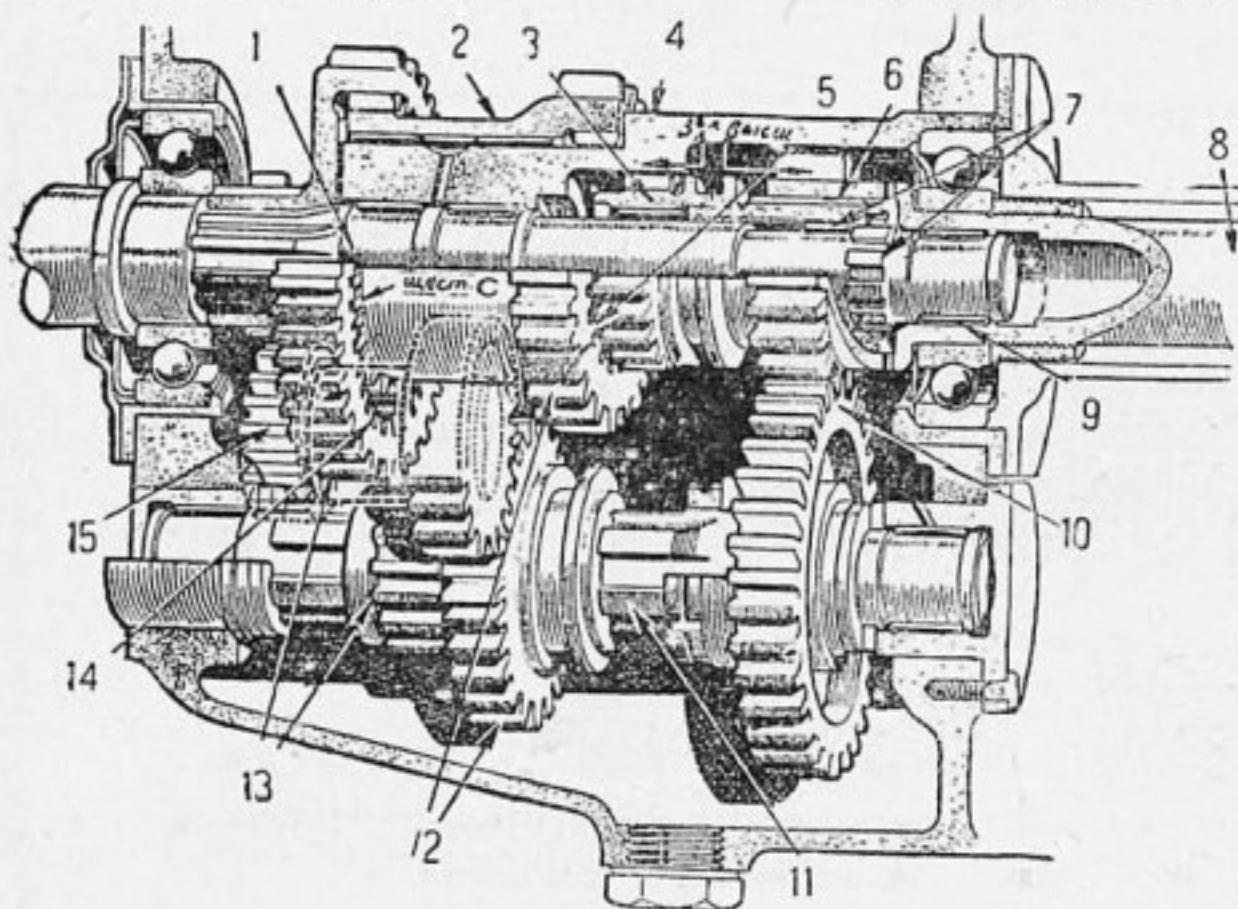


Рис. 1. Коробка скоростей Гочкис в разрезе. Из черт можно уяснить принцип действия всего механизма. 1. Главный вал. 2. Барабан. 3. Скользящая шестерня А. 4. Цилиндр. 5. Внутренняя шестерня Б. 6. Прорез. 7. Фрезер. высш. перед. 8. Привод от механизма сцепления. 9. Игольчатые подшипники. 10. Шестерня постоянного сцепления. 11. Промежуточный вал. 12. Шестерня второй скорости. 13. Шестерня первой скорости. 14. Внутренняя нарезка Д. 15. Шестерня обратного хода.



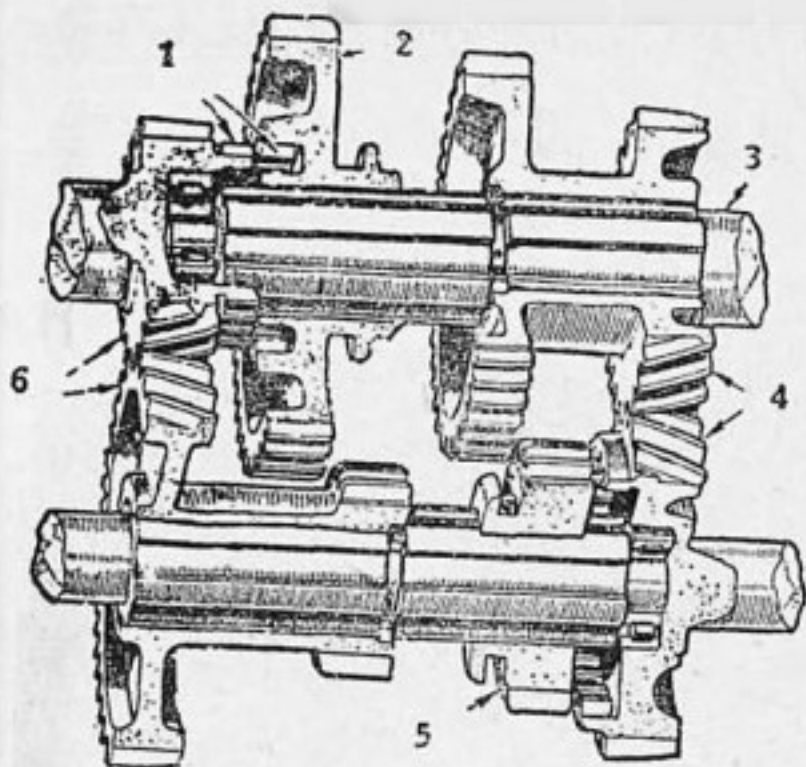


Рис. 3. Вид коробки скоростей Браун в разрезе. 1. Сцепление высшей передачи 2. Скользящая шестерня первой скорости. 3. К карданному валу. 4. Бесшумная шестерня третьей скорости. 5. Скользящая шестерня второй скорости. 6. Шестерня постоянного сцепления. 7. К механизму сцепления.

скользящая шестерня на промежуточном валу двигается вперед и сцепляется с внутренней нарезкой шестерни третьей скорости. От движения этой же шестерни назад получается вторая скорость; первая скорость получается от движения назад скользящей шестерни на главном валу.

В целом обращает на себя внимание простота конструкции этого механизма.

Последняя интересная коробка скоростей выпущена фирмой Майбах и применяется сейчас в восьмицилиндровом автомоби-

ле Мерседес-Бенц. Она имеет пять передних и одну заднюю скорости (рис. 4).

Управление скоростями производится вполне автоматически при помощи двух маленьких рычагов, укрепленных на рулевой колонке и связанных с дроссельным клапаном.

При открывании дроссельного клапана во впускной трубе двигателя всасывание усиливается и приводит в действие вакуумный сервомотор и вилки переключения шестерен. Чем

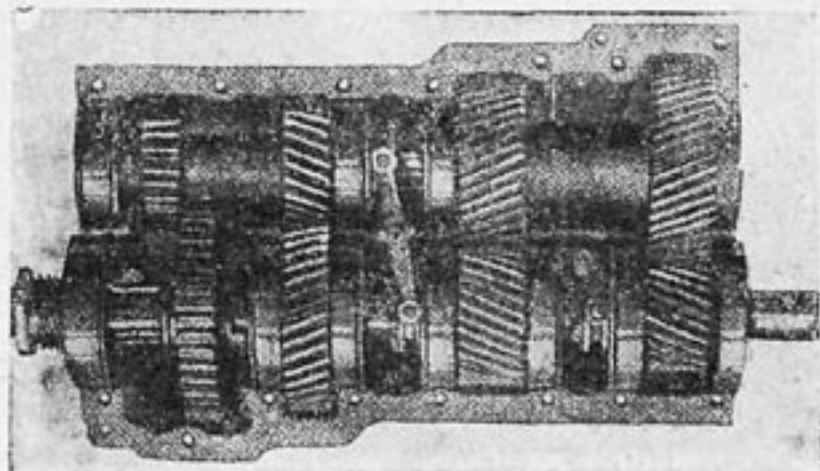


Рис. 4. Общий вид коробки скоростей Майбах

более открывается дроссельный клапан, тем большую передачу включает серво-мотор. Минимальное открытие клапана соответствует прямой передаче.

