

# ЗА РУЛЕМ

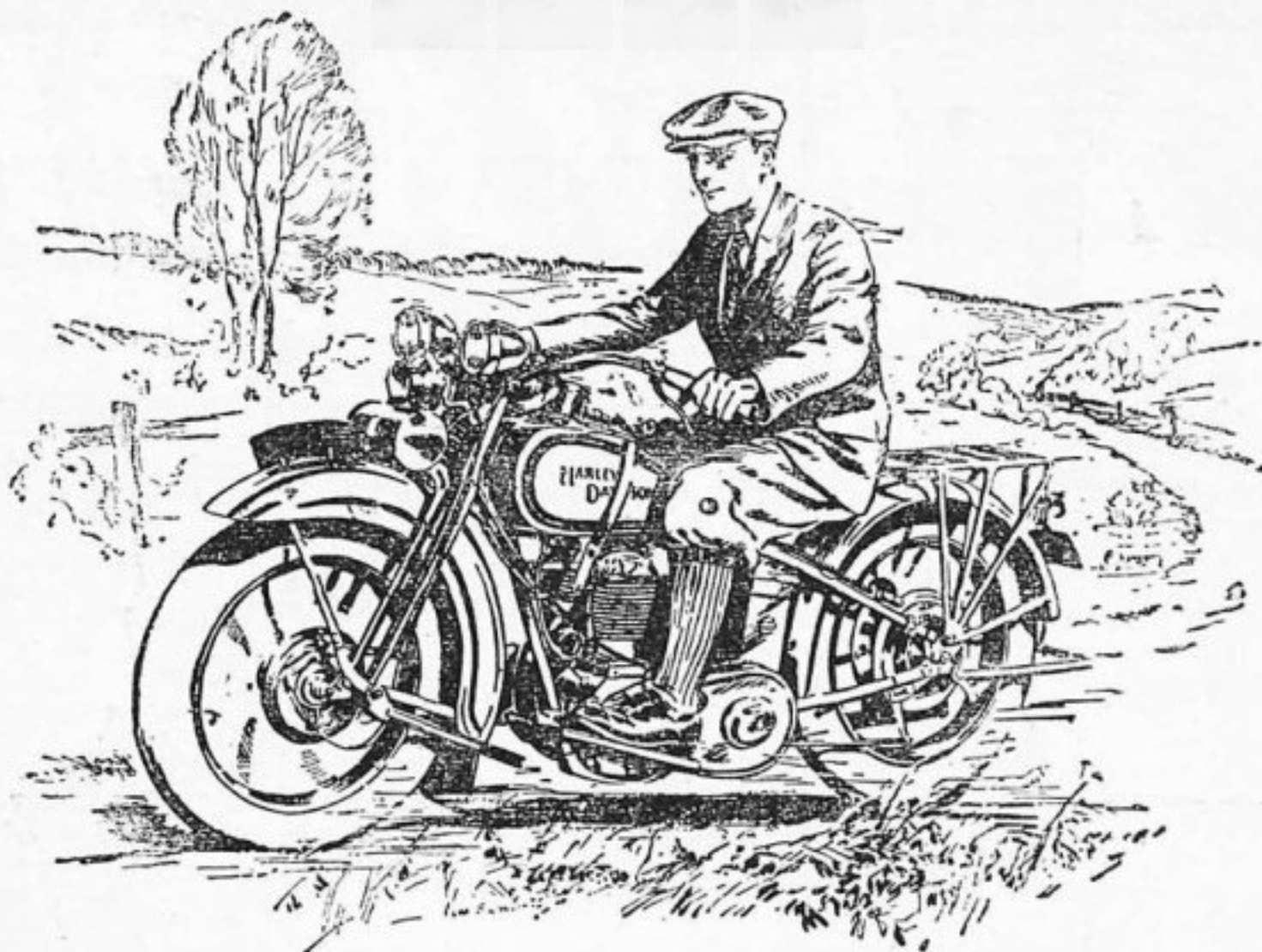
23-24

1931



Лектор «За многодневный вечер «Колос» провонит в широкие массы трудящихся. Аудиторию регулярно собирают сотни тысяч молодых детей, школьники и лекторы.

На сцене — делегация молодых работников спорта и молодежи Восточной России у председателя Редко Г. Д. В. Булкина



## ВСЕМИРНО ИЗВЕСТНЫЙ ОДНОМЕСТНЫЙ МОТОЦИКЛ ХАРЛЕЙ-ДЭЙВИДСОН „30-50“!

Хотя этот мотоцикл легкого веса, но он построен так же солидно, как и двухместный «BIG TWIN». Он сконструирован для одного ездока. Делает повороты при скорости одной мили в минуту. Обладает достаточной мощностью для езды по самым плохим дорогам. Доступ к мотору мотоцикла «30-50» весьма удобен. Все части одноместного мотоцикла, изображенного на рисунке, можно заменять соответствующими частями «BIG TWIN» в 700 см, за исключением мотора. К новым усовершенствованиям моделей 1930 года принадлежат следующие: двойной прочности рамы, кованые в штампах передние вилки, более крупные шины, кованые ободья с желобами. Резервуары более широкого и короткого размера, секретный замок, улучшенная муфта сцепления и большего размера передний тормаз.

Одноместный мотоцикл «30-50» крупного

Harley-Davidson Motor Co., Milwaukee, Wis., U. S. A.,

размера — солидно построенная машина, чрезвычайно экономная в расходе горючего и масла. Конструкция настолько проста, что каждый может очень легко управлять ею и обслуживать ее механизм.

Если вы желаете иметь легкоуправляемый, исключительно одноместный мотоцикл, приобретайте Харлей-Дэйвидсон «30 50».

Мотоцикл Big Twin с боковой коляской модели 1930 года,

для тяжелой службы и плохих дорог — вне конкуренции.



# HARLEY-DAVIDSON

## MOTORCYCLES





ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО  
ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Четвертый год издания

Редколлегия: А. Брагин, Н. Беллев, А. Головкин, В. Дмитриев, Я. Дробнис, В. Зарзар, М. Кольцов, инж. К. Купреянов, М. Презент, Н. Осинский, И. Фельдман, проф. Е. Чудаков, И. Халепский

## СОДЕРЖАНИЕ

А. ЛЕЖАВА.— Автодорожная организация на новом этапе . . . . .	1
Превратим автодор в сплошную бригаду по проверке выполнения шести уловий т. Сталина . . . . .	2
М. СОЛОМОНОВ.— Добьемся полного хозяйства в работе автотранспорта . . . . .	3
Проф. Е. ЧУДАКОВ.— Что должна сделать наша общественность в помощь автомобилизации советского союза . . . . .	4
Автодор и тракторизация СССР . . . . .	8
В борьбе за советское мотоцикlostроение . . . . .	9
Я. ДРОБНИС.— Итоги работы дорожной сети ЦС Автодора . . . . .	10
Автодор и оборона страны Советов . . . . .	12
А. ШТЕЙНЕР.— Автодор подготавливает кадры для социалистической автомобилизации . . . . .	14
Работа Автодора среди детей и подростков . . . . .	16
П. ВАСИЛЬЕВ.— Первая авторемонтная станция типа „Дилле“ . . . . .	18
БОРИС АГАПОВ.— Трое и десятки тысяч . . . . .	20
Я. Д.— Учитесь у ленинградских большевиков побеждать безоружье . . . . .	27
На финиш всеоюзного дорожного кинурса . . . . .	29
Инж. С. П. СТЕЛЬНИКОВ.— Снегоборьба на трактах — боевая задача . . . . .	34
На первом Всесоюзном слете ЮДА . . . . .	35
А. КОЗЛОВ.— 400 мотоциклов для автодорожных организаций . . . . .	37
Хроника мирового автодорожного дела . . . . .	38
Г. ДОМБРОВСКИЙ.— Как устроить предохранитель для электропроводки машины „Форд“ . . . . .	39
Новости мировой автодорожной техники . . . . .	40
Рабочьекоры-автодорожцы пишут . . . . .	42
Систематический указатель материалов „За Рулем“ за 1931 год . . . . .	45
В номере 43 иллюстрации	

# АВТОДОРОВСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ НА НОВОМ ЭТАПЕ

**1931** ГОД, являющийся годом завершения построения фундамента социализма в нашей стране, в то же время является великой исторической датой по автомобилизации СССР.

В этом году закончено промышленное строительство Нижегородского авт. гиганта, реконструирован и расширен завод АМО, расширен Ярославский завод пятитонных грузовиков, закончены и пущены в ход тракторные заводы: Сталинградский (полностью) и Харьковский, реконструирован и расширен тракторный цех „Красного путиловца“.

Одного этого перечня достаточно для того, чтобы стало ясно, какой колоссальный перелом имеется в деле социалистической перестройки нашего автодорожного и тракторного хозяйства.

Предстоящий 1932 год будет годом освоения продукции новых заводов, продолжения их дальнейшего расширения и подготовки строительства новых гигантов и решительной борьбы с бездорожьем.

Автодорожная общественность до сих пор шла впереди, организуя общественное мнение в деле автомобилизации нашей страны и дорожного строительства, организуя трудящиеся массы на всестороннее содействие и общественную помощь дорожному строительству. В 1932 году мы должны поставить перед собой новые дополнительные задачи, поскольку выдающееся значение приобретает теперь же, немедленно, в срочном порядке, правильная постановка эксплуатации автомобилей и тракторов, выпускаемых нашими гигантами. Повелительно диктуются задачи вовлечения широких масс в круг огромной важности практических задач бережной, экономной эксплуатации машин, экономного расходования материалов — резины, горючего, масла и т. п. и быстрого упорядочения дорог, от состояния которых зависит сохранность машин и экономичность их эксплуатации.

Такое же важное значение имеет правильная организация выпуска запасных частей, устройство ремонтных мастерских и дальнейшая подготовка квалифицированных кадров, слабость которых уже теперь дает себя чувствовать высоким процентом аварий и порч машин.

Автодорожная общественность должна проявить исключительную настойчивость в заострении вопроса об организации конструкторских сил и соответствующих предприятий для постановки работы над непрерывным, повседневным, по всем деталям проводимым усовершенствованием выпускаемых машин.

Автодорожные организации должны восполнить один существенный пробел в своей работе. Я имею в виду недостаточное экономическое освещение автодорожных проблем и недостаточно глубокое и широкое увязывание автодорожных вопросов с общими хозяйственными и экономическими перспективами нашего социалистического строительства как в индустрии, так и в сельском хозяйстве.

Само собой понятно, что в 1932 году, как и в предыдущие годы деятельности Автодора, должна вестись неусыпная и напряженная работа по вовлечению в наше автодорожное строительство широчайших масс трудящихся, организации их активности и творческой инициативы, организации борьбы автодорожной общественности за выполнение генеральной линии партии, за осуществление шести условий тов. Сталина, за строительство социализма, за укрепление обороны СССР. Успехи автодорожных организаций могут измеряться только достижениями по этой линии.

А. Лежава

Центральный совет Автодора — Москва Садовая-Кудринская, 17. Телеф. Д-1-50-82

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстная бульв., 11. Тел. 3-31-91. Трамв. А, 6, 15, 18, 23, 25, 29. Контора: Москва 6, Страстной бульв., 11

Массово-тиражный Сектор Тел. 5-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1932 год „За Рулем“: на год — 4 р. 80 к., 6 мес. — 2 р. 40 к., 3 мес. — 1 р. 20 к. С приложен. „Библиотеки За Рулем“: на год — 10 р., 6 мес. — 5 р., 3 мес. — 2 р. 50 к.



# ПРЕВРАТИМ АВТОДОР В СПЛОШНУЮ БРИГАДУ ПО ПРОВЕРКЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ШЕСТИ УСЛОВИЙ ТОВ. СТАЛИНА НА МЕСТНОМ ТРАНСПОРТЕ

**М**ЕСТНЫЙ транспорт в настоящее время не удовлетворяет потребностям нашего социалистического хозяйства. Трансфинплан не выполняется. Около 40% наличного автопарка простаивает по всяким „объективным“ и „субъективным“ причинам.

Уравниловка и обезличка свили прочное гнездо на местном транспорте.

Автодоровская общественность, мобилизуя внимание трудящихся нашей страны к вопросам автомобилизации СССР, не может оставаться равнодушной к положению дел на этом участке хозяйственного фронта.

Тов Сталин в исторической речи на съезде хозяйственников дал развернутую программу действий, указал, как надо в новых условиях „по-новому работать, по-новому руководить“.

Указания тов. Сталина, известные под именем „шести условий“, вколыхнули всю страну, привели к перестройке работы во всех отраслях нашего хозяйства и дали надежное оружие для окончательной победы на хозяйственном фронте.

Как проводятся указания тов. Сталина на местном транспорте, в какой мере проводятся в жизнь „шести условий“ — на этот вопрос должна дать ответ автодоровская общественность.

В начале января собирается в Москве Всесоюзный съезд Автодора. На этом съезде во всю ширь будут поставлены вопросы нашего автостроения и автоэксплуатации, и вопрос о выполнении местным транспортом шести условий, поставленных тов. Сталиным, является основным.

Вся автодоровская организация должна поставить своей задачей включиться в сталинскую эстафету, организовав к съезду широкую прозерку выполнения указаний тов. Сталина.

Буквально по каждому пункту, из шести указаний тов. Сталиным, мы имеем прорывы и недочеты в местном транспорте. Вопросы подготовки кадров, организации труда, хозрасчета, создания производственно-технической интеллигенции из рабочего класса здесь находятся до сих пор в вопиющем положении. Всем

известны случаи аварий, массовые поломки машин вследствие неграмотности и низкой квалификации шоферов. Между тем подготовка кадров водителей ниже всякой критики. Наши хозяйственники предпочитают губить драгоценные новые машины, отдавая их в руки неопытных шоферов, чем предоставить одну-две машины для учебных курсов.

Курсы и школы по подготовке водителей не обеспечены преподавательскими кадрами, не хватает учебников и, самое главное, учебных машин. Бурное увеличение автотранспорта в 1932 году потребует большого количества кадров, а без коренной перестройки всей учебной работы наш автотранспорт их не получит.

Падение трудовой дисциплины, пьянство среди шоферов и уравниловка в оплате приняли широкие размеры. Только напряжением всех сил, привлечением внимания широкой общественности к этим вопросам можно оздоровить работу автопарка.

Борьба за промфинплан, повышение трудовой дисциплины среди шоферов, борьба с текучестью, введение подлинного хозрасчета, подготовка кадров — вот за что должны бороться автодоровские организации на местном транспорте.

Надо широко практиковать шефство коллективов Автодора над гаражами, надо следить и помогать нашему автопарку. Надо помнить, что автопарк на сегодня еще в своем большинстве импортный, что на него затрачена валюта, и каждая машина представляет большую ценность для всего народного хозяйства. Каждая сбереженная машина усиливает темпы социалистической стройки.

Нужно мобилизовать всю автодоровскую организацию сверху донизу, нужно превратить весь Автодор в сплошную бригаду по проверке выполнения указаний тов. Сталина.

За состояние нашего автопарка наряду с хозяйственниками отвечает и общественность и в первую очередь — Автодор.

Н. Б.