Действие серво-мотора легко может быть отрегулировано. Переключение шестерен происходит совсем бесшумно, даже при некоторой разности скоростей вращения главного и промежуточного валов.

Инж А. Коростелин

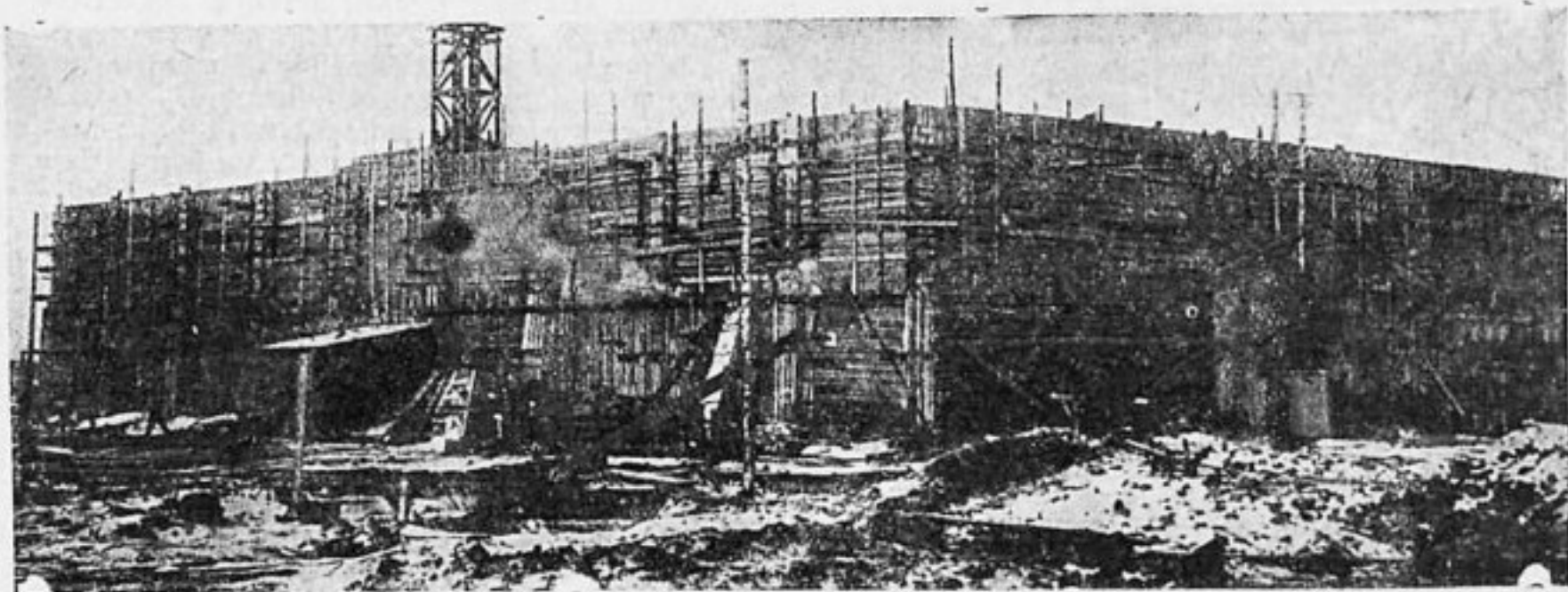
## ЧТО ДОЛЖЕН ЗНАТЬ ПОДПИСЧИК „ЗА РУЛЕМ“

1. Согласно постановления СНК от 16 августа 1930 г. прием подписки и доставка изданий полностью сосредоточены на почте. Поэтому по всем вопросам, связанным с доставкой журнала, следует обращаться исключительно на почту, которая несет всю ответственность за своевременную и аккуратную доставку изданий подписчикам.
2. Подписку следует сдавать исключительно на почту или письмоносцам. Переводы в издательство посылать не следует.
3. Подписка принимается только на опубликованные сроки (12, 6 или 3 месяца).
4. Подписываться следует на возможно более продолжительный срок. Это удешевляет издание и гарантирует его бесперебойное получение.
5. Для того чтобы аккуратно получать издания, надо подписываться не позже 26 числа месяца, предшествующего подписному.
6. Подписчики, принимающие участие в распространении журнала, премируются. Условия премирования опубликованы в № 22 нашего журнала.



# НА ФРОНТЕ АВТОТРАКТОРОСТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка тридцать пятая



Нижегородский автозавод. Общий вид строящегося литейного цеха к концу декабря

Мы вступаем в третий год пятилетки в сравнительно благоприятных условиях. Строительство автотракторных заводов протекает удовлетворительно. Особый квартал заканчивается по большому счету строений с перевыполнением планов. На Харьковском тракторостроении бытовая обстановка работы неблагоприятна, к зиме не подготовились. — Сталинградский завод не выполняет программы — На Нижегородском заводе огромный подъем. Для перевыполнения плана особого квартала рабочие-металлисты работали днем и ночью. Попрежнему скверно с организацией металлобазы и подсобных производств. Положение здесь чрезвычайно опасное и советская общественность должна обратить на это самое серьезное внимание

**П**О ВСЕМ строительством выполнение строительных работ в особом квартале выразилось в сумме 35,8 млн. руб.; намечено же было президиумом ВСНХ произвести строительных работ на 34,5 млн. руб. Таким образом план будет перевыполнен.

По отдельным заводам положение рисуется так: по Автострою выполнено работ на 1 января на 12,6 млн. руб., что составляет 93,4 проц. заказа ВАТО и 117,8 проц. наметки ВСНХ. По Харьковскому тракторостроению выполнено строительных работ на 1 января на 8,5 млн. руб., что составляет 52,2 проц. заказа ВАТО и 102,5 проц. наметки ВСНХ. По Челябинскому тракторостроению работы выполнены на 3,1 млн. руб., или 52,3 проц. плана ВАТО, и 71,3 проц. наметки ВСНХ.

АМО и Сталинградский перевыполняют наметку ВСНХ, АМО сделал до 1 января строительных работ на 3,8 млн. руб., а Сталинградский (по строительству) на 5,9 млн. руб.

\*\*\*

Работы на Харьковском тракторном заводе протекают в обстановке неблагоприятной. Парт. и профорганизации и хозяйственники не подготовились к зимним работам. В результате имеются крупные прорывы в выполнении стройпланов. Не построили тепляков, не заготовили соломы для утепления бетона. Ослабла борьба с прогулами. Бараки не подготовлены к зиме, вследствие чего огромная текучесть

рабочих. Печи в бараках испорчены; они пожирают огромное количество угля, а тепла не дают. Во многих бараках настолько холодно, что замерзает вода. Медпункты также не отапливаются, в результате некоторые медикаменты замерзли. Между тем, в связи с сильными морозами наблюдается увеличение случаев травматизма, а медпункты лишены возможности оказывать медпомощь пострадавшим. В итоге, почти половина рабочих на некоторых участках не является на работу.

\*\*

Производственная программа на 1931 г. по Харьковскому тракторному заводу установлена в следующем виде: готовых тракторов 1000, запасных частей 500 комплектов и «задела» (некомплектных частей) 3 тыс. Рабочий период начинается по цехам в разное время в зависимости от поступления оборудования на протяжении март—июль. С конвейера начнут снимать тракторы с октября 1931 г.

Начальником Харьковского тракторостроя, взамен ушедшего на другую работу т. Мышкова, назначен т. Свистун, бывший зам. председателя ВСНХ Украины.

\*\*

По Сталинградскому тракторному заводу итоги работ за декабрь дают крайне неудовлетворительные результаты. Реальная для выполнения программа декабря поставлена под удар. Техническое совещание со всеми начальниками цехов, подчеркнуло с полной очевид-



ностью, что причин к невыполнению программы нет. На совещании приводились отдельные факты, которые легко могли бы быть устранены, но этого не сделано вследствие отсутствия должной инициативы со стороны руководителей цехов.