---

**Автодоровцы! Придем к Всесоюзному съезду Автодора с конкретными показателями работы: многими километрами отремонтированных дорог, определенным количеством сбереженных автодоровцами тракторов и автомобилей, значительными цифрами подготовленных шоферов, трактористов и дорожников.**



# ДОБЬЕМСЯ ПОЛНОГО ХОЗРАСЧЕТА В РАБОТЕ АВТОТРАНСПОРТА

**ЦК** ТРАНСПОРТНЫХ рабочих констатировал, что основная причина прорыва в транспортной системе Союзтранса в третьем квартале (а прорыв, как известно, был очень значительный) заключалась в том, что неудовлетворительно выполнялись важнейшие директивы партии по хозяйственным вопросам и не осуществлялись шесть условий тов. Сталина. „Обезличка и уравниловка господствует в отpravке грузов“.

Хозрасчет осуществлялся большей частью лишь формально.

Условия хозрасчета и связанные с ним новые формы финансирования и кредитования требуют раньше всего твердых договорных отношений между хозяйственными организациями. Переход на договорную систему прошел для местных филиалов Союзтранса с большими трудностями и задержками. Новые условия банковского кредитования застали конторы Союзтранса врасплох. У них еще зачастую не было собственного баланса, они продолжали выполнять все операции, не заботясь о денежных расчетах с клиентами. В результате местные конторы быстро исчерпали свои денежные лимиты, — произошел зажим в кредитовании контор по их же собственной вине.

Действительный хозрасчет возможен лишь на твердой финансовой основе. Анализируя состояние оборотных и кредитных средств Союзтранса, договорные отношения с клиентами, состояние отчетности, сентябрьское совещание бухгалтеров областных и краевых контор пришло к выводу, что Союзтранс по настоящему еще не приступил к проведению хозрасчета.

На основе условия кредитования хозрасчета должны перейти с первого ноября, согласно обращению ЦК и Совнаркома, местные объединения и предприятия, в том числе и транспорт.

Как же справляется система Союзтранса со срочным переходом на новые условия финансирования и кредитования, предопределяющие более четкие условия хозрасчета?

Важнейшим моментом в этой реформе является установление оборотных средств объединениям, трестам и отдельным предприятиям. Это должно предшествовать переходу на новые условия кредитования с 1 ноября. Но и на 6 ноября положение с установлением оборотных средств оставалось для периферии Союзтранса совершенно неопределенным. Правление Союзтранса не знает, какие областные и краевые конторы и их филиалы и предприятия получили срочные (сезонные) банковские кредиты, доведены ли оборотные средства до отдельных предприятий, располагают ли эти предприятия балансами, получают ли они в свою очередь сезонные кредиты и удовлетворяют ли их размеры кредитования.

Места не информируют правление Союзтранса о том, как воспринимается новое условие срочного кредитования в условиях транспортных операций и расчетов. Ответственные работники правления Союзтранса не могли дать определенного ответа на вопрос, какое же количество областных и краевых контор готово со своими оборотными средствами, твердым балансом, установленными договорными отношениями перейти на новые условия кредитования.

Получается впечатление, что само правление Союзтранса в значительной мере „плавает“ в этом вопросе. Это находит подтверждение в признании ответственных работников Союзтранса, что места инструктированы Союзтрансом далеко недостаточно, что места во вращают инструкции и требуют дополнительных разъяснений. Это задерживает спуск оборотных средств на места.

Совершенно неизвестно, как осуществляется хозрасчет на предприятиях, в гаражах, бригадах. Хозрасчет там развивается стихийно. Иногда удачные формы хозрасчета, проведенные на основе шести указаний тов. Сталина, дают разительные результаты, но о них очень мало известно. Правление Союзтранса не принимает мер для того, чтобы наглядно, на опыте, на примере показать, как нужно провести хозрасчет в гараже, в хозрасчетной бригаде, в условиях автогужевого транспорта.

В бюллетене Союзтранса (печатный орган) уделяется мало места проблеме хозрасчета на транспорте. Там можно еще увидеть инструктивные статьи по хозрасчету и меньше всего — сведения о том, как проводится хозрасчет в гараже, в отдельном предприятии. В одном случае мы усмотрели — в укромном месте бюллетеня — мало заметное описание того, как проводится хозрасчет... в безымянном гараже. Поразительные итоги. Они должны были вызвать ряд обобщений, яркие комментарии. Но заметка глушится тяжелейшими инструкциями, среди которых она выделяется каким-то неожиданным и освежающим оазисом.

Необходима не одна только печатная агитация, отображение в печати — каким должен быть доподлинный хозрасчет на транспорте. Правление Союзтранса и его областные и краевые конторы должны бросить на предприятия, гаражи, конные парки и в бригады живые силы для непосредственного инструктирования и руководства по переходу на хозрасчет. Время не ждет. Наступил ответственный период осенне-зимних перевозок Автогужевой транспорт должен встретить поток перевозок во всеоружии последовательного хозрасчета снизу доверху.

Обращение ЦК и Совнаркома должно быть немедленно и полностью воспринято на местах транспорта.

М. Соломонов





Наглядная пропаганда Автодора. В 14-ю годовщину Октябрьской революции Центральный совет Автодора организовал в Москве на Арбатской площади большую и показательную выставку объектов автодорожной работы. На специальных площадках, вечером иллюминированных, были помещены аэросани, глассе, трактор Сталинградского завода, „Форд“ сборки завода им. КИМ и новый „Автомобиль“. На снимке общий вид Арбатской площади с автодорожными машинами. Фото А. Тимофеева

## ЧТО ДОЛЖНА СДЕЛАТЬ НАША ОБЩЕСТВЕННОСТЬ В ПОМОЩЬ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

### ЗАДАЧИ АВТОМОБИЛЬНОЙ СЕКЦИИ АВТОДОРА НА 1932 ГОД

**1930** ГОД и особенно 1931 год характеризуются огромным строительством в автомобильной промышленности. В 1931 году начал работу московский автомобильный завод имени Сталина. 1 января 1932 г. начнет работать Нижегородский автомобильный завод. Оба эти завода являются исключительно большими не только по нашим масштабам, но и по мировым масштабам автомобильного производства. Таким образом, в деле автомобилизации Союза достигнуты исключительные успехи; известная доля заслуги в этом должна быть по справедливости отнесена к общественной организации — Автодору.

Однако, было бы ошибочным считать, что после завершения первой серии строительства заводов, задачи, стоящие перед Автодором (и в частности перед его автомобильной секцией), уменьшились или потеряли в известной мере свою остроту. Наоборот, по мере развертывания производства автомобилей, задачи, стоящие перед автомобильной секцией, расширяются

и приобретают еще больший практический интерес и еще большую срочность.

В основном будущую деятельность автомобильной секции можно подразделить на две области: во-первых, область производства автомобилей, и во-вторых, область эксплуатации автомобилей. В дальнейшем мы наметим лишь самые основные задачи в каждой из этих областей. Конечно, жизнью будет выдвинуто еще ряд дополнительных задач, которые также должны будут войти в круг деятельности автомобильной секции Автодора.

#### I Производство автомобилей

В области производства автомобилей перед автомобильной секцией в порядке оказания помощи промышленности должны быть поставлены следующие задачи.



## 1. Развитие заводов, уже пущенных в производство

За истекшие два года в автомобильную промышленность вложены огромные капиталы, и освоение их потребует от заводов большого напряжения. Коллективы Автодора, работающие на этих заводах, должны оказать им всяческое содействие, помогая заводам в кратчайший срок довести выпуск до проектной цифры и дать продукцию высокого качества. Сюда же относятся группа вопросов по снабжению автомобильных заводов полуфабрикатами и готовыми изделиями, поступающими от других подсобных заводов. Коллективы Автодора, работающие на этих заводах, могут и должны принести в этом направлении особенно большую пользу.

Работа по этому вопросу уже была начата автомобильной секцией (организация съезда представителей подсобных промышленности в Нижнем, организация постов, ряд совещаний в Автодоре и т. д.); в 1932 г. эту работу необходимо развернуть еще шире.

## 2. Организация новых автомобильных заводов

Завод имени Сталина и Нижегородский автомобильный завод являются лишь первым этапом в развертывании полной программы строительства автомобильных заводов.

На ближайшую очередь необходимо поставить постройку Ярославского завода большегрузных машин, постройку завода двигателей в Уфе и постройку мощного комбината автомобильной промышленности на Урале.

Перед ЦС Автодора, в частности перед его автомобильной секцией стоит задача оказания всякого вида помощи для скорейшего осуществления этих проектов. Основными способами такой помощи являются: пропаганда идей строительства, вовлечение в него автодоровских работников (в частности технического персонала) и, наконец, мобилизация денежных ресурсов.

## 3. Выработка новых типов машин

Для того чтобы автомобильный транспорт был наиболее рентабелен, необходимо, чтобы автомобиль соответствовал заданным условиям и был бы в данных условиях работы наиболее экономичным. Принимая во внимание специфические условия работы в отдельных районах Союза, необходимо выработать такие типы автомобилей и вообще транспортных агрегатов, которые оказались бы практически наиболее удобными для этих заданных условий. Содействие выработке новых типов автомобилей является очень

важной задачей Автодора, который может принести здесь особенно большую пользу, что уже доказано примером аэросаней и глассеров. В этой области изобретательская мысль может выдвинуть целый ряд новых типов машин. Сейчас уже намечены следующие объекты, которым автомобильная секция Автодора должна уделить максимальное внимание:

- а) трехосный автомобиль;
- б) малолитражный автомобиль;
- в) вездеход.

Трехосный автомобиль дает возможность использовать автомобильный транспорт на дорогах среднего качества и повысить тоннаж автомобиля на дорогах хорошего качества.

Малолитражный автомобиль, благодаря своему малому весу и экономичности его двигателя, дает огромную экономию в металле, топливе и шинах.

Наконец автомобиль-вездеход дает возможность использовать автомобильный транспорт по бездорожью и по снегу.

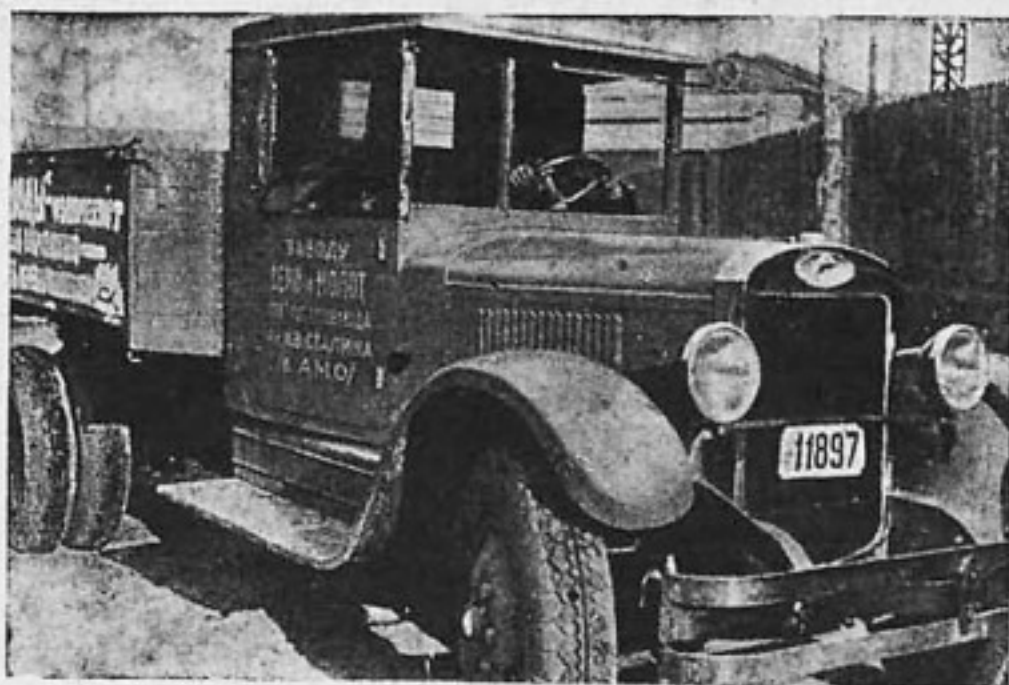
По указанным выше трем новым типам автомобилей автосекцией уже начаты работы:

- а) по трехосному автомобилю проведен ряд совещаний и даны установки, принятые ВАТО;
- б) обсуждена конструкция малолитражного автомобиля и отпущены средства на производство опытных моделей;
- в) выработано два типа вездехода НАТИ, показавшие удовлетворительные результаты.

Однако темп всех этих работ еще совершенно неудовлетворителен.

## 4. Повышение тоннажа автомобильного парка

Производство автомобилей в Союзе не успевает удовлетворять потребности в транспортных перевозках, и поэтому одной из актуаль-



За хорошее качество литья для автозавода им. Сталина (бывш. АМО) ударники-сталинцы подарили ударникам завода „Серп и молот“ специально изготовленный „Автокар“. Ударники „Серпа и молота“ обязались и впредь снабжать автозавод им. Сталина высококачественным литьем



нейших задач настоящего времени является повышение общего тоннажа автомобильного парка путем использования тягачей и прицепов.

На заседаниях автосекции этот вопрос обсуждался неоднократно, и в 1932 г. организуется производство прицепов (к сожалению, в недостаточном количестве).

## 5. Испытание и улучшение качества образцов автомобилей, выпускаемых нашими заводами

Автомобильная секция должна проявить большую деятельность в этом направлении. Имея свои коллективы в различных районах и различных условиях эксплуатации машин, Автодор легче, чем кто-либо другой может дать суждение о качестве автомобилей, об их основных дефектах и вносить предложения по уничтожению недостатков.

## II

### Эксплуатация автомобилей

Деятельность Автодора за истекшие годы характеризуется преимущественно борьбой за организацию производства автомобилей в Союзе.

К настоящему моменту мы имеем в этом направлении решительный сдвиг. Уже в 1932 году пополнение автомобильного парка будет идти главным образом за счет машин собственного производства в размере около 70 тыс. единиц за год. Такой исключительно быстрый рост автомобильного парка, естественно, поставил на очередь вопрос о правильной постановке дела эксплуатации. Если Автодор—и его автомобильная секция в частности—за предыдущее время не уделяли достаточного внимания этой стороне автомобилизации Союза, то в 1932 г. именно сюда должно быть обращено максимальное внимание. Организация эксплуатации автомобилей в настоящее время стоит у нас исключительно низко.

а) Общая стоимость единицы работы автомобильного транспорта у нас в три-четыре раза выше, чем за границей и легко может быть снижена путем самых несложных рационализаторских мероприятий. Между тем, экономия в расходе на 20–25% достигает величины, равной стоимости всего автомобильного парка.

б) Простой автомобильного парка в настоящее время достигает 40%. Это влечет за собой как уменьшение объема перевозок, так и удорожание автомобильного транспорта.

в) Ремонт автомобилей обходится исключительно дорого — весьма часто расход на ремонт автомобиля в год превышает стоимость самого автомобиля; самый же ремонт при этом ведется неудовлетворительно в смысле качества.

г) Простой машин под погрузкой и разгрузкой исключительно длителен. В центральных городах этот простой занимает до 75% всего рабочего времени машин.