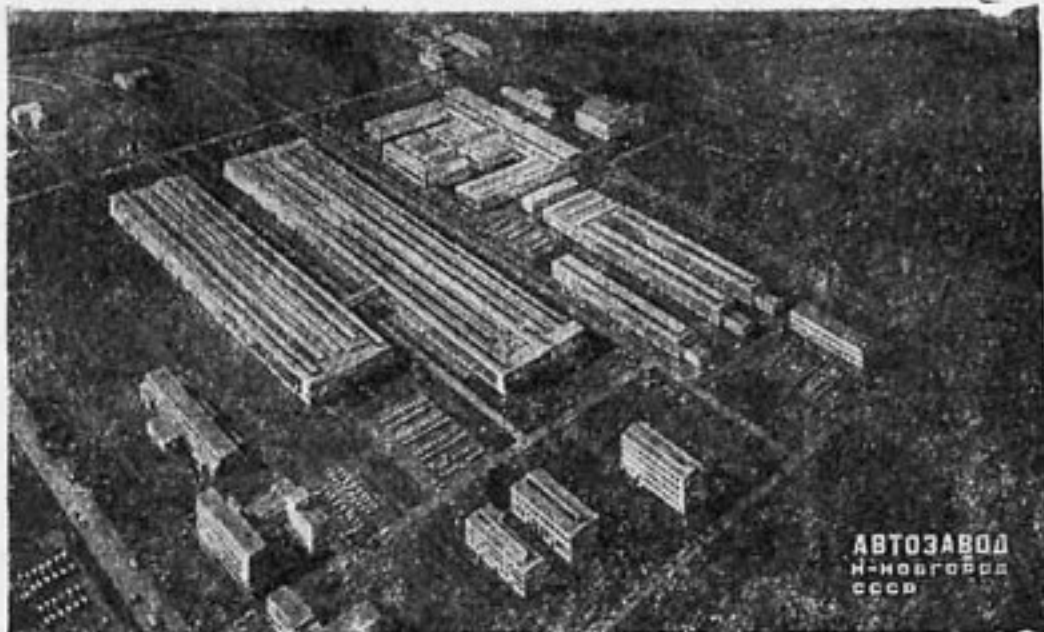
На ряду с благодушием, которое несомненно имеет место, на совещании были вскрыты совершенно недопустимые факты. Установлено, что значительная часть завода работает не по плану, а самотеком. Особенно выделяется своей неорганизованностью литейный цех. Этот участок на заводе, считавшийся наиболее подготовленным, имеющий все условия для выполнения программы, оказался тормозом для всего завода не только в декабре, но и на дальнейшие месяцы.

Состояние аппарата Нижегородского автозавода является попрежнему неудовлетворительным и работа по организации металлобазы, подсобных производств, подготовки кадров, водоснабжения, паросилового хозяйства и других звеньев ведется такими темпами, которые не обеспечивают пуск завода в августе — октябре 1931 г.

При этом ряд организаций, в ведении которых находится подготовка некоторых важнейших единиц, для обеспечения своевременного пуска завода (ВАГО, «Сталь», Резинотрест, ВЭО и др.) прозодит работу темпами, далеко не обеспечивающими автозавод металлосо-рьем, резиной, т. л. аниями и др.

В последнее время производственная группа отделов Автостроя несколько укрепилась, но тем не менее остается все еще слабой.

Единоначалие и персональная ответственность за работу отдельных звеньев аппарата имеет мало места в Автострое и некоторая сумятица и неразбериха в повседневной работе в значительной степени влияют на работу наиболее важных частей аппарата.



Перспективный проект Нижегородского автозавода

Контрольные цифры строительства на 1931 г. до сих пор не утверждены, объем работ на I квартал 1931 г. не определен и подготовительная работа к предстоящему наиболее тяжелому году ведется крайне слабо.

Состояние работ в Промсантехстрое и Водоканалстрое находится в тяжелом положении и внушает самые серьезные опасения за готовность этих больших специальных работ.

Руководящие организации считают, что в данное время должны быть проведены следующие меры, направленные к созданию боевых темпов работы в аппарате Автостроя.

Всем работникам аппарата Автостроя надо усвоить, что всякие мысли и попытки перенести срок пуска завода на 1932 и 1933 гг. являются явно оппортунистическими попытками, граничащими с вредительством.

Надо добиться перед ВАГО и ВСНХ окончательного утверждения контрольных цифр на 1931 г. Уточнить и окончательно составить титульный список строительных объектов 1931 г.

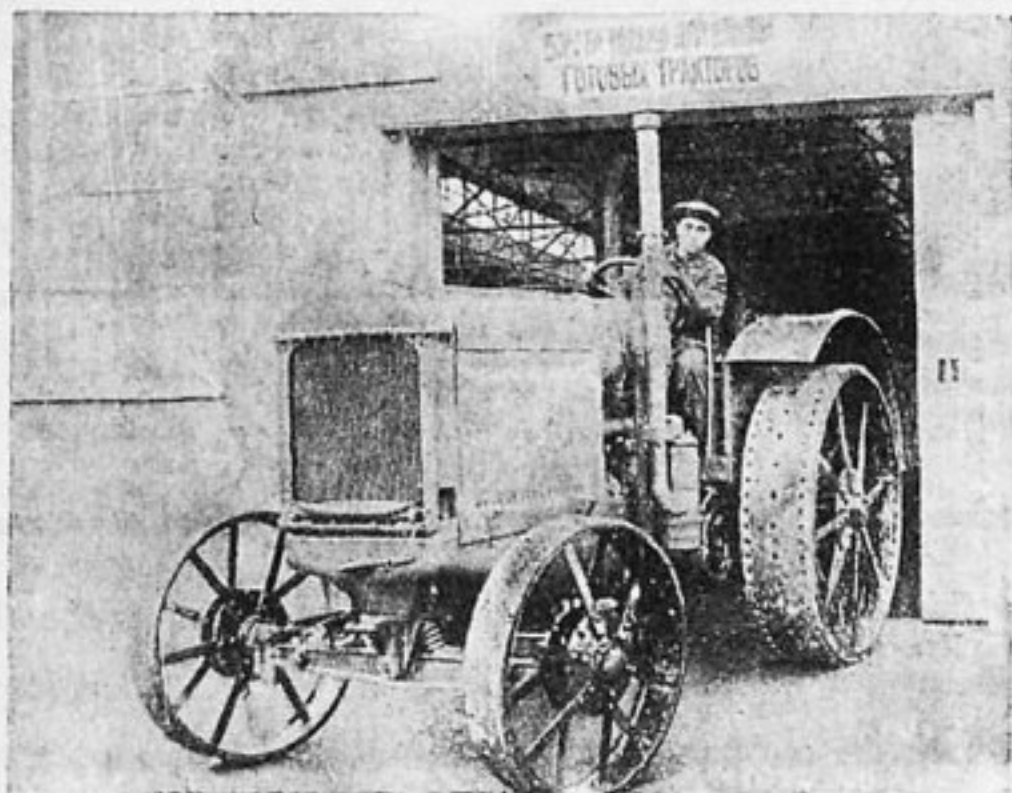
Учитывая, что до настоящего времени абсолютно ничего не сделано для подготовки металлобазы, что группа металлозаводов, прикрепленных к снабжению автозавода, ни в какой степени не готовится к выпуску нужных сортов металла, поставить этот вопрос в ЦК партии.

Подсобные производства должны обеспечить автозаводу до 30—35 проц. отдельных частей автомашин.

Состояние подготовки кадров внушает самые серьезные опасения. Это усугубляется еще и тем, что Автострой не имеет реального плана подготовки кадров.

Отделу кадров парткомитета поручить подобрать дополнительно группу коммунистов на работу в основные отделы Автостроя и просить Канрайком и Крайком партии о переброске группы инженеров-производственников на работу в Автострой.

Принять все меры к стягиванию всех сил Автостроя на заводскую площадку



Сталинградский тракторный завод. Выход готового трактора из цеха



и признать безусловно необходимым ликвидацию московского представительства и отзыв возможно большего количества представителей Автостроя из Европы и Америки на строительство.

\*\*\*

В течение последних дней на площадке автозавода чувствуется подъем и энтузиазм среди строителей.

25 декабря строители кузницы, ремонтно-механического и рессорного цехов Автостроя перевыполнили программу ударного квартала. Задерживается строительство прессового цеха из-за отсутствия металло-конструкций, все сроки поставки которых прошли.

27 декабря, в 12 часов дня, состоялась 7-минутная тревога — сбор коммунистов Автостроя, посвященный последним дням ударного квартала. Принято решение: оставшиеся 4 дня работать без выходных дней, и если нужно — круглые сутки, чтобы взять штурмом отстающие участки.

После работы была проведена общая рабочая тревога. Рабочие-металлисты обязались работать днем и ночью, чтобы установить конструкции прессового цеха, если они прибдут хотя бы за 2 дня до конца ударного квартала. Строители обязались полностью ликвидировать прогулы и выполнить план.

\*\*\*

На автосборочном заводе в Нижнем-Новгороде собрано в ноябре 512 грузовых машин или 102 проц. плана. В декабре собрано 405 машин или 81 проц. плана.