д) Число аварий с машинами растет чрезвычайно быстро, и в настоящее время ремонтные мастерские больше, чем

наполовину загружены не эксплуатационным ремонтом, а аварийным.

е) Из-за отсутствия гаражей автомобили очень часто простаивают под открытым небом, что ведет к быстрой их амортизации.

Если не будут приняты решительные меры по улучшению эксплуатации автомобилей, то вся та экономия, которая получается от рациональной постановки производства автомобилей, будет много раз перекрыта убытками от эксплуатации.

Основные задачи, которые необходимо поставить перед автомобильной секцией Автодора в области эксплуатации автомобиля, намечаются следующие.

### 1. Организация автомобильного транспорта

Организационные формы транспорта в наших условиях должны оказать особенно большое влияние на экономичность и производительность автомобильного парка.

Правильное распределение марок по районам, комплектование хозяйств однотипными машинами, правильное распределение функций между центральной организацией автотранспорта — Союзтрансом — и местными трестами и т. д. — все эти вопросы должны быть подвергнуты обсуждению общественности и проведены в жизнь.

### 2. Кадры для автомобильного транспорта

Одной из серьезнейших причин плохой постановки эксплуатации автомобилей является отсутствие технических кадров как руководящего персонала, так, главным образом, шоферов. Современная подготовка шоферов совершенно неудовлетворительна, — этим объясняется, главным образом, огромное количество аварий, характерное для настоящего времени. Подготовка квалифицированных шоферов, выработка правильных программ для автомобильных курсов, создание хороших учебников — все это должно являться одной из серьезнейших задач Автодора и его секций (профтехнической и автомобильной) в частности.

### 3. Ремонт автомобилей

Основная беда современного ремонта автомобилей — отсутствие правильной организации заготовки запасных частей. В связи с этим, запасные части изготавливаются кустарно и по качеству неудовлетворительно. Отсюда — простой в ремонте и высокая стоимость ремонта. Поэтому основная энергия автомобильной секции Автодора должна быть направлена на то, чтобы добиться постановки производства запасных частей как на заводах, выпускающих автомобили (для обслуживания своей продукции), так и на специальных заводах.

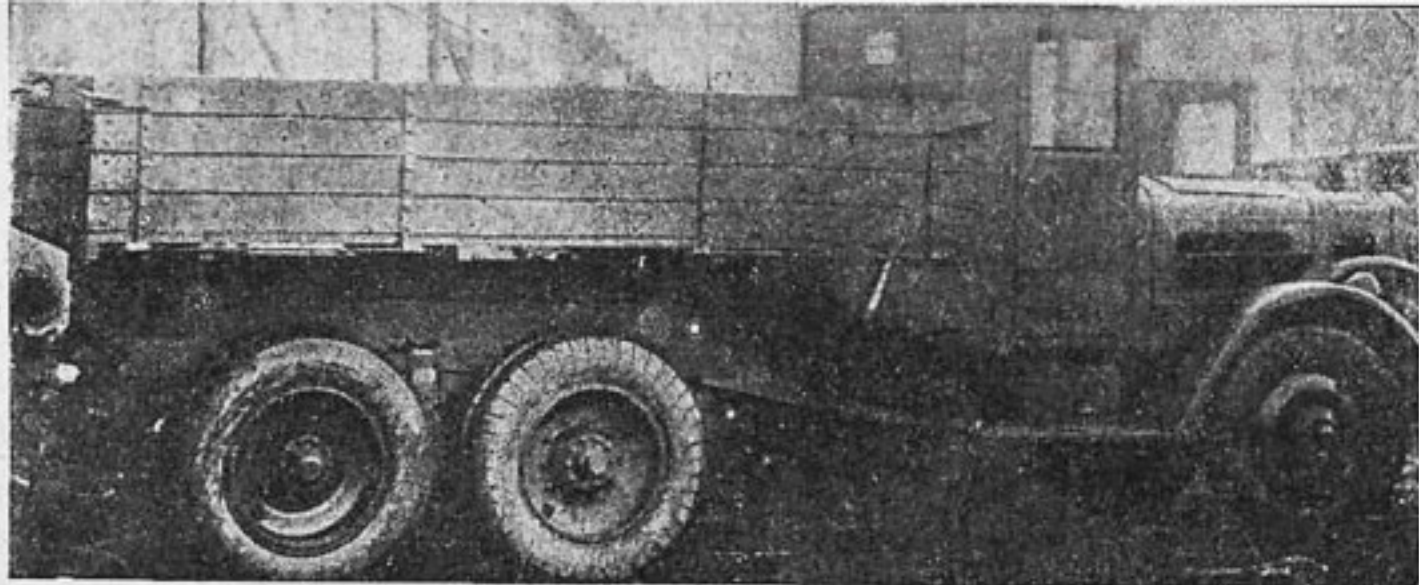
Кроме того, должно быть уделено внимание вопросу самой организации ремонта — базовых ремонтных мастерских, районных ремонтных мастерских, станций обслуживания и т. д.

### 4. Механизация погрузок и разгрузок и складское хозяйство

Вопрос рациональной эксплуатации грузовых автомобилей очень тесно связан с погрузочными и разгрузочными операциями. К настоящему моменту вопрос этот почти совсем не затронут, и в подавляющем большинстве случаев



погрузка и разгрузка автомобилей производится доморощенным способом, вручную, с большой затратой рабочей силы и с большими простоями автомобилей на местах погрузки и разгрузки. В дополнение к этому грузчики очень часто ездят на самом автомобиле, что уменьшает его полезный тоннаж.



Ярославский автозавод к 14-й годовщине Октября выпустил первую восьмитонную трехосную грузовую машину  
Союзфото

Общественные организации должны обратить на это дело большое внимание и заставить соответствующие органы заняться, наконец, вопросом механизации погрузок и разгрузок. При крупных же складочных помещениях должны быть организованы коллективы Автодора, которые должны принять на себя заботу о рационализации погрузочных и разгрузочных операций.

#### 5. Упорядочение уличного движения

Число аварий автомобилей в значительной мере увеличивается из-за того, что вопросу регулирования уличного движения, несмотря на большой шум около этого дела, все еще не уделяется должного внимания.

В этом вопросе автодорожские организации могут оказать особенно большую помощь как непосредственным участием в регулировании уличного движения, так и организацией пропаганды правил уличного движения среди населения.

#### 6. Гаражное строительство

Сохранность автомобилей в эксплуатации в большой мере зависит от правильной организации гаражного хозяйства, от хранения автомобилей и от постановки дела профилактики.

Очень часто серьезные дефекты получаются в автомобилях из-за того, что своевременно не были устранены мелкие дефекты при гаражном обслуживании автомобиля. В этом деле Автодор и автомобильная секция в частности, должны оказать огромную помощь, организовав по

гаражам коллективы Автодора, отвечающие за правильную работу коллектива и хороший уход за автомобилем.

Серьезным вопросом в гаражестроении является конструкция самого гаража, так как путем рационализаторских мероприятий, путем выбора соответствующих материалов, правильной расстановки машин и т. д. можно получить значительную экономию в самом строительстве.

Практика показывает, что стоимость стоянки одной машины в разных гаражах изменяется в два-три раза, что объясняется различной конструкцией гаражей.

\* \* \*

Всего четыре года тому назад провозглашен был лозунг автомобилизации Союза и примерно столько же времени прошло с момента организации Автодора. За истекшее время проделана огромная работа, и Союз уже сейчас по своей производственной программе в области автомобильной промышленности приближается к ряду крупных индустриальных европейских стран. В самом недалеком будущем выпуск автомобилей приблизится к 1 млн. в год, и автомобиль действительно делается массовым орудием перевозок. В автомобильное дело будут вовлечены миллионы трудящихся. Для того чтобы все это дело развертывалось наиболее рационально, Автодору и автомобильной секции необходимо выдержать принцип массовости, принцип наиболее широкого охвата населения и вовлечения его в работу Автодора по повышению технического уровня и по подготовке будущих работников автомобильного дела.

Проф. Е. Чудаков

**Подводя итоги достижениям и недостаткам — вперед, под руководством коммунистической партии к новым победам в борьбе за автотракторную и дорожную пятилетку.**



# АВТОДОР И ТРАКТОРИЗАЦИЯ СССР

Социалистическая реконструкция сельского хозяйства тесно связана с необходимостью создать в кратчайший срок мощную машино-тракторную базу в деревне. Огромная роль в этом деле выпадает на долю трактора. Поэтому 2 расширенный пленум Центрального совета общества особо подчеркнул внимание, которое широкая автодорожская общественность должна уделить содействию тракторизации СССР, включив заботу о тракторе в число главных задач общества.

При Центральном совете была создана специальная Тракторная секция.

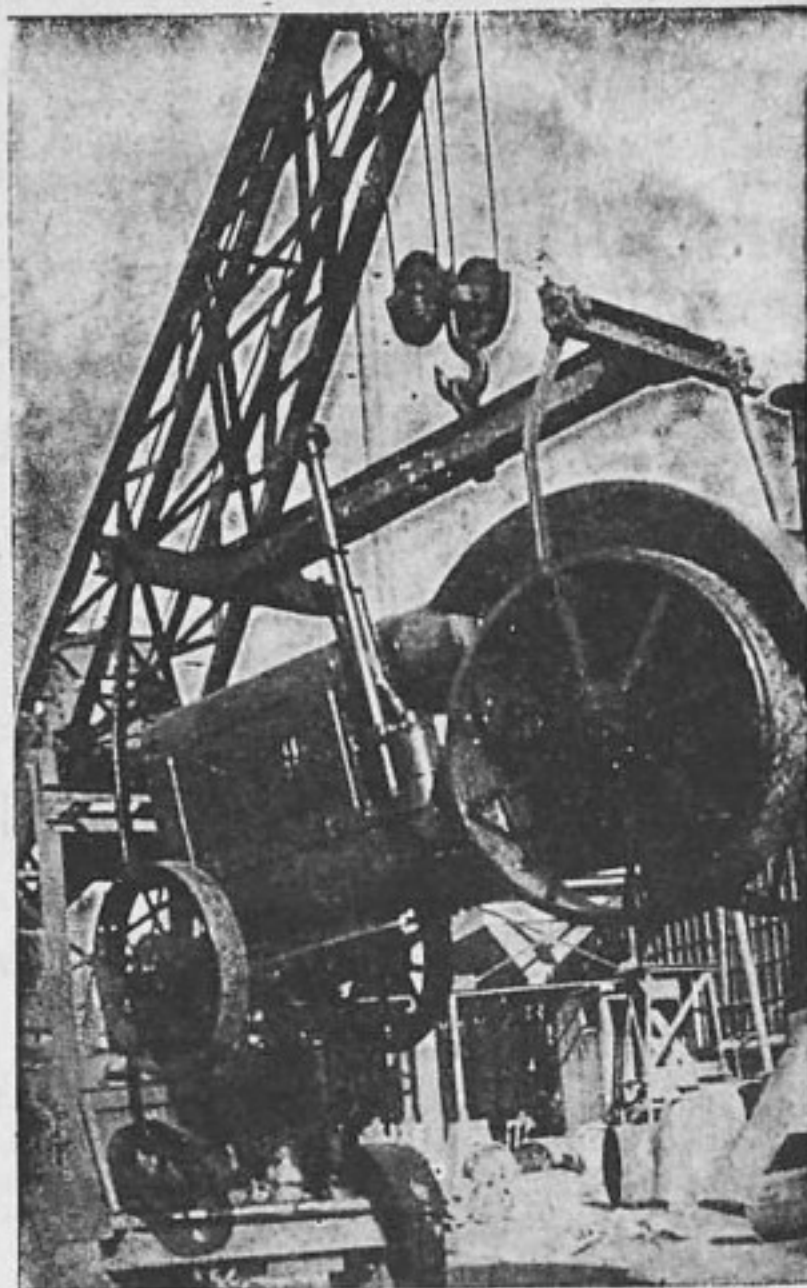
Придавая большое значение переводу тракторного парка Союза на твердое и тяжелое топливо, Тракторная секция Центрального совета провела всесоюзный конкурс на газогенераторы. Конкурс должен был подвести итоги трехлетней работы научных институтов и отдельных конструкторов в области создания газогенераторов. На конкурс поступило 13 проектов и 7 готовых газогенераторных установок на трактор, а также 4 проекта отдельных деталей. Большинство проектов было премировано. Конкурс привлек широкий круг работников к изобретательской и конструкторской деятельности, повысил интерес общественности к вопросам использования разнообразных видов топлива для удешевления конструкции тракторов, разгрузки транспорта, использования разных отбросов, не нашедших до сего времени практического применения.

Из полученных на конкурс проектов три проекта были разработаны настолько полно и целесообразно, что по ним были построены опытные установки, испытанные на работе в одном из подмосковных совхозов.

В области борьбы за снижение топливных расходов велась и другая, не менее важная работа по переводу тракторного парка на тяжелое топливо (дизель-моторы).

После предварительной проработки вопроса в Тракторной и Автомобильной секциях, Центральный совет поставил перед ВСНХ вопрос об организации дизелестроения на строящемся Уфимском моторостроительном заводе для пятитонных автомобилей (легкие дизель-моторы) и для тракторов „Катерпиллер“ тяжелые дизель-моторы. Одновременно президиум подчеркнул целесообразность постройки специального завода-гиганта автотракторных дизелей, чтобы покрыть потребность автотракторных заводов, заводов дорожных машин, комбайнов, мелкого водного транспорта и др.

Тракторная секция уделяет значительное внимание вопросам ережного отношения к трактору. Секция проводит специальный конкурс на лучшую тракторную бригаду и тракториста-ударника. Задача конкурса—поднять производительность



Погрузка тракторов на Сталинградском тракторном заводе

тракторного парка, снизить расход горючего и запасных частей, поднять дисциплину, производительность труда и техническую грамотность трактористов.

Когда обнаружился прорыв в снабжении тракторов запасными частями, при Центральном совете и его местных отделах были созданы специальные штабы по оказанию помощи производству запасных частей.

Бригадами штаба было обследовано 8 заводов и 13 объединений, изготовляющих запасные части. Об имевшихся на заводах неполадках в прорывах штаб своевременно доводил до сведения соответствующих органов (Комиссия исполнения при СНК, НК РКИ), добиваясь тем самым скорейшего устранения недочетов.

При штабе был организован консультационный совет из научных работников институтов, на заседаниях которого был разрешен целый ряд технических вопросов, чем была оказана значительная помощь промышленности.

**АВТОДОРОВЦЫ! ИСПОЛЬЗУЕМ ЗИМНИЙ ПЕРИОД ДЛЯ ТЩАТЕЛЬНОГО РЕМОНТА И ПОДГОТОВКИ ТРАКТОРОВ К ТРЕТЬЕЙ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ВЕСНЕ!**



# В БОРЬБЕ ЗА СОВЕТСКОЕ МОТОЦИКЛОСТРОЕНИЕ

## РАБОТА МОТОЦИКЛЕТНОЙ СЕКЦИИ ЦС АВТОДОРА

**М**ОТОЦИКЛЕТНАЯ секция Центрального совета Автодора начала свою работу 15 ноября 1927 г. и за четыре с лишним года проделала значительную работу по организации советского мотоцикlostроения.