В Москве на заводе «КИМ» в ноябре собрано 61 легковых и 34 грузовых, — всего 95 машин. По плану же следовало собрать 200 машин. Невыполнение плана вызвано многими причинами; главные из них — завод был открыт лишь 6 ноября из-за задержки в доставке частей от Форда и, таким образом, заводоуправление не имело возможности подготовиться к сборке машин. Мастера, прошедшие школу у Форда, по возвращении из Америки были откомандированы в Нижний-Новгород для ударного выпуска там на сборочном заводе 1 000 машин вместо 500. По этой причине они не принимали участия в подготовке пуска завода и прибыли в Москву накануне его открытия, что помешало им сразу овладеть конвейером. И, наконец, последняя причина — смена руководства на заводе как партийно-профессионального, так и технического.

Допущенный в ноябре прорыв быстро был ликвидирован, и уже в декабре завод «КИМ» не только справился со своей программой, но догнал упущенное в ноябре даже с некоторым перевыполнением плана. По программе в декабре следовало собрать 460 машин (50 проц. легковых и 50 проц. грузовых), но энергичными мероприятиями ударников завода собрано 281 грузовых и 205 легковых.

Все же на пути завода стоят препятствия, о которых мы должны сигнализировать всей советской общественности. Мы говорим о кузовах, положение с которыми возмутительно и достойно внимания РКИ и прокурора. Еще в начале года Автострой занялся вопросом изготовления своих кузовов для грузовых машин, так как получать из Америки огромные платформы кузовов, естественно, невыгодно. Длительные переговоры с заводом АМО привели к тому, что он обязался поставить 1 100 кузовов в особом квартале, но до сих пор не сдал ни одного кузова. Объясняя невыполнение договора тем, что у него нет соответствующих приспособлений.

Предчувствуя катастрофу, Автострой бросился искать другого поставщика. Ни один завод в Москве не взялся делать кузова, поэтому пришлось заключить договор с заводом «Кузовомеханик» в Одессе (Укрмето), который должен был дать в особом квартале 1 000 кузовов. Но этот второй поставщик оказался хуже первого; уверяя все время заводоуправление «КИМ» в благоприятном положении вещей, он умудрился в течение трех месяцев сдать лишь 38 кузовов.

В колхозах с нетерпением ждут грузовиков, а они стоят без кузовов на морозе, засыпанные снегом, портятся и вызывают возмущение рабочих московского и нижегородского заводов. Этому безобразию на днях положен конец и дело передано в РКИ с предложением привлечь виновных к ответственности.

Вторая неприятность по грузовым машинам заключается в краске, которую обязался поставлять Всехимпром, но за отсутствием сырья договора не выполняет и краску на заводы не доставляет.

Относительно легковых машин следует сказать, что сборка их протекает вполне удовлетворительно и если доставка частей из Америки будет протекать также удовлетворительно, московский сборочный завод «КИМ» в январе соберет 700 машин, из них 300 легковых и 400 грузовых.

31 декабря 1930 г.

М. Козлов

---

Успешное строительство нижегородского завода выдвигает на первый план подготовку своевременного пуска завода. Вырвем с корнем халатность и благодущие, свившие прочное гнездо в организации подсобных производств для пуска завода.

Автодоровцы Автостроя, зорче глаз на этом участке работы!





Студенты техникума механизации сельского хозяйства на практике в совхозе Колпино  
Фото Н. Черникова

## ТАМ, ГДЕ ГОТОВЯТ СПЕЦИАЛИСТОВ АВТОПРОМЫШЛЕННОСТИ

**О**РГАНИЗОВАННЫЙ на базе б. Ломоносовского института Автотракторный институт насчитывает 1500 студентов.

Институт испытывает большую нужду в преподавателях высшей квалификации. Оставшееся после реорганизации количество преподавателей не удовлетворяет возросших потребностей института.

С октября началась разработка учебных планов, которая сейчас закончена. Студенты разбиты по группам максимум в 25 человек (лекционный метод занятий отменен и студенты усваивают учебный материал коллективной проработкой). Сентябрьский набор дал 82 проц. рабочих с производственным стажем от 4 лет и выше.

Производственная практика студентов терпит различные осложнения. Напр., на заводе «АМО» студентам не дают рабочего места: хозяйственники считают практикантов неспособными выполнить норму квалифицированного рабочего. Положение одно время было напряженным и потребовалось много убеждений, заявлений в ВАТО, чтобы ликвидировать эту ненормальность. Студенты проходят в течение 5 декад практику и в течение 5 декад теорию.

Строящееся новое здание будет закончено не раньше марта 1931 г. Имеющиеся общежития не могут удовлетворить всех студентов и разбросаны во многих отдаленных местах.

Внутренняя практическая работа института идет успешно. Лаборатории и механические мастерские находятся в удовлетворительном состоянии.

Большую помощь оказывает институту партийная организация. В период реорганизации института она создала партийные комиссии, способствовавшие ликвидации прорывов в учебе. Общая установка

всех организаций института — ускорить подготовку кадров для автопромышленности. В 1932 г. институт предлагает увеличить количество студентов до 3 тыс. человек.

Совместно с ВАТО прорабатывается вопрос о введении непрерывного учебного года, что поможет увеличить количество студентов еще на 16 проц.

Активные методы преподавания и занятий завоевали прочное место в учебной жизни института. По всем кафедрам прорабатываются новые формы усвоения учебного материала. Это тесно связано с развитием ударничества и соцсоревнования, которыми охвачены почти все группы.

Институт направляет сейчас все внимание общественных организаций и дирекции на рациональное расходование рабочего времени, улучшение качества проработки и т. д. Ударные бригады студентов развертывают свою деятельность, захватывая целые группы. Группа холодной обработки металла объявила себя ударной и решила закончить весь курс в три с половиной года вместо 4 лет. Профком выделил эту группу как опытную. К сожалению профком уделяет мало внимания развитию ударничества и соцсоревнования.

Секция научных работников института работает плохо. Выделенный туда член бюро ячейки с работой не справился.

Очередная работа института: на март 1931 г. намечен прием новых 200 студентов. На ход приема будет, несомненно, влиять строительство общежитий. Окончательная норма приема еще не выяснена.

Сейчас институт готовит к весенней посевной кампании в собственных мастерских трактористов-механиков для работы в машинно-тракторных станциях Московской области.

Тах.



# ЗНАЧЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ ФИЛЬТРОВ для АВТОДВИГАТЕЛЕЙ

**В** ДВИГАТЕЛЕ внутреннего сгорания имеется значительное количество частей, подверженных влиянию сил трения. Значительное изнашивание этих частей часто обнаруживается после даже небольшого промежутка рабочего времени двигателя. Путем улучшения качества материалов, тщательной обработки всех отдельных деталей, а также правильной смазки были значительно улучшены эксплуатационные качества современного автодвигателя.

Во время движения автомобиля пыль и песок, покрывающие улицы и дороги, сплошь и рядом несутся за машиной настоящим ураганом. Несмотря на то, что удельный вес пыли во много раз больше удельного веса чистого воздуха, мельчайшие частицы пыли продолжительное время держатся в воздухе, как бы плавающая в нем. Эти частицы получают равномерное движение в разных направлениях.

Вследствие этого машины, следующие друг за другом даже на значительном расстоянии, сплошь и рядом попадают в облако пыли.

Количество всасываемой мотором пыли зависит от состояния уличного покрова, от погоды, конструкции машины, а также расстояния между следующими друг за другом машинами.

Измерения среднего количества содержания пыли в воздухе были произведены в Америке и согласно опубликованным данным количественно выражаются в 1 мг на 1 куб. м.

Для сгорания 1 л бензина требуется в среднем 18 куб. м воздуха; при потреблении же 15 л горючего на 100 км пути потребуется 270 куб. м воздуха.

Если за нормальный срок эксплуатации автомобиля принять 30 тыс. км пройденного пути (прежде чем потребуется смена поршней и расшлифовка цилиндров), то можно подсчитать, что за это время будет всосано 81 тыс. куб. м воздуха и следовательно 81 г пыли. У четырехцилиндрового двигателя на цилиндр придется 20 г пыли.

Согласно испытаниям, произведенным в 1925—1927 гг. проф. Дюллем и инж. Горслером в Мангейме (Германия) над воздушными фильтрами, среднее изнашивание цилиндров при проникании в них 1 г пыли достигло 1/100 мм.

Принимая в среднем нормальную игру между поршнем и цилиндром при изготовлении в 0,06 мм, — получим общую игру вместе с выработкой цилиндра от пыли в 0,26 мм, что неизбежно ведет к потере мощности, увеличению потребления горючего и масла, беспокойному ходу, стукам и т. д.

Основанием работы двигателя при такой большой игре является то, что износ цилиндра по его рабочей поверхности происходит неравномерно. Часть, близкая к камере сгорания, изнашивается быстрее, чем остальная.

Причина этого явления заключается в том, что сопротивление нагретого металла становится меньшим; кроме того в верхней части цилиндра наблюдается скопление наибольшего числа частиц пыли при наивысшем в этой части цилиндра давлении сгорания смеси.

Подобную же картину износа можно наблюдать у поршней и поршневых колец.