Секция занималась несколькими циклами вопросов, из которых отметим главные: экспериментально-исследовательская деятельность по созданию новых, советских, типов мотоциклов, разработка их содержания и эксплуатации, участие в проектировании советского мотоцикlostроения, организация испытательных проб-гов мотоциклов, популяризация в печати значения мотоцикла в народном хозяйстве и обороне страны.

Для конструирования советского мотоцикла, секция вместе с ижевскими заводами организовала в 1928 г. первый всесоюзный мотопробег Москва — Тифлис — Москва. На основе данных этого пробега были в конце 1928 г. и начале 1929 г. сконструированы первые пять опытных советских мотоциклов, испытанные затем во втором всесоюзном пробеге 1929 г.

1930 г. прошел под знаком определения места выпуска советских мотоциклов. „Конкурентами“ являлись Ижевск, Ленинград и Москва.

Президиум ВСНХ разрешил Тремассу производство в Ленинграде мелкосерийного выпуска мотоциклов типа „ДКВ — 300“ под маркой „Л — 300“.

Одновременно возникло опытное мотоцикlostроение на Украине, в Харькове — заводом Укрмето.

В контрольных цифрах на 1932 г. утверждены две базы производства мотоциклов — в Ленинграде и Харькове. Кроме того проектируется в Ижевске мощный завод с выпуском в первую очередь 6000 машин в год. Ленинградский „Красный Октябрь“ должен дать, кооперируясь с некоторыми другими заводами, в 1932 г. 4000 машин. Такую же программу имеет и харьковский мотоциклетный завод, кооперированный с рядом украинских заводов. Он будет выпускать мотоциклы с мотором типа Харлей Давидсон, объемом в 350 куб. см.

Завод-гигант, который предполагается построить в Вотской области, должен дать в 1933 г. 30000 машин, в 1934 г. — 60000 машин; в дальнейшем он может быть расширен до ежегодной продукции 120000 машин. Завод будет выпускать две модели машин в 375 и 750 куб. см.

В настоящее время секция следит за развертыванием производства на организуемых заводах и за ходом проектирования новых. Секция связана с соответствующими заводами.

Секция заключила договор с заводом „Красный Октябрь“ на поставку автодоровским коллективам

в 1932 г. — 1000 и в 1933 г. — 3000 советских мотоциклов „Л — 300“ (подробности об этом даны в статье т. Козлова в этом же номере).

Аналогичный договор предполагается заключить и с харьковским мотоциклетным заводом после утверждения его программы ВСНХ УССР.

В своей исследовательской работе секция тесно связана с рядом научно-исследовательских организаций, занимающихся испытанием и разработкой мотоциклетных конструкций. При этом главное внимание обращалось на внесение тех изменений, которых требуют дорожные и климатические особенности нашей эксплуатации.

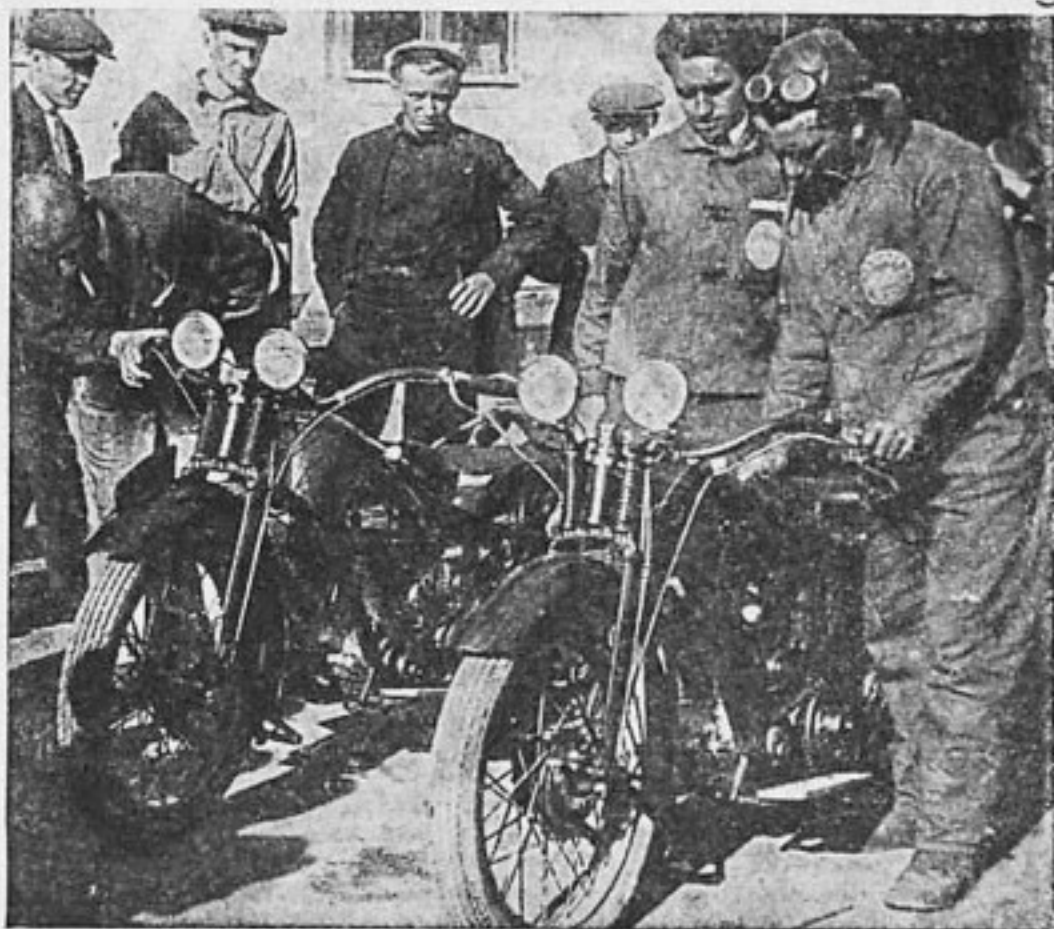
Особое внимание было уделено вопросу усиления проходимости мотоцикла. В 1931 г. секция организовала испытание мотоциклов со снежными приборами; в 1932 г. предполагается организовать конкурс на лучший прибор.

Кроме того секция рассмотрела конструкции отдельных изобретателей.

В 1932 г. секция организовала выставку советского мотоцикlostроения.

Основными задачами секции в наступающем году должны явиться: самое широкое общественное содействие советскому мотоцикlostроению, пропаганда технических мотоциклетных знаний, повышение квалификации мотоциклистов и военная работа с ним, и сплочение вокруг Автодора новых и новых кадров автодоровцев-мотоциклистов.

### Мотоциклетная секция ЦС Автодора



Участники мотопробега осматривают первые мотоциклы советского производства, выпущенные Харьковским заводом

Фото Н. Коноплева



# ОРАБОЧИТЬ КАДРЫ, ОРГАНИЗОВАТЬ ДОРОЖНЫЕ СЕКЦИИ, ВЫПОЛНИТЬ ПРОГРАММУ ТРУДУЧАСТИЯ НАСЕЛЕНИЯ

## ОСНОВНЫЕ ИТОГИ РАБОТЫ ДОРОЖНОЙ СЕКЦИИ ЦС АВТОДОРА

**О**ЧЕНЬ трудно изложить и перечислить в краткой статье работу, сделанную дорожной секцией ЦС Автодора за весь отчетный период. Вряд ли нужно номенклатурное и арифметическое перечисление ее деятельности, — такая характеристика не даст полного представления о направляющих линиях в работе дорожной секции. Поэтому нам кажется целесообразным дать только характеристику основных положений, которыми руководствовалась секция.

Эти положения можно свести к следующим трем группам:

1. Построить работу дорожной секции связавшись с рабочей массой, пополнив секцию рабочими с заводов и фабрик.

2. Организовать дорожные секции во всех областных (краевых) и других отделениях Автодора и укрепить их.

3. Самое важное — развернуть широко кампанию и мобилизовать автодорожников общественность для максимального освоения программы трудучастия населения в дорожных работах 1931 года.

Справилась ли дорожная секция с этими важнейшими задачами? Надо признать, что в общем ей удалось достигнуть значительных результатов, хотя полностью со всеми задачами она не справилась.

Дорожная секция начала свою работу, когда в составе ее не было еще представителей рабочих масс; заводские коллективы Автодора все свое внимание и силы уделяли только одной части автодорожников — автомобилью. В части же дорожного строительства автодорожников работа проходила без участия рабочих. Чтобы поднять интерес рабочих масс к этой части автодорожников, привлечь их в секцию, мобилизовать и направить их внимание по руслу конкретных мероприятий в области дорожного строительства, понадобилось наполнить конкретным содержанием работу по борьбе с бездорожьем как самой секции, так и заводских коллективов Автодора.

С этой целью дорожная секция решила создать по примеру автодорожников кружки по изучению автомашины такие же кружки для изучения дорожных машин и организовала краткосрочные курсы по изучению дорожного строительства и дорожного хозяйства.

Последнее мероприятие сильно способствовало вовлечению в состав дорожной секции рабочего актива. Участие рабочих значительно оживило работу дорожной секции, вывело ее деятельность за пределы ограниченного круга работников автодорожного хозяйства и подняло на значительную высоту вопросы дорожного строительства и борьбы с бездорожьем.

Вторая задача — укрепление дорожных секций на местах — проводилась в жизнь через расширенные пленумы дорожной секции ЦС

с участием представителей местных дорожных секций, через широкое печатное и устное инструктирование путем целого ряда показательных работ и пр.

Основное свое внимание дорожная секция сосредоточила на укреплении дорожных секций областных отделений Автодора в крупнейших центрах, в частности в Москве, Ленинграде, на Урале, Северном Кавказе. Обусловливалось это, главным образом, тем, что дорожная секция, не располагая широкими возможностями, чтобы развернуть свою работу в этом направлении по всей территории страны, по всем областям, стремилась создать несколько наиболее образцовых дорожных секций, чтобы на опыте их накопить материал, методы работы и применить их в других дорожных секциях.

С этой же целью дорожная секция перебрасывала на места своих работников, в частности в Московскую дорожную секцию, широко практиковала посылку на места бригад для проведения подготовительных работ и т. д. Эта задача выполнена дорожной секцией все же недостаточно удовлетворительно. До сих пор ни в Москве, ни в Ленинграде, ни в других местах еще нет вполне активных дорожных секций ЦС.

Наконец, третья, важнейшая задача — проведение трудучастия населения.

Контрольные цифры 1931 г. наметили трудучастие населения по всему Союзу в 300 млн. р. Эту цифру надо было освоить, эту программу надо было выполнить во что бы то ни стало.

Дорожная секция понимала, что вся ее деятельность, все ее усилия должны быть, главным образом, сосредоточены на разрешении этой задачи, вытекающей из социалистического переустройства сельского хозяйства и связанной с его реконструкцией, повышением его технической вооруженности.

Здесь дорожная секция сосредоточила свое внимание на основных звеньях, чтобы, уцепившись за них, вытащить всю цепь дорожного строительства с трудучастием населения. В этом смысле дорожная секция развернула большую работу по пересмотру законодательства в области трудучастия населения, поставив себе задачей добиться перед законодательными органами, чтобы закон о трудучастии населения носил не факультативный (необязательный для полного исполнения) характер, а обязательный, чтобы трудучастие входило в хозяйственные планы колхозов как обязательная функция их хозяйственной деятельности. Секция поставила своей задачей, чтобы к трудучастию населения были привлечены МТС и совхозы и чтобы в порядке трудучастия проводилось не только дорожное строительство, но и охрана дорог и дорожных сооружений. Опубликованный в августе с. г. декрет Совнаркома



и ЦИК РСФСР, разработанный при активнейшем участии дорожной секции ЦС Автодора, включает в себя все эти основные положения.

Далее, дорожная секция сосредоточила свои усилия на развертывании в ряде пунктов показательных работ. Итоги работы Чувашской АССР, Марийской области, Кара-Колпакии, давших высокие показатели и достижения по труду участию населения, подтвердили то правило, что в тех районах, где крепки автодорожские организации, труду участие населения не только выполняется, но и перевыполняется.

Но не менее важно то, что в 1931 г., наряду с остальными национальными районами, на борьбу с бездорожьем поднялся и Ленинградский Автодор, который по-большевистски сумел провести кампанию по борьбе с бездорожьем и дать не только высокие материальные результаты, но и новые формы автодорожской работы, новые подходы к широкой сети сельских и колхозных коллективов Автодора (см. об этом отдельную статью).

Развертывая работу по труду участию населения, дорожная секция рассылала на места большое количество бригад. Дорожная секция строила эту работу на принципах социалистического соревнования и заключила соответствующий договор с дорожной секцией Автодора Украины.

При проведении труду участия населения дорожная секция стремилась закрепляться и организационно, создавая автодорожские коллективы в деревнях, колхозах и совхозах. Дорожная секция расценивала работу своих отделений не только по тому, как они участвовали в дорожном строительстве и какие результаты получают, но и по тому, в какой мере им удается вовлечь в свою работу комсомол, школьников, печать и какое количество автодорожских коллективов им удается создать на своей низовой сети.

Таковы основные итоги работы дорожной секции. Они определяют и ее перспективы на 1932 год.

Важнейшей задачей попрежнему остается вопрос о труду участии населения. В 1932 г. труду участие населения запланировано контрольными цифрами в 460 млн. руб. Работа огромная, работа трудная, но этот план надо выполнить, надо вооружиться большевистской энергией, чтобы добиться выполнения этой задачи.

Автодорожский агитпробег по Московской области. Машины проходят через ремонтируемый мост.

Фото М. Хана

Применительно к этой основной цели и будет строить свою работу дорожная секция. Центром ее работы явится выполнение дорожного строительства с трудовым участием населения. Бюджетные ассигнования на дорожное строительство 1932 г. остаются почти на том же уровне, что и в 1931 г., между тем объем труду участия населения вырастает в значительных размерах.