Не все сорта пыли одинаково вредно действуют на части двигателя. Органическая составная пыль и аморфные частицы сгорают. Наиболее опасными оказываются содержащиеся в пыли кварцевые кристаллы, кремний и щебеночная пыль, остающиеся кристаллическими при самых высоких температурах. Эти частицы, вследствие своей твердости, оказывают большое сопротивление размельчению, и по мере размалывания, проделывая разрушительный путь, попадают в картер, откуда уже вместе

с маслом проникают в подшипники, царапая и разрушая их.

Отсюда ясна важность применения очистителей. Хорошие результаты дают очистители, которые действуют по центробежному принципу.

По приблизительному подсчету выяснилось, что применение фильтра увеличивает длительность службы мотора на 60 проц.

На чертеже изображена схема центробежного очистителя, из которой видно, что воздух, попадающий в очиститель, проходя через лопастное колесо, движется спиралеобразно по внутренней стенке. Возникающая при этом сила инерции выбрасывает все наиболее тяжелые частицы наружу.

Многочисленные изменения направления воздушного потока и возникающее из-за этого дросселирование вселило опасение в возможной потере при этом мощности. Однако тщательно проведенные опыты доказали, что в большинстве случаев потери мощности не бывает. В отдельных же случаях из-за возникающих во всасывающей трубе вихрей возможно даже повышение мощности.

П. М.

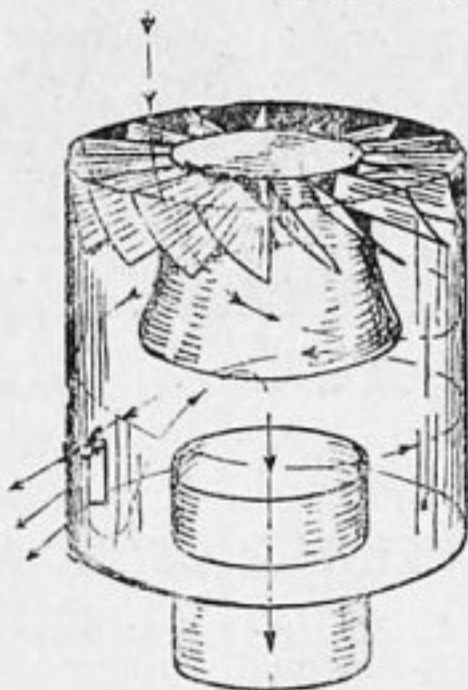


Схема центробежного очистителя-фильтра



# ЗАКОНЧИТЬ РЕАЛИЗАЦИЮ АВТОЛОТЕРЕИ ПО-УДАРНОМУ

**В**ТОРАЯ всесоюзная лотерея Автодора подходит к концу. Проведено три тиража, на очереди последний — четвертый.

Уже сейчас можно подвести некоторые итоги, характеризующие результаты лотереи и работу наших автодоровских организаций.

Из выпущенных 3600 тыс. билетов по трем разрядам не реализовано менее 3 проц.

Это в общем и целом весьма удовлетворительно, так как часть билетов погашена не по вине автодоровских организаций.

Однако те темпы, которые наблюдались при реализации билетов некоторыми автодоровскими организациями, никоим образом не соответствуют общей установке и директивам президиума и лотерейного комитета Центрального Совета общества.

Самотек, нежелание работать путем привлечения к этому делу общественности и в первую голову автодоровской общественности, отсутствие чувства ответственности, надежда на-авось, — вот болезни некоторых наших организаций.

Ярким образчиком того, как не надо работать, является Ленинградский областной отдел Автодора.

Вот через какие каналы шло здесь распределение билетов.

Из 288 тыс. руб. (стоимость отпущенных билетов) на 45 тыс. руб. послано билетов в районы, на 132 тыс., включая и четвертый разряд, размещено по коллективам, ЖАКТ и др. учреждениям, и, наконец, на 11 тыс. руб. продано со столиков на Проспекте 25 октября и др. улицах, с уплатой комиссионного вознаграждения.

Из этих цифр видно, по какой линии шла работа Ленинградского областного отдела в реализации лотерейных билетов.

Нет ничего легче — расставить столики на главной улице города, поставить к столикам велосипеды, посадить продавщиц.

Но в то же время многочисленные коллективы Автодора на фабриках и заводах Ленинграда не вели никакой работы по распространению лотерейных билетов.

Характерно, что из собранных средств по лотерее работники областного отдела сумели истратить 70 тыс. руб. причитающихся Центральному Совету.

Казалось бы, при таких затратах можно было поставить автодоровскую работу, а г

частности и работу по распространению лотерейных билетов. Однако работники областного отдела мало думали о работе, на что обратила уже внимание транспортная секция Ленинградского совета.

Комиссия, которая в настоящий момент обследует работу Ленинградского облотдела Автодора выявит конкретных виновников и сделает соответствующие выводы.

Если Ленинградский областной отдел не использовал имеющихся возможностей и шел по линии наименьшего сопротивления, то имеются такие организации, которые при бедности сил и средств и при прочих неблагоприятных условиях сумели развернуть работу надлежащим образом и приковать внимание трудовых масс к задачам Автодора.

Костромское окружное отделение закончило всю работу по реализации билетов к октябрю, т. е. в срок, данный президиумом Центрального Совета.

Если обратиться к цифрам, то 80 проц. всех билетов реализовано исключительно через автодоровские коллективы и только 20 проц. через остальные организации.

Товарищи из Костромского отделения поняли значение и задачи лотереи. Колхозы и совхозы не были забыты.

Перенеся центр работы в деревню товарищи прекрасно учли, что лотерея является одним из способов мобилизации свободных средств населения, и это дало блестящие результаты.

Значительную роль сыграло и соцсоревнование. На курсах дорожных мастеров в договор о соцсоревновании на развитие автодоровской работы был введен пункт и о реализации билетов. Курсанты, разехавшись по округу, сумели помочь районам и распространить большое количество билетов. Больше того, по окончании реализации контрольной цифры, товарищи увеличили на 30 проц. данное им задание и применяя вышеуказанные методы, умело используя агитационные материалы и местную печать, в короткий срок распространили и это количество билетов.

Конец автолотереи близок. Надо оставшееся время работать по ударному. Надо закончить реализацию билетов и собрать вырученные деньги к сроку. Надо теперь же начать подготовку к 3-й большой автолотерее.

М.

**16 и 17**

**ФЕВРАЛЯ В МОСКВЕ  
СОСТОИТСЯ ПОСЛЕДНИЙ  
ТИРАЖ 4 РАЗРЯДА**

**2 ВСЕСОЮЗНОЙ ЛОТЕРЕИ  
АВТОДОРА**

**ВСЕГО 4 092 ВЫИГРЫША  
НА СУММУ 174 500 РУБ.**

**ЦЕНА 50 к.  
БИЛЕТА**

Билеты можно приобрести в сберкассах, конторах Госбанка, отд. Автодора и выписать по адресу: Москва, Садовая Курдюнская, 17, Лотерейный комитет Автодора. При заказах обязательно переводить полностью деньги с указанием точного адреса и наименованием получателя. Желательно заказы на билеты делать коллективно.

Лотерейный комитет АВТОДОРА.

В ЧИСЛЕ ВЫИГРЫШЕЙ:

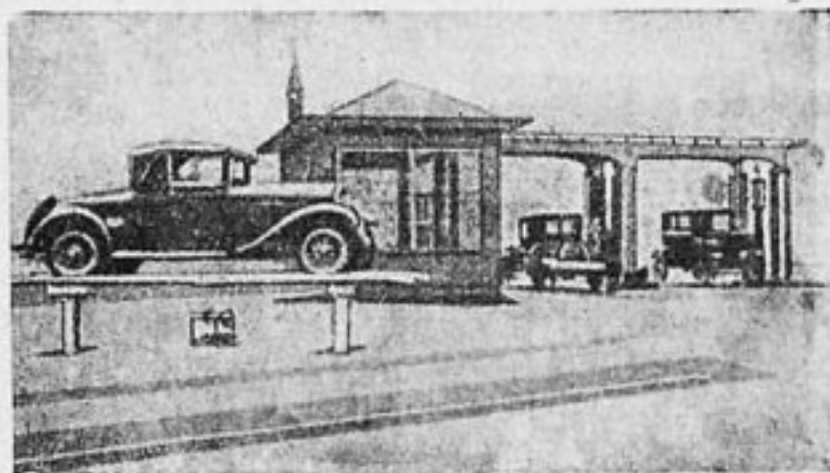
**20** АВТОМОБИЛЕЙ

**20** МОТОЦИКЛОВ

**600** ВЕЛОСИПЕДОВ



## АМЕРИКАНСКАЯ АВТОСТАНЦИЯ



**В** НАШЕМ журнале мы уже не раз отмечали какое огромное значение имеет правильная организация эксплуатации автомобилей, предохраняющая машины от преждевременного износа и значительно облегчающая надзор за автопарком. Особенное внимание уделяют этому делу американцы.

На помещаемом фото мы приводим еще один образец типичной американской небольшой автостанции, снабженной механическим подъемником, позволяющим быстро и легко осмотреть весь автомобиль за несколько минут.

## «АВТОМАЯК»

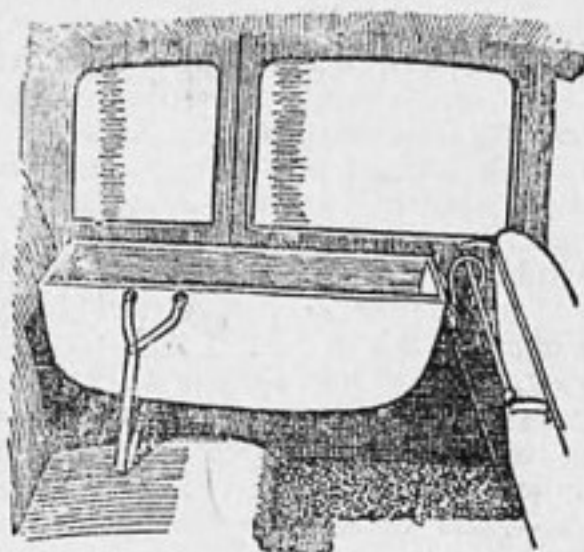
**Т**АКОЙ автомобильный «маяк» сооружен в Нью-Бэдфорде (САСШ) для привлечения мотористов, ищущих горючие и смазочные материалы.



Как видно из снимка, морской маяк перенесен на сушу для целей автомобильного, по существу сухопутного, передвижения со всеми, однако, морскими атрибутами — лодками.

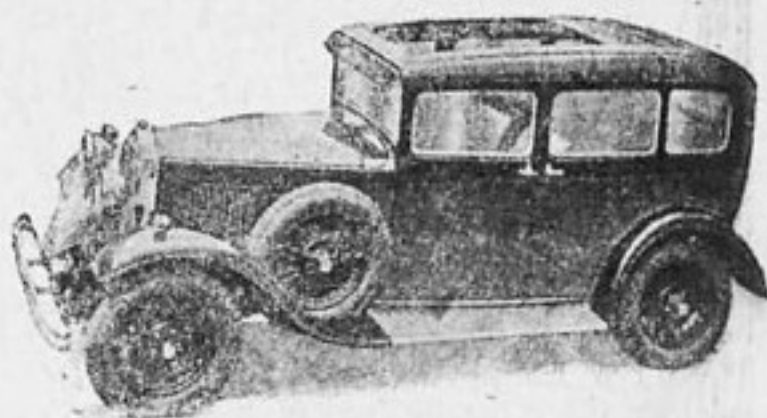
## ДЛЯ САМЫХ МАЛЕНЬКИХ АВТОМОБИЛИСТОВ

**Н**А РИСУНКЕ изображено ложе для крошечных автомобильных путешественников — колыбель для детей. Такое устрой-



ство отличается простой и легкой конструкцией и может быть легко приспособлено к любому автомобилю.

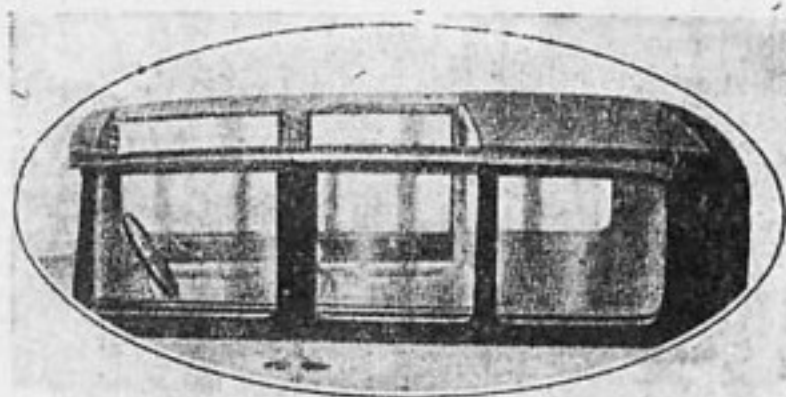
## АВТОМОБИЛЬ со СКОльзящей КРЫШЕЙ



**К**РЫША этой системы дает возможность пассажирам лимузинов наслаждаться хорошей погодой.

Крыша передвигается автоматически. Она скользит и западает в заднюю часть автомобиля, откуда также автоматически выходит и занимает свое место.

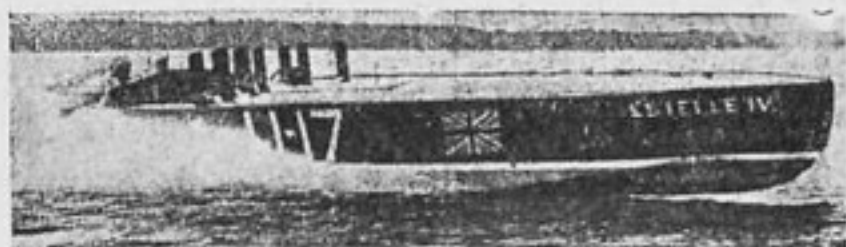
Вверху — общий вид автомобиля со скользящей крышей, внизу — скользящая часть крыши.





# Н Ы Й Э К Р А Н

## САМАЯ БЫСТРОХОДНАЯ МОТОЛОДКА



**И**ЗОБРАЖЕННАЯ на нашем фото моторная лодка «Эстелль IV» показала при испытаниях на озере Маскока (Канада) скорость в 90 англ. миль в час.

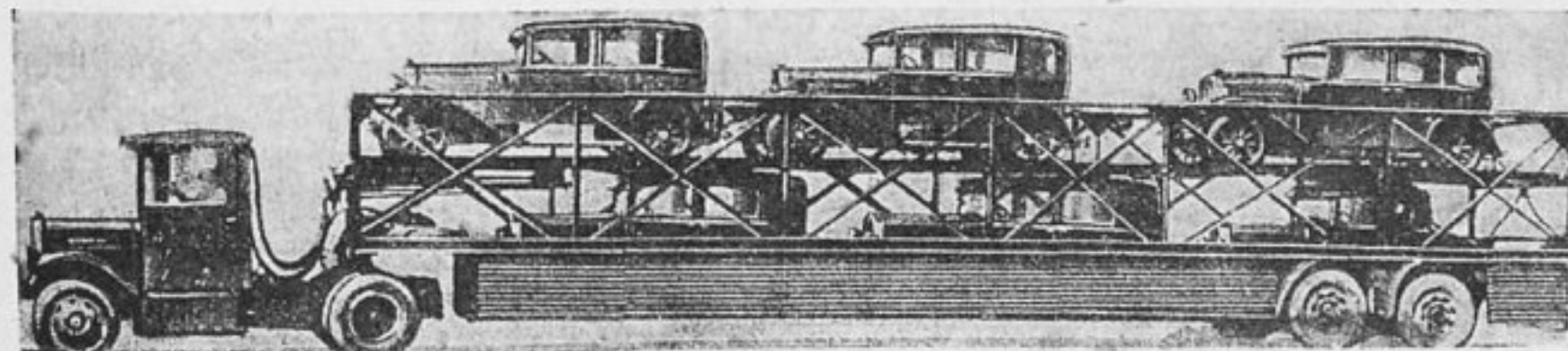
## ТРОЛЛЕЙБУСЫ В ГЕРМАНИИ

**А**ВТОБУС с электропроводом — т. н. троллейбус, о котором мы не раз писали на страницах нашего журнала, начинает все больше распространяться на Западе. Недавно, такой троллейбус, изображенный на фото, начал курсировать между Мотманн и Грунтен у Дюссельдорфа. Он развивает до 40 км в час.



## АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ... АВТОМОБИЛЕЙ

**Д**ЖЕНЕГАЛ Моторс» сконструировал специальную прицепку-платформу с подъемником сзади, позволяющую перевозить в один прием шесть автомобилей.



## ЧЕЛОВЕК-МАЧТА

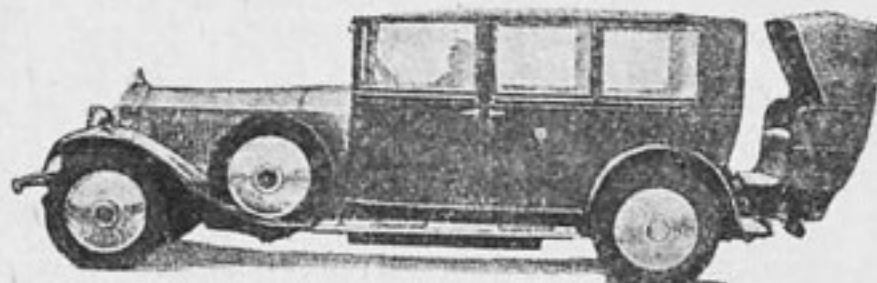


**Э**ТОТ сигнальный человек-мачта регулирует уличное движение в английской колонии в Африке. Сигнальные знаки, как видно из рисунка, прикреплены к спине туземного полисмена, который поворачивается время от времени в разные стороны.