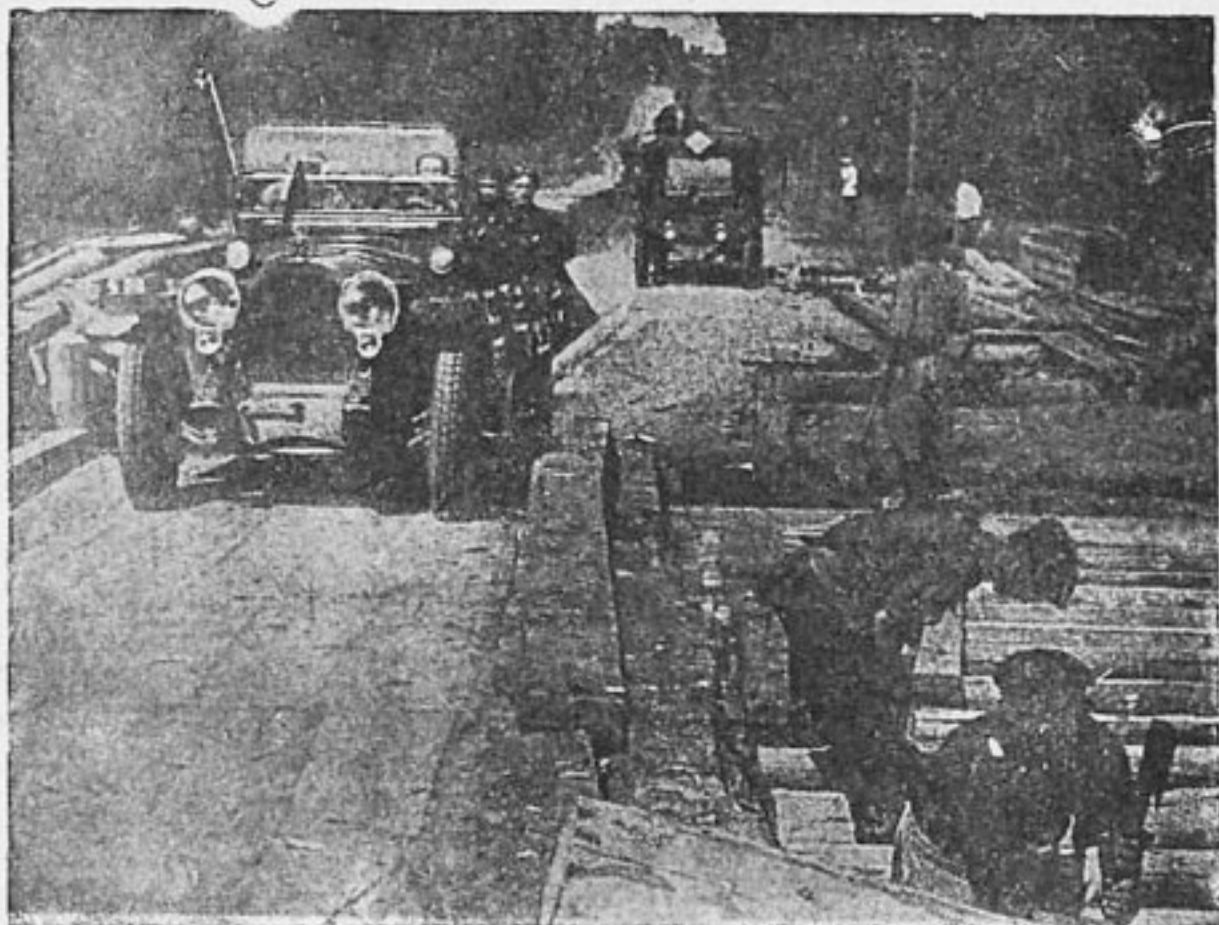
Вот почему дорожная секция будет добиваться, чтобы все внимание, все усилия, вся энергия дорожных органов были направлены на освоение программы по труду участию населения.

В 1932 год дорожная секция вступает под лозунгом—мобилизовать Автодор, организовать и поднять широкие массы общественности на выполнение программы труду участия населения.

Секция твердо помнит положение, выдвинутое т. Сталиным, что наша производственная программа „реальна хотя бы потому, что ее выполнение зависит теперь исключительно от нас самих, от нашего умения и нашего желания использовать имеющиеся у нас богатейшие возможности. Чем же иначе объяснить тот факт, что целый ряд предприятий и отраслей промышленности уже перевыполнил план.

Было бы глупо думать, что производственный план сводится к перечню цифр и заданий. На самом деле производственный план есть живая и практическая деятельность миллионов людей. Реальность нашего производственного плана—это миллионы трудящихся, творящих новую жизнь. Реальность нашей программы—это живые люди, это мы с вами, наша воля к труду, наша готовность работать по-новому, наша решимость выполнить план. Есть ли у нас она, эта самая решимость? Да, есть. Стало-быть, наша производственная программа может и должна быть осуществлена“.

Председатель дорожной секции ЦС Автодора  
Я. Дробнис







Мотоциклетный отряд Автодора в противогазах проходит по городу (Ростов на Дону)

## АВТОДОР И ОБОРОНА СТРАНЫ СОВЕТОВ

**Р**ОСТ военно-опасности, усиление интервенционистских попыток по отношению к СССР со стороны буржуазного мира поставили перед Автодором во весь рост вопрос о необходимости военизации всей работы общества.

После 2-го пленума (июль 1930 г.) ЦС создал специальную военную секцию, под руководством которой и началось развертывание военной работы в местных организациях общества. ЦС приступал к развертыванию этой ответственной работы, не имея никакого опыта.

Военная работа Автодора на первых порах заключалась, главным образом, в участии в маневрах Красной армии и в создании фонда для постройки шестиколесных автомобилей; в осенних окружных маневрах частей РККА в 1930 г. наиболее активное участие приняли Московская и Ленинградская организации.

Дорожным отрядом Автодора на маневрах МВО в одном из пунктов был приведен в проезжее состояние тракт на протяжении 16 км и отремонтировано 2 моста. В другом районе был исправлен тракт на расстоянии 31 км, отремонтировано 22 моста.

Для участия в маневрах Н-ской речной военной флотилии был отправлен военно-речной глиссер „Автодор—3“, который, по окончании работы на маневрах, был передан РВС СССР и оставлен в составе речной военной флотилии.

Успешная работа автодорских автодорожных отрядов на маневрах Ленинградской и Московской областей в 1930 г. была отмечена военным командованием.

После опыта участия в маневрах 1930 г. общество приняло значительно более организованное участие в маневрах 1931 г., при чем, кроме Ленинграда и Москвы, в этом году круг автодорских организаций, участвовавших в маневрах, значительно расширился.

На маневрах успешно работали автодоровцы Закавказья, получившие благодарность и боевое знамя от РВС Кавказской краснознаменной армии. Западно-сибирская краевая организация о-ва сформировала 30 автомашин, отряд велосипедистов и отряд тракторов в 23 ма-

шины. Активное участие в маневрах приняла Средне-волжская краевая организация. Автодор ЦЧО в нынешнем году также принял участие в маневрах путем предварительной рекогносцировки дорог в районе маневров и посылки отряда по ремонту машин. Московская организация о-ва сформировала и передала в распоряжение военного командования военизированный сводный отряд Автодора две походные ремонтные мастерские с дорожно-ремонтным отрядом. Всего в составе московских соединений участвовало 138 различных авто- и веломашин, с общим количеством людей до 200 человек.

Оборудованная Автодором на автомашинах радиоустановка и специальные агитбригады провели большую работу по обслуживанию маневрирующих войсковых частей и трудового населения в колхозах и коммунах в районе маневров.

Личный состав отряда отлично справился с задачей, поставленной военным командованием. За все время маневров из строя не была ни одна автомашина. За отличную работу на маневрах Московская областная организация Автодора получила в специальном приказе благодарность РВС московского военного округа. Не меньшим успехом ознаменовалось участие в осенних маневрах 1931 г. Ленинградской организации Автодора. В особом приказе командования ЛВО — Ленинградский автодор получил благодарность за четкую работу на маневрах.

По инициативе низовых организаций о-ва была проведена кампания по созданию фонда шестиколесных автомашин, под лозунгом: „Автодор — Красной армии“. Кампания эта успешно закончена. Установленная контрольная цифра значительно перевыполнена. На первом месте шла Ленинградская организация, собравшая больше 50 тыс. рублей.

Успешно проведенная кампания позволила автодоровской организации передать Красной армии колонну шестиколесных автомобилей имени „Клима Ворошилова“ в составе 30 машин.



ЦС Автодора выдвинул вопрос о производстве в СССР шестиколесных автомобилей. Специальная бригада Автодора детально обследовала этот вопрос в ВАТО и на заводе б. АМО. Под давлением автодоровского общественного мнения ВАТО приступило к производству этих машин на автозаводах Союза.

В 1931 г. на учебных базах Автодора подготовлено несколько тыс. допризывников и вневойсковиков.

ЦС разработаны специальные программы по военизации работы авто- и мотокружков и курсов.

Необходимо создать военные секции во всех звеньях общества вплоть до района и крепкого коллектива (на заводе, в колхозе, совхозе и др.), которые проводили бы систематическую военную работу. Это потребует вовлечения в военную работу Автодора военных специалистов и начсостава запаса с тем, чтобы в центре и на местах в ближайшее время он мог развернуть ударными темпами работу.

Центральный совет Автодора, подводя итоги участия автодоровских организаций в маневрах РККА, обязал местные организации развернуть военную работу в значительно более широких размерах, чем это было до сих пор.

Видное место в военной работе о-ва заняла кампания по созданию фонда моторизации пограничных частей СССР. Кампания носит всесоюзный характер, и в ней участвуют все союзные и республиканские организации Автодора.

Местным организациям Автодора по всему Союзу даны контрольные задания по сбору к 17 декабря с. г., т. е. ко 2-й годовщине погранохраны, в общей сумме 3500 тыс. рублей.

## ПРИДЕМ К ВСЕСОЮЗНОМУ С'ЕЗДУ АВТОДОРА С КОНКРЕТНЫМИ РЕЗУЛЬТАТАМИ РАБОТЫ

Полоцкая районная организация Автодор по-боевому включилась в подготовку к всебелорусскому с'езду Автодора, предшествующему первому Всесоюзному с'езду нашего общества.

Мы выдвинули предложение провести месячник социалистического обязательства до всебелорусского с'езда и вызвали на лучшее проведение этого месячника Витебское отделение Автодора.

Между нами и Витебском 24 октября было подписано соглашение, согласно которому оба отделения взяли на себя:

1. Оработать на дороге 10 000 человеко-дней.
2. Собрать в фонд моторизации 25 000 руб.
3. Организовать 65 новых ячеек Автодора с количеством 3 000 чел.
4. Организовать 110 новых кружков „Юных друзей Автодора“.



Один из глассеров, переданных Центральным советом Автодора Красному воздушному флоту

ЦС выделил в фонд 500 тыс. руб. из средств 3-й лотереи Автодора.

ЦС для закрепления связи с погранохраной принял шефство над высшей пограничной школой. Ленинградская и Московская организации Автодора взяли шефство над другими школами погранохраны.

ЦС Автодора уже приступил к реализации собранных средств и в июне 1931 г. передал Главному управлению пограничных войск для погранохраны глассера, 100 велосипедов и 2 вездехода.

В актив военной работы о-ва следует записать также передачу глассеров Управлению военно-воздушных сил РККА, отпуск 100 тыс. руб. на постройку гаража при Центральном доме Красной армии, разработку вопроса о типе военной дороги.

Центральный совет требует от всех своих местных организаций всемерной активизации этого ответственного участка автодоровской работы.

5. Реализовать заем „Пятилетка в 4 года“ на 3 000 р.

6. Собрать на машино-тракторные станции 1 000 р.

7. Добиться 100% охвата ударничеством членов Автодора.

8. Организовать 10 кружков „Овладеем техникой“.

9. Открыть курсы по автоделу на 100 человек

10. Выпустить многотиражку к с'езду и т. д. Большинство ячеек Автодора вступает в социалистическое соревнование по выполнению этого обязательства.

Это обязательство обяжет все наше общество и каждого автодоровца активно, по-боевому вести автодоровскую работу.

По поручению Полоцкого районного правления Автодора.

г. Полоцк, БССР

Голодец



# АВТОДОР ПОДГОТОВЛЯЕТ КАДРЫ ДЛЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ

В 1932 ГОДУ АВТОДОР ДОЛЖЕН ПОДГОТОВИТЬ ДЕСЯТКИ ТЫСЯЧ НОВЫХ ВОДИТЕЛЕЙ, ПЕРЕПОДГОТОВИТЬ 25 ТЫСЯЧ ШОФЕРОВ, ОБУЧИТЬ 270 ТЫС. ЗАОЧНИКОВ

**УСПЕШНОЕ** выполнение автотракторной пятилетки выдвигает во весь рост проблему подготовки кадров для обслуживания вступающих в 1932 году в строй десятков и сотен тысяч новых автомобилей и тракторов.

Если вспомнить, что уже теперь с конвейеров наших тракторных и автомобильных заводов сходят ежедневно сотни машин, то естественно возникает вопрос, готовы ли наши организации, ведающие вопросами подготовки технических кадров, к „конвейерному“ выпуску шоферов, трактористов, ремонтного персонала и т. д. в количестве, соответствующем выпускаемым машинам.

Приходится констатировать, что вопросы подготовки кадров только начинают сдвигаться с мертвой точки и конкретного разрешения еще не получили.

Опыт прошлого года, с полной наглядностью выявивший все отрицательные стороны недооценки проблемы подготовки кадров для нашего автотракторного парка, в виде громадного процента аварийности, простоя и поломок из-за недостаточной квалификации наспех подготовленных кадров, заставляет автодорожскую общественность бить тревогу и требовать ускорения темпов в разрешении проблемы кадров.

Обезличке, бесплановости и самотеку в подготовке низовых автотракторных кадров нужно положить конец.

Требуемые в 1932 г. для нового автотранспортного парка 156 000 шоферов составляют цифру, превышающую в два раза количество шоферов, работающих сейчас на автотранспорте. Поэтому без необходимой плановости,

без коренного организационного и методического изменения системы обучения результаты подготовки как в количественном, так и качественном отношении сомнительны.

Внесенный в Совнарком законопроект предусматривает передачу всего дела подготовки кадров для автотранспорта в ведение Цудортранса, при чем основной формой обучения предусматривается подготовка кадров внутри крупных автохозяйств для удовлетворения своих нужд.

Но так как крупные автохозяйства не сумеют подготовить необходимые контингенты для удовлетворения остальных мелких автохозяйств, законопроект предусматривает также использование автодорожской учебной сети.

Каковы же задачи Автодора в практической работе по подготовке кадров?

В 1931 г. Автодор сумел подготовить для народного хозяйства около 30 тыс. шоферов, трактористов и других специалистов, чем в значительной степени помог ликвидировать прорыв, имевшийся в этой области. Правда, качество этих кадров в связи с кустарным оборудованием баз, отсутствием достаточного количества учебных машин, нехваткой педагогического персонала и отсутствием опыта массовой подготовки технических кадров, зачастую заставляло желать много лучшего. Поэтому уже сейчас необходимо учесть весь опыт прошлого года и встретить новый учебный год во всеоружии в смысле постановки учебной работы на базах местных организаций Автодора.

Необходимо помнить, что каждый недостаточно квалифицированный шофер и тракторист, берущийся за руль новой машины, выводит из строя ценнейшую материальную часть, столь нужную для социалистического строительства.

Цудортранс СССР предполагает возложить на Автодор подготовку в 1932 г. 40 тыс. шоферов-водителей



На Нижегородском автозаводе. Псеигают секреты автомобиля. На занятиях автодорожского кружка. Фото А. Шайхета.





Пришедшая из деревни молодежь упорной работой преобразуется в квалифицированных рабочих автозавода

Фото А. Шайхета

со знанием путевого ремонта и переподготовку 25 тыс. шоферов, уже работающих за рулем, для повышения их квалификации.

Это задание требует коренной перестройки всей учебной сети Автодора: из учебных баз местных организаций не должен выходить ни один шофер, тракторист или дорожник, негодный для практической работы. Поэтому президиум Центрального совета вынес решение о создании отдела подготовки кадров при Центральном совете, который будет являться оперативным органом, возглавляющим всю автодоровскую подготовку кадров как в центре, так и на периферии. Такие же отделы кадров должны быть организованы при областных, краевых и республиканских отделах.