## АВТОМОБИЛЬ .. с ЗАПЯТКАМИ

**А**БИСИНСКИЙ царек вынужден отдавать дань и современной технике.

В результате, английский «Роллс-Ройс», по особому заказу «его величества», переделывается под средневековую карету. Сзади, как видно на снимке, специальное сидение для телохранителей коронованной особы.



На фото дано изображение этой прицепки, представляющей довольно своеобразный экипаж.



# УКРЕПИМ АВТОДОРОВСКИЙ РАЙОН

**В**ЫДВИНУТЫЙ XVI партийным съездом вопрос о приближении партийного, советского, хозяйственного, кооперативного и профсоюзного аппаратов к районам неизбежно привел к ликвидации округов.

Эта, имеющая огромное политическое значение, реформа требует от всех организаций и, в частности, от Автодора, большого внимания к районам, усиления живого руководства работой райотделений и оказания им всемерной поддержки. На деле же отношение областных и краевых отделов Автодора к районам попрежнему невнимательное. Живое руководство заменяется мертвой бюрократической перепиской, без выездов на места, без практических деловых указаний о проведении различных кампаний.

— Ленинградское областное отделение, пишет рабкор М. П., слабо справляется с задачей руководства районами. Возьмем Боровичский район. Выездов инструкторов в этот район не было, несмотря на то, что он нуждается в помощи. Переписка облотдела с районами заключается лишь в запросах тех или иных сведений. Практических указаний в проведении различных мероприятий, в которых остро нуждаются наши районы, нет. Кроме этого, несмотря на незначительный бюджет районов облотдел дает директиву об отчислении ему 50 проц. взносов юридических членов. Это затрудняет работу райотделений по вербовке юридических членов, так как хозорганизации соглашаются на отпуск средств только в том случае, если они будут использованы для работы внутри района.

Мы уже несколько раз отмечали на страницах нашего журнала бездеятельность Конотопского окружного отделения Автодора. Но там были, повидимому, настолько толстокожие руководители, что голос журнала на них никакого воздействия не оказывал. А может быть они просто... никогда не читали журнала своего центрального органа.

— В связи с ликвидацией округа, пишет рабкор М. Г., никто из окружных работников не заинтересовался побывать в районах, дать им толчок в работе, проинструктировать их. В результате сейчас происходят странные вещи. Укратодор пишет: с 15 по 25 ноября провести «декаду обороны». Этот циркуляр попадает в рик, а рик не знает кому передать его, так как здесь нет

никакого райотдела, есть лишь 3—4 члена Автодора, которые и сами не смогут сказать, состоит ли они членами Автодора или нет. Вот и проводи после этого «декаду обороны»!

А ведь в Конотопе есть все возможности для развертывания работы.

Вы думаете, что в Конотопском районе хорошие дороги? Нет. Здесь даже летом нельзя проехать ни на машине, ни на телеге. Сплошные кочки, ямы, рвы, болота. В самом центре города лошади вязнут в грязи.

В Конотопском районе много работы для Автодора. Кто же позаботится о том, чтобы создать райотделение и поставить его крепко на ноги?

В некоторых местах ликвидация округов привела к ликвидации и... районных отделений. Вместо расцвета, развертывания работы в районах — полнейшая бездеятельность, мертвечина. Такое положение наблюдается в б. Тамбовском округе.

— Здесь до ликвидации округа, — пишет рабкор Дм. Линецкий, — существовала окружная организация и шевелились низовые коллективы при предприятиях и учреждениях. Округ упразднили и отделение Автодора незаметно самоликвидировалось, а низовые коллективы, лишённые руководства, стали распадаться. До сих пор районной организации в Тамбове нет. Дела свалены где то в Дортрансе и никто ими не интересуется.

Через отделение Госбанка было выслано около 20 тыс. билетов автолотерей, но где находятся эти билеты никто не знает. След их потерян.

Сейчас принимаются экстренные меры для оживления замершей автодорской работы. Проводится трехлетний Автодора, созывается районная конференция, в газете «Тамбовская правда» даются специальные автодорские подборки.

Руководство районами до сегодняшнего дня — наиболее узкое место в работе Автодора. А между тем, совершенно ясно, что районы — основа, на которой должна строиться автодорская деятельность. Все наиболее существенные мероприятия общества могут быть проведены с успехом лишь в том случае, если районы получают необходимый деловой инструктивный материал, проведут соответствующую подготовку, а также будут видеть непосредственную помощь со стороны руководящих областных или краевых организаций. Об этом нельзя забывать ни на минуту.

3.

## ДВУХЛЕТНЕ ПОЖАРНОГО БЮРО ЦС АВТОДОРА

**Н**АЧАЛЬНИК пожарной охраны Московской области в приказе констатирует, что пожарное бюро ЦС Автодора за два года много сделало для привлечения общественного внимания к вопросам механизации и моторизации пожарной обороны, содействия пожарному советскому авто-мотостроению и внедрению идей пожарной автомобилизации.

За время своей работы пожарное бюро ЦС

Автодора правильно связывало задачи механизации и моторизации советской пожарной обороны с общими задачами социалистического строительства.

В ознаменование двухлетней деятельности пожарного бюро ЦС Автодора члены бюро и члены президиума ЦС Автодора зачисляются почетными волонтерами московской краснознаменной пожарной охраны.

## ПОПРАВКА

В № 1 нашего журнала в ст. инж. А. Коростелина «Новейшие изобретения в автоделе» перепутаны подписи под рис. 2 и 3. Подпись под рис. 2 следует читать: Новые системы торможения Нурта и Скаммель. Подпись под рис. 3 — Система Кюрна для регулировки температуры в двигателе.



# ПО ПИСЬМАМ РАБКОРОВ-АВТОДОРОВЦЕВ

## КАДРЫ ИЗ КРАСНОЙ АРМИИ

**Л**ЕНИНГРАДСКИЙ автотранспортный батальон готовит кадры специалистов по автомобильному, мотоциклетному и тракторному делу. Свою задачу он разрешает успешно.

В 1930 г. батальон уволил в долгосрочный отпуск красноармейцев 1906 г., на 95 проц. имеющих права гражданских шоферов. Выпуск школы младшего начсостава дал в этом году 100 проц. гражданских шоферов. Этих результатов батальон добился благодаря все увеличивающемуся удельному весу специальных предметов в общей учебной программе. Если в прошлом году каждый курсант имел 9 часов практической езды, то в этом году он имел 12—14 часов.

Над батальоном шефствует ленинградский завод «Красный Октябрь». Соревнуясь с ним, батальон обязался: подготовить в качестве инструкторов отделькомов и красноармейцев 1907 г., ознакомив их с нововведениями в автоделе и новыми типами машин «Форд», «Амо» и др. более углубленно; из числа комполитсостава подготовить квалифицированных специалистов.

В батальоне в настоящее время работают двухмесячные курсы переподготовки начсостава. Эти курсы готовят из командиров запаса командиров автовойск.



Сборка фордовских грузовиков для автохозяйства УССР в Одесском порту  
Фото В. Шишкина

Во внешкольной работе (которая, безусловно, необходима), громадную роль должны сыграть коллективы Автодора. Автодор в батальоне охватывает почти 100 проц. всего состава, во главе его стоят люди, имеющие хорошую специальную подготовку, но к стыду своему Автодор зарекомендовал себя плохо. Он ничего не делает.

В объявленном ЛВО походе за технику, Автодор не принимает также никакого участия.

Ленинград

Б. Шатун.

## ПРИМЕР, ДОСТОЙНЫЙ ПОДРАЖАНИЯ

**К**ОЛЛЕКТИВ Автодора при пожарной команде Южных ж. д. постановил внести 1200 руб. на усиление строительства «Дома автомобиля и дороги» в Харькове.

«Дом автомобиля и дороги» должен стать базой подготовки технических кадров для нового социалистического строительства и очагом пролетарской культуры.

Внося 1200 руб. и тем вступая юридическим членом, коллектив вызывает последовать его примеру крупные организации Автодора на заводах ВЭК, ХПЗ, Тракторострой, «Свет шахтера», «Серп и молот» и др.

Ждем ответа!  
Н.-Новгород

Укравтодоровцы.