Кустарщине и самотеку в учебных базах необходимо объявить беспощадную борьбу. Централизованные плановые задания требуют, чтобы каждая местная организация Автодора, готовящая кадры, поняла всю важность хорошего качества выполнения этой работы и коренным образом изменила бы систему обучения как с методической, так и с организационной стороны. Для этого необходимо немедленно пересмотреть все имеющиеся базы, проверить их пропускную способность, оборудование, педагогический персонал

под углом зрения укрупнения работоспособных баз за счет мелких, существование которых только распыляет силы и средства, не принося должных результатов, и удорожает подготовку.

Занятия на базах должны вестись по единой программе и с едиными сроками обучения; указания будут в ближайшее время разосланы на места.

Помимо общего методического руководства отдел кадров в будущем учебном году будет производить централизованное снабжение всей учебной сети Автодора необходимыми учебными пособиями, литературой и машинами; последние будут даваться только тем учебным базам, которые войдут в план подготовки кадров для Цудортранса.

Помимо стационарной подготовки кадров, Центральный совет Автодора намечает на 1932 г. значительное расширение курсов заочной подготовки, которые будут перестроены по линиям:

- а) повышения квалификации уже работающих кадров,
- б) предварительной подготовки, необходимой для дальнейшего прохождения стационарного обучения.

Весь план заочной подготовки подразделяется на следующие отделения:

- а) автомобильное отделение, рассчитанное на 120 тыс. чел.
- б) тракторное " " 115 " "
- в) дорожное " " 35 " "

Кроме подготовки кадров для гражданского автотракторного парка, Автодор в 1932 г. берет на себя почетную обязанность подготовить для Красной армии кадры военных шоферов из числа допризывников и вневоисковиков, выполняя этим большую оборонную задачу.

Особенности этой подготовки требуют перестройки работы учебных баз в смысле их военизации и установки такого внутреннего распорядка, который бы соответствовал не только специальной подготовке, но и военной. Иначе говоря, учебные базы, в которых будет развернуто обучение допризывников и вневоисковиков, должны ввести у себя строгую военную дисциплину, гарантирующую нормальный ход учебы по времени и по содержанию.

Таковы громадные задачи, стоящие перед Автодором, по конкретной помощи автомобилизации, тракторному и дорожному хозяйству Советского союза.

При дружной работе Центрального совета и всех местных организаций и при активной помощи всей автодоровской общественности Автодор сумеет полностью выполнить взятые на себя обязательства по подготовке новых автокадров для советской страны.

А. Штейнер

**МИЛЛИОННАЯ АРМИЯ АВТОДОРОВЦЕВ ДОЛЖНА В КОРОТКИЙ СРОК ОВЛАДЕТЬ ТЕХНИКОЙ АВТОТРАКТОРНОГО И ДОРОЖНОГО ДЕЛА**



# РАБОТА АВТОДОРА СРЕДИ ДЕТЕЙ И ПОДРОСТКОВ



Делегаты 1-го Всесоюзного слета ЮДА осматривают новую техническую игру «Меккано». Фото С. Шингарева

**ТЕМПЫ** автомобилизации и тракторизации СССР означают, что подрастающее поколение должно быть готовым к тому, чтобы поголовно владеть рулем. Через двигатель внутреннего сгорания на автомобиле ребенок фактически приобщается к технике.

Работу среди детей Автодор начал со времени Всесоюзного слета пионеров, где был выработан наказ пионерского слета общества Автодор.

С этого момента начали создаваться группы юных друзей Автодора, работой которых, однако, ЦС Автодора и его местные организации руководили слабо. Планомерная деятельность ЦС в области детской работы была налажена только после 2-го расширенного пленума ЦС, вылившись в форму всесоюзного похода детей за мотор и хорошую дорогу.

Первая задача, которую поставил перед собой ЦС Автодора в области детского движения, была задача включения автотракторных и дорожных вопросов во всю систему государственного образования и воспитания детей.

Если в учебных программах школы периода 1929-1930 гг. этим вопросам не было уделено никакого внимания, то, благодаря усилиям о-ва, в учебные программы 1930-1931 гг. эти вопросы уже были включены, однако, еще в явно недостаточном объеме.

Организации Наркомпроса оказались не на высоте и практически сорвали проведение в жизнь этих решений. Усилиями Автодора эту часть программ в вариантах на 1931/32 учебный год удалось значительно расширить.

Совместно с Наркомпросом развернуты автомобильные и тракторные отделения в детском заочном университете. Отделения эти сейчас расширяются, реорганизовываются в специальный автотрактородорожный детский заочный факультет. Всего слушателей на двух курсах 10 тыс. человек. Детский заочный университет систематически выпускает курс юного автомобилиста-конструктора и курс юного трактори-

ста. В 1932 г. ДЗУ 6 лет дополнительно издавать курс юного друга Автодора.

Центральным советом планомерно обживается центральная детская экскурсионная база и ее массовки. Если принять во внимание, что за год через центральную экскурсионную станцию проходит свыше 15 тыс. детей со всех концов Советского союза, то будет понятно, какое огромное значение имеет работа Автодора на центральной экскурсионной базе. ЦС организовал с приезжающими детьми экскурсии на различные строительные объекты, поездки на автобусах, беседы на автодорожные темы и митинги, снабжая их литературой, и т. д.

В настоящее время ЦС ведет борьбу за хорошую автотехническую игрушку для детей и за «меккано». ЦС объявил всесоюзный конкурс на автотехническую игрушку, на который поступают интересные

проекты. Конкурс даст образцы, которые можно будет пустить в производство, заменив ими неграмотные в техническом отношении автоирушки, имеющиеся сейчас на рынке. В связи с этим ЦС провел широкое совещание представителей заводов Харькова, Ленинграда и Москвы, изготовляющих «меккано», совместно с представителями ЦБ пионеров и Техпром ВСНХ и др. представителями заводов, изготовляющих «меккано». ЦС обратился в органы ВСНХ, поставив вопрос о необходимости форсирования производства советского «меккано», дешевого по цене и хорошего по качеству. Это начинание ЦС нашло поддержку председателя СНК РСФСР т. Сулимова.

Подводя итоги работы среди детей и подростков, Центральный совет пришел к выводу, что работу Автодора среди детей и подростков надо всемерно усилить, ввести в плановое русло и обязать все местные организации Автодора оживить работу среди детей.

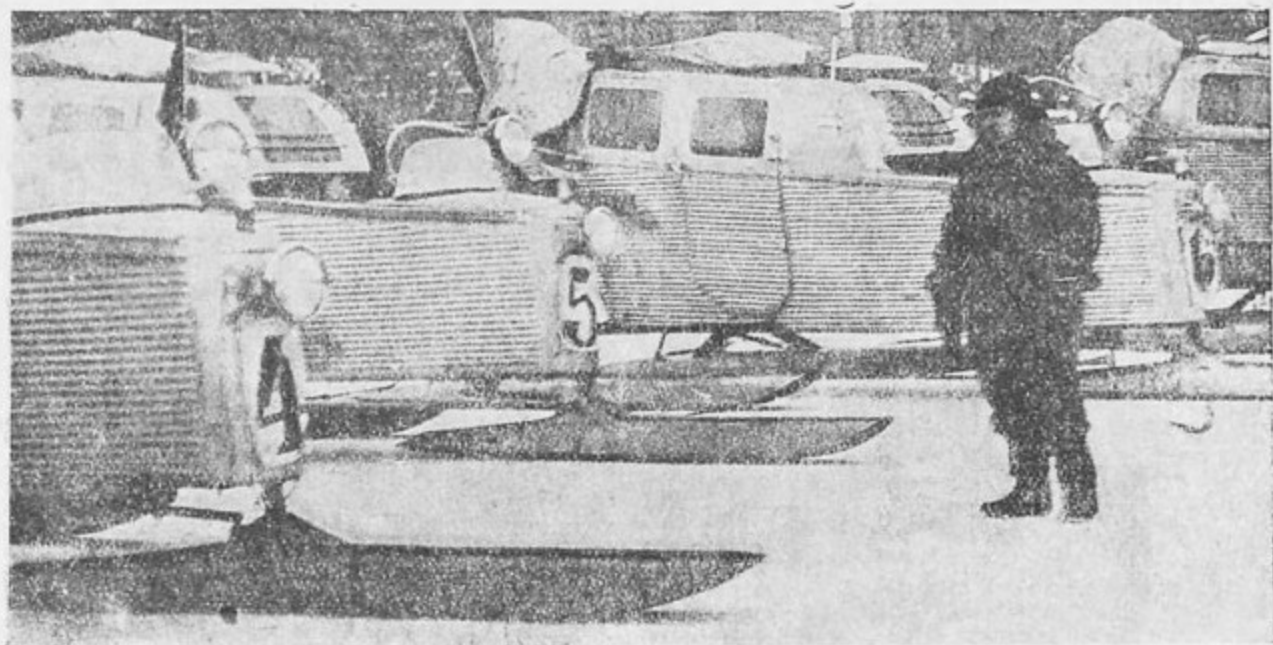
За последнее время секции по работе с детьми и подростками созданы в большинстве местных, краевых, областных и республиканских отделов. Следует отметить, что живой практической работы на местах не ведется. Создаются группы ЮДА, организуются кружки, в Москве были проведены состязания автомобилей, конференции ЮДА. Ленинград также провел конференцию.

С 15 по 21 ноября в Москве проходил 1-й всесоюзный слет ЮДА.

Организационный период работы среди детей заканчивается. Задача ближайшего времени состоит в том, чтобы повести борьбу за многомиллионную организацию юных друзей Автодора, перейти к обслуживанию конкретных вопросов и добиться полной реализации принятых на себя обязательств со стороны ВСНХ, Наркомпроса и других организаций.



# АВТОДОР В БОРЬБЕ ЗА НОВЫЕ ВИДЫ МОТОТРАНСПОРТА



В создании парка советских аэросаней видную роль сыграл Автодор

С первых дней своего существования Автодор включил в круг своей деятельности вопросы, связанные с популяризацией новых видов моторного транспорта — аэросаней и глиссеров. Можно смело сказать, что борьба за внедрение их в наше хозяйство и первые успехи в этой области связаны целиком с именем Автодора. Он доказал, что аэросани и глиссер — не предмет спорта и забавы, что они могут и должны иметь широкое практическое применение для почтово-пассажирских грузовых перевозок и для обороны страны.

Центральный совет Автодора провел несколько больших аэросанных пробегов и организовал первую в Союзе линию аэросанного сообщения в Чувашской республике.

Если в области морского глиссеростроения ведутся работы в ЦАГИ, то развитием речного глиссеростроения занимается почти исключительно секция зимнего и водного моторного транспорта Автодора. Силами актива глиссерной подсекции создано 16 типов советских речных глиссеров, из которых многие испытаны и могут быть использованы для серийного производства.

В июне 1930 года был проведен первый испытательный поход глиссеров по маршруту Н.Новгород — Чебоксары. 1 сентября этого года закончился второй большой всесоюзный глиссерный поход по маршруту Москва — Астрахань, общим протяжением 3500 км. Походы показали хорошее качество глиссеров — прочность, экономичность и большую скорость (до 60 км в час). В прошлом году глиссер Автодора

„А-3“, участвуя в маневрах Днепровской военно-речной флотилии, прошел Днепровские пороги, чего не могло сделать до него ни одно самоходное судно.

Весной 1931 года Центральным советом организована первая всесоюзная выставка глиссеров, которую посетило около 100 тыс. человек.

Летом текущего года ЦС передал пограничной охране в качестве подарка от автодоровских организаций ряд глиссеров.

Для развертывания массовой работы по водомоторному делу Центральный совет Автодора осенью 1931 года приступил к постройке в Москве большой водомоторной станции, строительство которой будет закончено к весне 1932 года.

Дальнейшее развитие глиссерного и аэросанного дела тормозится отсутствием массового производства советских моторов для аэросаней и глиссеров. Чтобы форсировать это дело, президиум ЦС Автодора совместно с управлениями военно-морских и военно-воздушных сил РККА поставил этот вопрос в соответствующих организациях.

Новыми видами моторного транспорта должны заняться вплотную хозяйственные органы, которые еще очень слабо используют опыт Автодора.

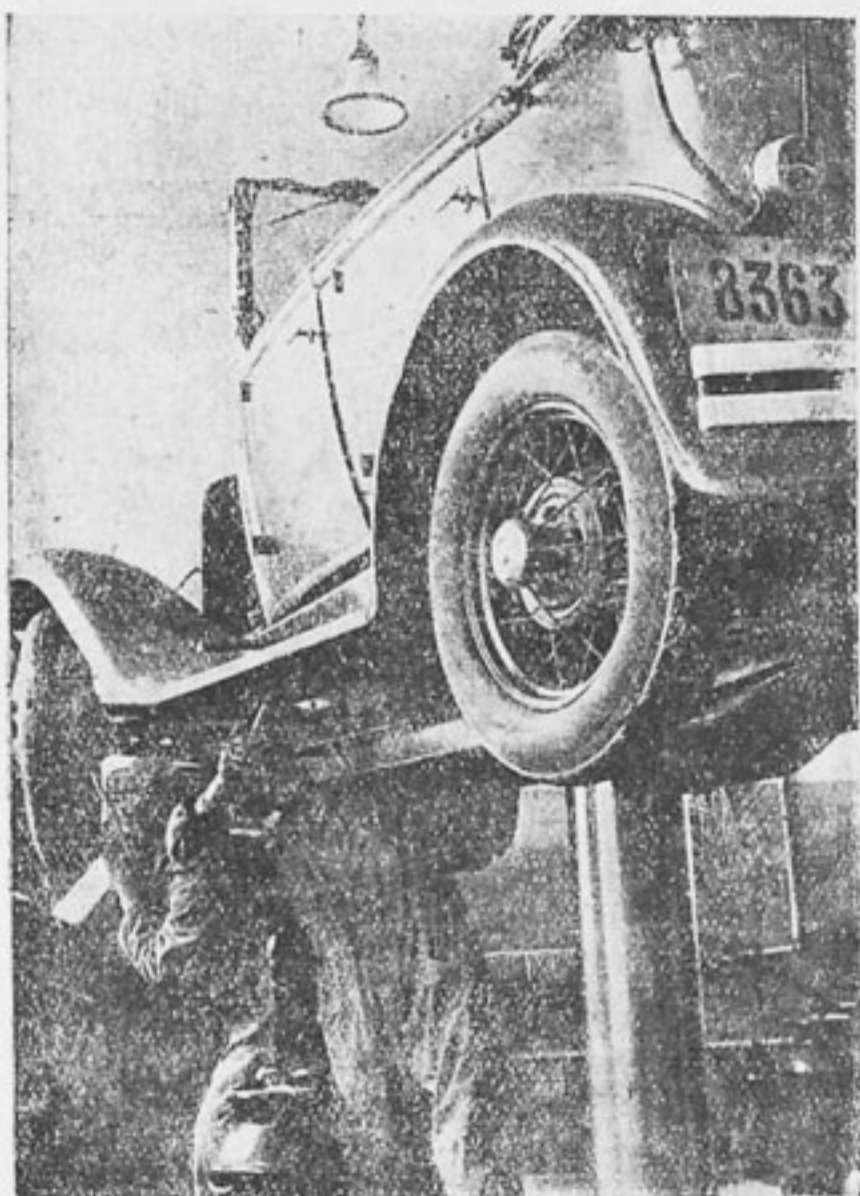
Очередными задачами в области развития новых видов транспорта являются: усиление моторостроения специального назначения, постройка специальных верфей, организация научно-исследовательского центра для изучения моторного транспорта, развертывание подготовки кадров во в узах, техникумах, курсах.