## НЕОБХОДИМ ОБМЕН ОПЫТОМ ВОДНО-МОТОРНОЙ РАБОТЫ

**Х**ОЗЯЙСТВЕННЫЕ и кооперативные организации до сих пор не уделяют достаточного внимания использованию водно-моторного транспорта. Развитие этого вида транспорта тормозится отсутствием моторов, необходимого количества мастерских, серьезно и последовательно работающих над постройкой мелких судов, кадров квалифицированных мотористов-водителей и пр.

В связи с этим большое значение приобретают водно-моторные секции Автодора, перед которыми встают серьезные задачи мобилизации общественного внимания вокруг вопроса развития водно-моторного транспорта.

Отдельные организации Автодора работают

над разрешением этих задач, но нет еще должного размаха, а главное нет связи между секциями.

Водомоторники Нижнего-Новгорода присоединяются к предложению киевских товарищей о созыве совещания водно-моторных секций. Развертывающаяся работа по водно-моторному делу настоятельно требует широкого обмена опытом между отдельными организациями. Необходимо усвоить опыт Москвы, Самары и др. мест, развернувших работу. Совещание должно быть созвано не позже февраля 1931 г.

Харьков

В. Губанов.

**ПРИНИМАЙТЕ УЧАСТИЕ В ВЕРЕОВКЕ НОВЫХ ПОДПИСЧИКОВ** на журнал «За Рулем». Сообщите в редакцию свою фамилию и адрес для высылки руководящего и рекламного материала.



**И**НИЦИАТОРОМ организации коллектива среди краснофлотцев N бригады в Кронштадте был т. Самарский.

— Что мы будем делать?—спрашивали его моряки.

— Изучать автомобиль, учиться ездить.

Это заявление в начале подняли насмех. На чем же учиться? На телеге?

— Обождите, найдем старую машину, отремонтируем и...

— Брось!..

Но т. Самарский дела не бросил; узнал, что в здравотделе валяется заброшенная машина, осмотрел ее и пришел к выводу, что она еще будет служить, если «подлечить ее».

Получили машину, разобрали, отремонтировали детали, сделали из легковой полугрузовичок. Только бы работать, но... Кронштадтское отделение Автодора просить:

— Отдайте машину!

— Почему? Мы сделали!

— Выручите! Предправления проворовался, хоть закрывай отделение. Нечего эксплуатировать?!

Отдали машину, не поездив ни одного дня.

На примете был второй «гроб». Закинули удочку, и без долгих разговоров получили другую развалину. Она также перешла в мастерскую, где сейчас стоит разобранный до основания.

Создали мы кружок по изучению мотора, добились отвода сцепляльного помещения, достали через Автодор чертежи, в мастерской нашли старый мотор и различные запасные части, добыли учебники и получился у нас приличный класс. Эту зиму посвящаем учебе.

Поездить на автомобиле теперь уже никто не считает праздной затей. Осуществления этого добиваемся путем ударной работы и ударного восстановления старых развалин.

Кронштадт.

И. Золин

### РОСТОВЦЫ ГОТОВЯТ РУКОВОДИТЕЛЕЙ АВТОКРУЖКОВ

**Н**ЕДОСТАТОК квалифицированных руководителей-инструкторов — одно из узких мест, в которое упирается подготовка кадров авторботников. Учитывая это, Ростовское городское отделение Автодора, по инициативе секции профтехнического образования, создало при местном клубе курсы по переподготовке руководителей-инструкторов и подготовке новых из числа опытных авторботников.

Тщательно разработана программа, хорошо

подобран педагогический персонал, плата за обучение небольшая. Все это вызвало большой интерес к курсам со стороны ростовских шоферов. Приток желающих учиться настолько значителен, что городское правление предполагает приступить к организации второй группы, что даст возможность полностью обеспечить кружки руководителями.

Ростов-на-Дону

Б. Яглин

## СССР СТАНОВИТСЯ СТРАНОЙ ТРАКТОРОВ И АВТОМОБИЛЕЙ



Новые сотни тысяч трудящихся вступают в Автодор, чтобы принять участие в грандиозной исторической работе.

Автомобиль, трактор, дорога, мотоцикл, глиссер, моторная лодка, аэросани, американск., европейская и советская техника безрельсового транспорта и автодоровск. работа — широко, наглядно и практически освещаются на страницах самого распространенного журнала этого типа

Двухнедельный, иллюстрированный популярно-технический журнал — орган Центрального Совета Автодора

## „ЗА РУЛЕМ“

Ответств. редактор Н. ОСИНСКИЙ

**ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА на 1931 Г.**

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: „За Рулем“ с прилож. 6-ки „За Рулем“: 12 мес. — 8 р., 6 мес. — 4 р. 50 к., 3 мес. — 2 р. 40 к. „За Рулем“ без прилож.: 12 мес. — 4 р., 6 мес. — 2 р. 15 к., 3 мес. — 1 р. 10 к.

Большая иллюстрированная книга „Автодорожный альманах“ всем подписчикам за доплату 1 р. 50 к.

Заблаговременная подписка — лучшая гарантия аккуратного получения журнала.

# ЗА РУЛЕМ

ПОДПИСКУ СДАВАЙТЕ на почту или письмомосцам. Переводы в Издательство посылать не следует.

Акц. Изд. О-во „ОГОНЕК“. Москва 6, Страстной бульв., 11.



# ПОЧЕМУ?



Груда сломанных рессор в мастерских зерносовхоза «Батрак» (Средне-Волжский край), образовавшаяся в результате работы автомобилей на уборочной кампании—наглядный памятник состояния дорог в этом районе

Фото И. Чернова

Ни одного заседания не было с момента перевыборов Ленинградского областного отдела Автодора. Назначенное на 8 декабря заседание правления было сорвано. Ответственный секретарь т. Солдатов один не в состоянии воздействовать на всех срывающих работу. Не пора ли поставить вопрос о пересмотре состава правления?

Ленинград Член правления Петров

От редакции. Центр. Совет Автодора обратил уже внимание на состояние ленинградской организации и постановил обновить руководство областным отделом и в дальнейшем командировать в Ленинград для налаживания работы специальную бригаду. Подробно об этом читайте в следующем номере.

Не могут договориться между собой краевой отдел труда и Автодор в г. Хабаровске. Сваливают друг на друга заботу о курсах. А между тем от такой перебранки страдает учеба.

Курсанты неоднократно обращались с просьбой о предоставлении помещения для прохождения практических занятий, но до сих пор не могут ничего добиться. А время идет. За четыре месяца учебы ни одного практического занятия.

Хабаровск 42 подписи.

Распался коллектив Автодора в селе Андеевичи Смельчинского района УССР из-за отсутствия руководства со стороны районной организации Автодора, которая, кстати сказать, и не существует.

Коллектив был организован по инициативе рабочего, присланного для работы на селе, и уже насчитывал 30 человек, но не имея поддержки, заглох. Неоднократно обращались за

помощью в областное отделение Автодора, но там не двигаются с места.

Андеевичи Автодоровец

Никто не знал о существовании Автодора при паровозно-ремонтном заводе в г. Красноярске. Приблизительно в августе 1930 г. рабочий нашего завода т. Иконников, получив знания по автоделу, стал организовывать новых и старых членов Автодора. Рабочая молодежь и даже пожилые охотно записывались в кружки, помогали работе. Иконников, согласовав вопрос с правлением городского отделения Автодора, стал руководить занятиями.

За три месяца группа выросла до 100 человек и ее разделили на два кружка. Обеими группами руководил т. Иконников. Занятия шли все время вполне успешно.

Но вдруг из-за личных счетов правление сняло с работы руководителя и перебросило на другую работу, оставив два кружка без руководителя.

Красноярск Рабочий Дудин

Зав. секции биржи труда отправляя 20 шоферов на уборочную кампанию в совхозы на Урал, обещал всем по приезде предоставить работу в качестве шоферов.

Теперь же получается совершенно другое. Возвратившихся шоферов, нуждающихся в работе, направляют чернорабочими и грузчиками. Почему бы не направить их, если не шоферами, то хотя бы на слесарную работу?

Такое использование автокадров никуда не годится.

Москва Шофер Нехаев.

Под брезентом стоит трактор, купленный Н полком специально для учебы, а курсанты заочных тракторных курсов только любят им. Много красноармейцев записалось на заочные курсы, но практической помощи на месте нет. То же было и в прошлом году. Полковая автодоровская организация не оказывает никакой помощи, а возможности есть. Можно было выделить одного шофера, который ознакомил бы нас с устройством трактора и мотора. Окружное отделение Автодора в Харькове должно о нас позаботиться.

Харьков. Заочник.

По объективным причинам» не явился на конференцию Автодора в г. Тамбове т. Киселев, выделенный горкомом ВКП(б) ответственным за проведение конференции. Не явились также и другие члены оргбюро, считая, что они заняты более важными делами.

Тамбов Л. Л.

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Издатель: Акционерное Издательское Общество «ОГОНЕК»