**ПОСТАВИМ АЭРОСАНИ И ГЛИССЕРЫ НА СЛУЖБУ ХОЗЯЙСТВЕННОМУ И КУЛЬТУРНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ СОВЕТСКОГО СОЮЗА!**



# ПЕРВАЯ АВТОРЕМОНТНАЯ СТАНЦИЯ ТИПА „ДИЛЛЕР“

**К** ОКТЯБРЬСКИМ торжествам в Москве в Авторемснабе (Каретный ряд, 7) открылась первая в Союзе опытно-показательная авторемонтная станция американского типа „Диллер“.



На первой авторемонтной станции „Диллер“ для удобства осмотра машина поднимается на специальном подъемнике „Куртис“.

Союзфото

Станция занимает относительно небольшое помещение; раньше здесь была стоянка автомобилей Авторемснаба.

Общее число рабочих, занятых на станции, вместе с директором — 9 человек. Если заглянуть с улицы в окна, общий вид станции мало отличается от обыкновенного небольшого гаража. Только опытный глаз сможет заметить предметы американского оборудования, до сих пор знакомые нам, главным образом, по заграничным каталогам — прейскурантам.

Здесь будет проведена большая опытная работа. Основная задача московской станции — овладеть методами последней американской

На первой авторемонтной станции „Диллер“. Для удобства работы передок машины поднимается на усовершенствованном домкрате „Вивер“.

Союзфото

техники в ремонте и профилактике автомобилей и передать свой опыт новым американизированным станциям, которые будут строиться по всему Союзу.

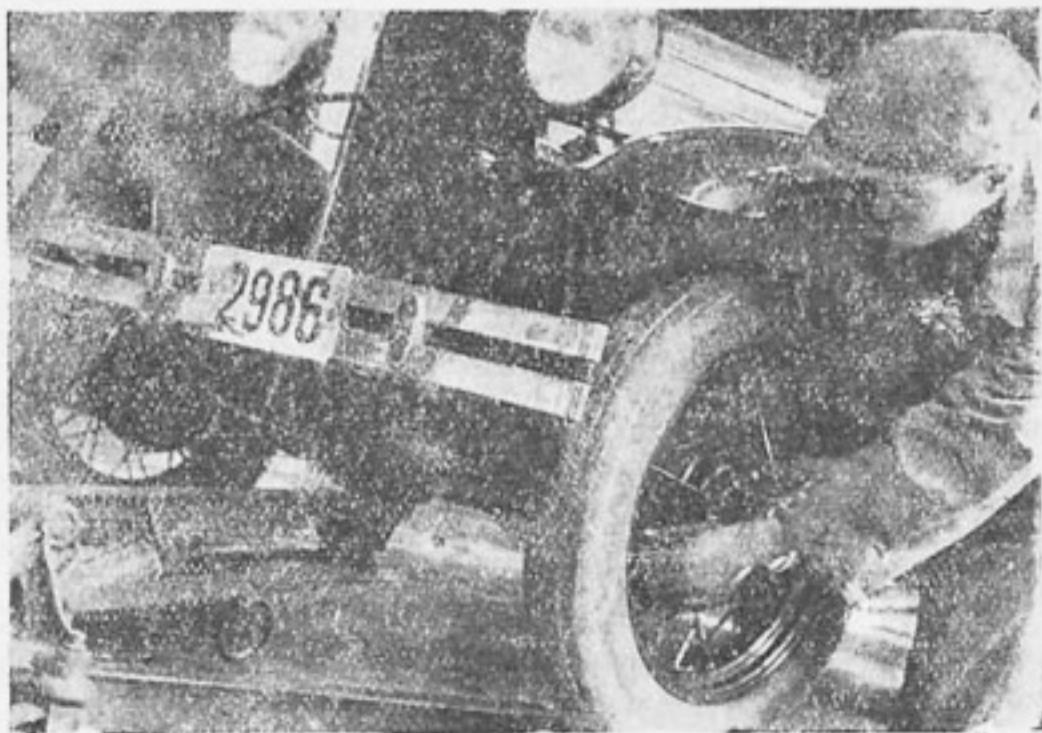
До сих пор ремонт поврежденных автомобилей в наших гаражах не вышел из стадии кустарничества. Приемы проверки машины „на совесть“, „на глазок“ были узаконенными. В результате автомобиль был частым и, так сказать, долгосрочным гостем в ремонтной мастерской.

Современная техника давно перестала доверять человеческому глазу. Стрелки на циферблатах аппаратов дают точные показатели технического состояния машины, сведя к минимуму долю субъективного подхода. Целый ряд проверочных операций, проводимых в условиях наших гаражей кустарными и полукустарными методами, выполняется точно и быстро. Проверка тормозов на станке „Cowdrey“, определение долевого наклона колес помощью установки „Weaver“ и т. д.

Много внимания уделяется улучшению условий работы. Например, для ремонта моторов служит станок „Sxtep“, который позволяет привести мотор в любое укрепленное положение, удобное для рабочего. Если в старых ремонтных мастерских чистка и осмотр нижних частей автомобиля проводились в лучшем случае в так называемой „яме“, то на станциях „Диллер“ автомобиль, как на ладони, поднимается на любую высоту помощью специального подъемника, открывающим, таким образом, свободный доступ к нижним частям машины.

Существование московской станции „Диллер“ исчисляется пока еще только несколькими днями. Для того чтобы наладить работу машин, работникам Авторемснаба, видевшим эти машины впервые в жизни, приходилось получать необходимые знания из иностранных каталогов. Поэтому сейчас не все экономические преимущества станции „Диллер“ еще могут быть учтены и уточнены.

Еще не выяснено, насколько в ряде случаев уменьшаются сроки и стоимость ремонта, ка-





кова экономия в рабочей силе. Предварительные данные показывают, примерно, ускорение срока ремонта в среднем на 75% при экономии рабочей силы на 50%. Однако, эти данные требуют уточнения.

Пока что на станции „Диллер“ установлена подневная оплата. В будущем имеются все условия для перевода рабочих на сдельную работу. Необходимо установить твердые расценки на каждую производственную операцию с тем, чтобы эти расценки легли в основу заработной платы на всех строящихся станциях „Диллер“.

Московская станция обслуживает исключительно легковые автомобили, в первую очередь машины Авторемснаба и машины в малых гаражах, в которых не имеется собственной ремонтной мастерской. Для ремонта тяжелых грузовых автомобилей станция не приспособлена. Очевидно следует начать немедленно работу по проектированию такой же опытной американизированной станции и для тяжелых автомобилей.

## УДАРНАЯ БРИГАДА АВТОДОРА ИМЕНИ МИХАЙЛОВА-ИВАНОВА НА АВТОЗАВОДЕ

**Д**ЛЯ РЕАЛЬНОЙ помощи строительству на Автострой была направлена из Москвы группа ответственных работников — специалистов по автоделу.

Все командированные, объявив себя ударниками, выехали на завод в траурный день похорон т. Михайлова-Иванова, присвоив бригаде его имя.

С первых же шагов, при невероятно тяжелой обстановке, бригада показала себя как группа хорошо спаянных общественников, схватившихся за самые больные места на автозаводе.

В короткий промежуток заполнения пробелов дало положительный результат.

Не взирая на ряд препятствий для развертывания своей работы, бригада планомерно привлекла к работе ряд энтузиастов из состава заводских рабочих, с которыми и устроила ряд рейдов по всей площадке завода — на раскиданные в беспорядке разнообразные ящики с импортным грузом дооборудования и инструментов. После сбора ящиков бригада организовала временный центральный инструментальный склад (при механо-сборочном цехе).

Таким приемом сотни ящиков с грузом инструментов и других ценностей не только ускорили работу в цехах, но и были спасены от порчи и расхищения, что является на строительстве негласным вредительством.

Все из собранного, что оказалось испорченным, бригада привела в состояние, пригодное к использованию.

Стоимость собранных ящиков не учтена, но ориентировочно стоит не менее 500 тыс. руб.

Часть бригады для ускорения получения заводом ж. д. грузов в пути, на поездах-производила расшифровку маркировок, делала разметки на получение мест цехами, участвуя в разгрузке. Бригаде приходилось заниматься и подталкиванием грузов, обращаясь за содействием

Все оборудование „Диллер“ импортное. С этим нельзя мириться! Проектному бюро Авторемснаба сейчас же после проверки американского оборудования предстоит большая работа по проектированию ремонтных машин и станков, которые могут быть выстроены на советских заводах.

Новые 30 станций, намеченные к постройке в будущем году, должны получить уже свое советское оборудование.

Наконец, московской станции предстоит задача разрешить вопрос подготовки кадров. Как указывалось, на производстве „Диллер“ занято всего 9 человек. Потребуется во всяком случае не меньше 30 человек, способных провести организационную и инструктивную работу на строящихся станциях. Эти 30 смогут получить нужную подготовку только через московский „Диллер“.

Работа новых авторемонтных станций во многом зависит от того, насколько первая московская станция „Диллер“ справится со своими задачами.

Л. Васильев

в погрузке материалов и дооборудования в райотделении Автодора Ленинграда и др. городов. Для получения срочных грузов бригада производила самостоятельную погрузку необходимых заводу материалов, сопровождая их до самого завода. Бригада подсчитала необходимость в инструментах для всего завода как на 4-й квартал, так и на 1932 год.

Затем бригада приступила к организации ряда складов и кладовых при цехах.

Отвечая общим темпам, взятым строительством завода, бригада при участии местных автодоровцев не только просмотрела дорогу от Н. Новгорода, но и привела ее в порядок от завода до райотделения, установив предохранительные и сигнальные знаки.

Участвуя в ночных штурмовых работах, бригада в финальную ночь штурма выполнила свои задания на 200%, оказав помощь отстававшим участкам.

Бригада, как участница рейда газет „Автогигант“ и „Правда“, выявила ряд искажений в вопросах труда, хозрасчета, зарплаты и других. Члены бригады, прибывшие из московского автотехкомбината, выполняли разные обязанности, начиная с чернорабочих и кончая выполнением и проверкой расчетов установок, графика монтажа и ряда других работ, предназначенных для высококвалифицированных инженерно-технических сил.

Когда нижегородский пролетариат мобилизовал несколько тысяч своего актива на штурмовые работы по строительству завода, члены бригады приняли в свое командование тысячу рабочих.

Не забывая общественных обязанностей, бригада вовлекла в члены Автодора актив ряда иностранных рабочих-специалистов, находящихся на заводе.

Бригада продолжает работу.

Дагмарин



# ТРОЕ И ДЕСЯТКИ ТЫСЯЧ

Очерк Бор. Агапова. Фото А. Шайхета

**В**ОТ ОН окончен — завод, чертежи которого еще год назад были новостью для любого человека в стране. Его двенадцать грандиозных цехов вознеслись над деревянным миром временных бараков, контор, мастерских, складов, которые лежат возле бетонных подножий, как формы уже сброшенные, но еще не убранные, как свидетельство усилий, вложенных в постройку, лишенную сейчас уже всякой напряженности, и в легкости своей кажущуюся чем-то созданным без труда и без борьбы.

Книгой труда и борьбы пролетариата возвышается завод на берегу Оки. Но не всякий человек будущих лет сумеет прочесть эту книгу. Он будет потрясен стройностью плана и совершенством цехов; работая, он будет любоваться машинами, сходящими по шутке в минуту с конвейера. Своим трудом он будет писать новую книгу доблести и геройства, но старая будет, пожалуй, для него закрыта. Кто расскажет ему о днях создания гиганта, на котором он работает?

Книга истории завода должна быть написана. Сейчас этого уже не может сделать один человек. Это будут делать десятки участников стройки, и роль автора сведется лишь к умелому дирижированию всеми голосами свидетелей. Многие исчезнет навсегда, не вспомнутое или затерявшееся в архивах, многое предстанет только перечнем фактов, лишенных уже свежести непосредственного впечатления. В этом виноваты мы сами, мы — писатели, литераторы, журналисты. Занятые сотнями разнородных тем и заданий, мы не привыкли изучать жизнь одного предприятия, одного коллектива, чтобы воссоздать ее так, как делали это прежние работники пера, воссоздавая жизнь отдельных людей. Написать биографию завода — кто сделал это у нас? А ведь биографии эти неповто-

римы и время уходит, и великие стройки пятилетки остаются без своих летописцев и поэтов.

Пустая площадка. Лесок. Бараки. Люди, собранные отовсюду, не знающие еще точно, что они будут делать. Сезонники, пришедшие из деревни и норовящие возвратиться к себе, как только хлеб позовет их. Они впервые в коллективе. Они не понимают еще, зачем приехал сюда, и думают лишь бы побольше заработать, чтобы поправить делишки своего хозяйства...

...Фотограф бредет по стройке с аппаратом через плечо. Человек в пиджаке подходит к нему и просит снять прогульщиков для местной газеты. Он соглашается, предчувствуя всю неприятность этого дела: подкрадываний, с'емки из-за угла, быть может, обмана. Он соглашается. Двое парнишек бросаются за прогульщиками. Через минуту они возвращаются. Перед ними бегут вперегонки человек десять рабочих. Они кричат и хохочут. Как видно, из с'емки ничего не выйдет: ребята явно издеваются над затеей. Они подбегают и глазами, горящими от веселья и выцветшими от солнца, вперяются в аппарат. Это молодые каменщики. Техник отбирает из них троих. „Сниматься будут только трое“, — говорит он. Остальные потрясены. „Карточку! Даешь всех! Даешь карточку!“ галдят остальные. Избранные торжествуют. Фотограф целится объективом, и их лица принимают каменное выражение. Им об'ясняют, что теперь этот снимок опозорит их, и что теперь он будет напечатан в „Правде“, в „Известиях“. Они слушают, ничего не понимая, переглядываясь, улыбаясь. Пыль, замешанная на поте, стекает с их лбов...

...Многообразны были личные стремления, настроения, планы тех, кто должен был руководить. Инженеры махали руками: „Все равно не справиться“. Их раз'едала склока, взаимное недоверие. Они кричали: „Нами не руководят! Нами управляют люди непонимающие“. Они отчаивались, а некоторые просто бежали, предчувствуя, что здесь будет дело не из легких.

Партийной организации не было слышно, рабочкома — незаметно.

Он очень занят, этот рабочий. Он мечется по постройке, отдавая распоряжения, вмешиваясь в работу инженеров, путая свои функции. У него все карманы полны отчетами об ударничестве, вымазанными об'едками воблы. Но ударничества нет и соревнования нет, есть только прогулы, доходящие до семи процентов, простой рабочих, простой механизмов, работающих не более 4-5 часов в сутки.

Технические ошибки следуют за ошибками организационными. Перебои в доставке гравия, песка, бута — непрерывны. Между



В последние дни перед окончанием строительных работ на Нижегородском заводе монтажники чувствовали строителей буквально у себя за спиной



организациями идут споры, из Металлостроя в Автострой и обратно несутся стаи актов и отношений, беспомощных, как голуби мира.

Как сплотить воедино эти девять тысяч людей вокруг одной конкретной цели? Как вду-



Один из лучших бригадиров строительства НАЗ тов. Переходников

нуть в них энергию и решимость бороться? Царевский разрывался. К нему приходили за сапогами, за докладом о текущем моменте, за рецептом гудрона для крыш, за инструкциями по ударничеству, за планом ближайшего номера постройковой газеты. Вот это было „единоначалие“! Он был единственным начальником. Никто не хотел ни за что отвечать. Люди чувствовали себя деморализованными, а в аппарате в это время устраивали свои гнезда кулаки и „бывшие“, пытаясь организовать развал. Отставание доходило до 50 процентов.

Шли заметки в газету, комсомольцы разговаривали по вечерам и стряпали корреспонденции, сотрудники центральной прессы наезжали все чаще и чаще, крайком партии вызывал чуть ли не каждый день руководителей. И вот в конце августа на площадку пришло постановление ЦК партии об укреплении партийно-массовой работы на Автострое.

Крайком поднял на ноги всю общественность. Оппортунисты были выброшены. Секретарем парткома был выбран т. Кузнецов. Тридцать ответственных партийных и профсоюзных работников были командированы на завод. И тогда началась ликвидация основного противоречия, мешавшего стройке двигаться вперед,— беспомощности общественности при огромных хозяйственных задачах. Полетели со стройки классовые враги. По человечку были перебраны все низовые ячейки и профкомы, твердый костяк общественности был подведен под весь коллектив, и партком стал организационным центром энергии и энтузиазма рабочих. На площадке появилось новое имя, повторявшееся все чаще и чаще: Кузьма.

Высокий и сутулый Кузьма Кузнецов кажется медлительным человеком. Немного приглушенная его речь тяжела: ее тяжесть ощущается физически, будто слова ставятся весовыми рядами перед слушателями, рядами, разрушить которые невозможно.

„Ты большевик, — значит ты должен. Ты должен — значит ты можешь“, — и улыбка вдруг освещает это простое спокойное лицо. Стальной авторитет Кузьмы установился непререкаемо на площадке. Все особенно важные споры, где противники не хотят сдаваться, кончаются так: „Ну тогда идем к Кузьме“.

Сейчас секретарь уже не одиночек. Крепкий партийный актив, научившийся понимать свою ответственность перед партией за судьбу строительства, стоит вокруг него. На стройке теперь уже районный комитет. Нельзя сказать, чтобы он был беден людьми. Наоборот, те, которые еще год назад казались незаметными, сейчас выдвинулись на ответственные партийные посты и являются крепчайшими звеньями партийного руководства. Таков, например, Кобзарь, таков Куканов, который сейчас уже секретарь парткома строительства. В два месяца парторганизации превратились в рулевого всего завода. И это в первую очередь обеспечило победу над зимой 1930—1931 года.

Зима была тяжелым экзаменом для всех автозаводцев. Экзамен был выдержан блестяще. Газеты уже много писали об этом. Чтобы не повторяться, напомним две цифры, относящиеся к особому кварталу: с 1 мая по 1 октября 1930 года в стройку было вложено 6 300 000 руб., а за один особый квартал около 12 000 000...



Командир штурмового комсомольского батальона НАЗ тов. Митрофанов

...Был снег, был мороз, был сумасшедший ветер. Позднее утро, ранний вечер, серый кусочек короткого дня.

Дым. Он ползет над стройкой, сливаясь с низкими облаками. Он поднимается из тепляков, где он едок до слез, до спазм в горле. Бетонные ноги будущих цехов обмотаны соло-





Нижегородский автозавод. Квартал домов американских специалистов

митом, рогожей, укрыты фанерой, их нельзя простудить, они могут треснуть, рассыпаться, а они — фундамент завода.

Прожекторы режут тьму, фары огромных мерседесов всасывают конические вихри снежинок, краны поднимают конструкции.

13 200 тонн конструкций надо установить за зиму. 200 тонн надо устанавливать в сутки. Таково задание.

Балки жгут холодом. Поднято 110 тонн. Ветер срывает меховые шапки. Поднято 125 тонн. На высоте 20 метров снег залепляет глаза — не открыть. Поднято 175. Встречный! Его вырабатывают, топоча валенками по мерзлomu полу в бытовых устройствах цеха. Он опережает задание на две недели. Но монтажники опережают его. Они обгоняют себя самих на два дня. Величайший в СССР цех собран. Прорыв побит.

Но он возникает в другом месте.

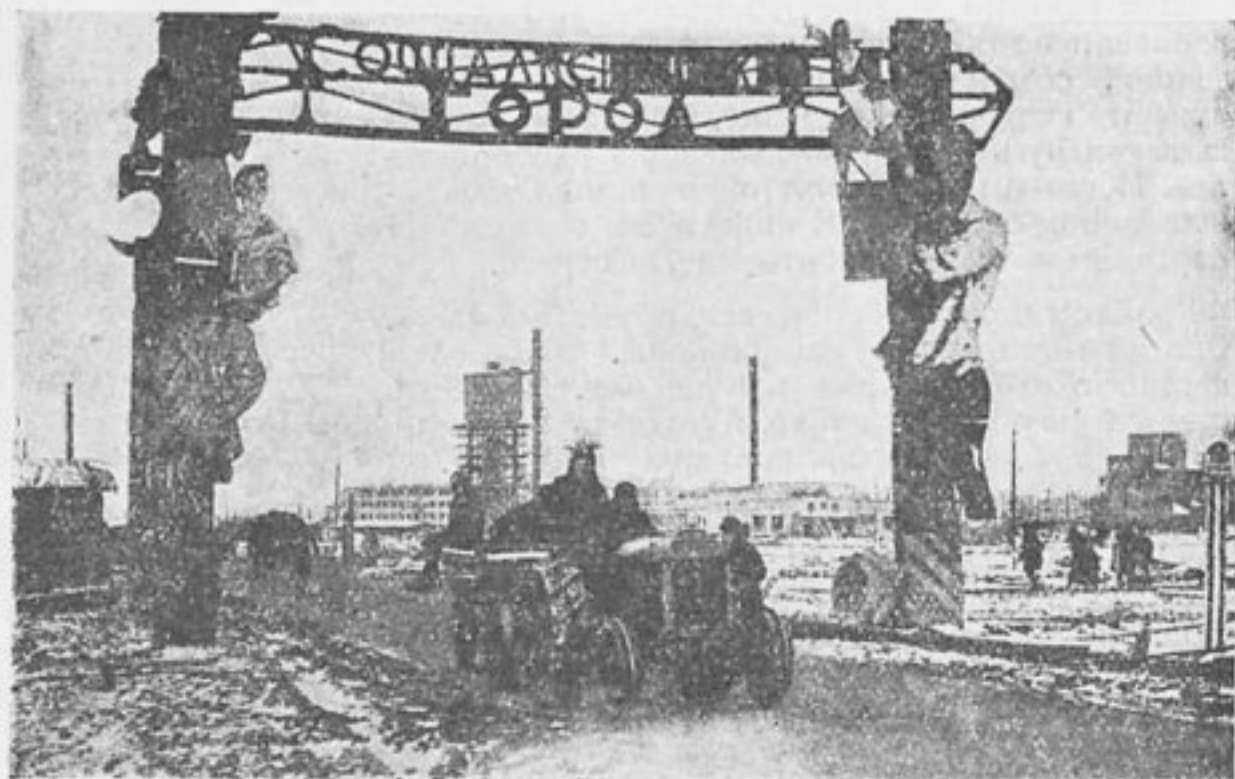
Он обнаруживается там, возле замерзшей в торосях и трещинах Оки, где запроектирован водозабор.

Трест Водоканалстрой запустил работы и, вместо того чтобы сделать их летом, дотянул до глубокой зимы. Река встала. Морозы дошли до 30°, а надо было уложить трубы на 500 метров от берега по дну реки.

27 декабря состоялось заседание бюро парткома, на котором Водоканалстрой вынужден был сделать доклад. Доклад обвинял десятки людей, десятки организаций, докладчик нырял в цифры, путался, просил прощения своими паузами, оправдывался громкими фразами о революции. Но Царевский и Кузнецов назвали все своими именами. Докладчик был снят. Несколько других, помогавших ему в его деле, были сняты. Начался штурм.

Партком поставил начальником работ по водозабору Царевского. Бюро прикрепило к нему двух заместителей. Бригада коммунистов в 30 человек была мобилизована еще на заседании, потом мобилизацию повторили. На лед были брошены две комсомольские бригады-коммуны, в том числе славные сорокинцы, которые работали по шесть часов сверх своей основной работы. На „ледовое побоище“ вышли две тысячи человек.

По льду пошли фонари, потом краны, потом насосы, потом копры. Рубили лед, копрыми вбивали в дно сквозь проруби шпунтовые доски, отсасывали воду, выкидывали землю, врывались в дно, которое готовило сюрприз: пловун. Работы шли круглые сутки. Люди не сходили со льда десятками часов. Вода просасывалась непрерывно и случалось, что в неожиданную дыру бил фонтан, затопляя галереи в течение трех минут. Тогда люди бросались к дыре, тогда прораб Мозалез бросался к дыре, ложился на нее и закрывал собственным телом, пока не подбегали с мешками, чтобы залатать просос. Когда опускали в грунт кирпичный колодец для оголовка, колодец не шел. Бились, искали причины и, наконец, обнаружили положенную кем-то арматуру, которая не пускала. Кусок этой арматуры и до сих пор хранится в парткоме. Ночью вдруг обнаруживали дыры возле шпунта, которые имели вид вполне случайный, но которые могли быть сделаны и нарочно. Почему-то дыры не закапывались. Не обходилось без нагана, молчание которого оказывалось более действительным для кулацкой агентуры, чем громкие угрозы. Но и наган не мог обеспечить стройку от коротких замыканий, от внезапных прорывов проводов, когда гас свет, когда останавливались на осы и вода заливала галереи. Чья



Нижегородский автозавод. Въезд в социалистический город



то рука орудовала здесь и, наконец, эту руку поймали. Борьба со стихиями шла рядом с борьбой против классового врага. На обоих фронтах победа была одержана, и водозабор был построен.

Штурм литейной и штурм кузницы тоже начинали коммунисты. Открывался слет членов партии, слет вставал, брал заступы и шел на работы. Все члены бюро, все члены рабочко-коча работали на прорывах. На кузнице была создана ударная бригада, куда вошли полностью бюро парткома, бюро комсомольского комитета и вся прогруппа ЦК партии. Бригада бетонировала фундаменты. В первый день они заработали по 6 р. 80 к., во второй — по 7 р. 90 к., в третий — по 9 р. 30 к. При норме в 2,89 кубометра на человека в день они вырабатывали по 11 кубометров. Бригада вожжей.

Царевский был всюду. В дни прорывов его назначали непосредственным руководителем отдельных участков, и он становился собственным подчиненным. Красный флажок его двухместного фордика носился по всей площадке. В 2 часа ночи он мчался проверять какие-нибудь трансформаторы на подстанциях или работу экскаваторной колонны на Хмелевском болоте. Он был всегда бодр, будто усталость ему не доступна. Возможно, что иногда он и позволял себе заснуть малость, но это бывало не часто. Он — физкультурник, снайпер, блестящий футболист, бегун, бывший чекист строитель Балахны. Замечательно, что этот человек без высшего образования провел всю стройку колоссального завода, никогда не имея нас оящего главинжа — не везло на помощников. Он делал все сам, делал решительно, смело, всегда идя на риск и всегда побеждая. И вполне справедливо, что сейчас он получил звание инженера. Строительство Балахны и автозавод — лучший его диплом.

Вот он на трибуне. Ему приходится говорить очень часто. Голос его охрип, глаза красны от напряжения, но он уверен, что без разговора лицом к лицу с рабочими нельзя строить.

Он кроет. Он обрушивается в первую голову на самого себя, потом на другого, на третьего. Он анализирует всю деятельность руководства и передовых рабочих, распластывая ее, разбирая на части, показывая каждую во всей ее наготе. Ошибки, прорехи, провалы становятся видны всем, и зал поворачивает сотни голов в сторону тех людей и бригад, о ком идет речь. Проведите с Царевским день. Если вы хотите узнать точно, что значит большевик-командир, посидите у него в кабинете те редкие часы, когда он там бывает. Сюда приходят за разрешением таких вопросов, которых никто из нижестоящих решить не мог.



Цеха Нижегородского автозавода непрерывно наполняются оборудованием.

... Заседание о транспорте. Докладчик в отчаянии. Есть только четыре паровоза а надо десять..

— Почему нет паровозов из Москвы?

— Отказали.

— Почему не дает дорога?

— Отказала.

— А что ремонт?

— Не раньше месяца.

Молчание. Тогда из угла доносится робкий и все же настойчивый голос:

— Все пробовали. Положение безнадежно.

И из другого угла:

— Придется сократить программу.

Царевский скребет затылок:

— Значит срыв?

Молчание.

— Пишите приказ.

„С сего числа, принимая во внимание паровозный прорыв, мол, дескать, как объективную причину прорыва снабжения, — приказываю аварийно: сократить поезда в город на два состава в день, в обеспечение чего гнать рейсы водного транспорта пароходом „Финляндчик“. Водоналивную колонку перенести на пост 37, дабы, вопреки преступным стремлениям гонять паровозы на два километра за питанием, поить их тут же. Установить телефонную сеть по станциям и диспетчерскую службу под личную ответственность тов. К. Бригаду комсомольцев в составе 15 человек при карманных часах бросить на составы, чтобы представить мне через 5 дней фотографию сброта вагонов и паровозов и выявить классовых врагов снабжения. По третьей ветке организовать непрерывный ход конных подвод на основе так называемого конвейера по доставке материалов. Тов. М. за безобразное состояние паровозного депо снять с опубликованием в местном органе“.

— Ясно?

...В кабинет входят пятеро с портфелями и чемоданчиками. Ревизоры из Москвы. По вопросу о расходовании стройматериалов. Лицо секретаря озабочено: в такой горячке,





Иностранцы рабочие и специалисты на торжественном митинге на площадке НАЗ 2 ноября 1931 года

да еще без опытных людей — чорт его знает, может быть и не сойдется наличность с книгами. И вообще — ревизия неприятная вещь. Лица приезжих суровы. Пожилой, видно начальник, начинает:

— Товарищ Царевский, мы просим отдать распоряжение, чтобы нам представили все сведения. Сводный баланс по материалам нам необходим через пять дней.

Царевский смотрит в окно, задумывается, барабанит пальцами. Это не легко. Это просто невозможно. — Куда тут заниматься экстренными подсчетами, когда каждая минута дорога... Он улыбается:

— Очень хорошо. Вы приехали кстати. Ваша специальность?

Ревизор удивляется:

— Товаровед.

— А ваша?

— Бухгалтер.

— А вы?

— Экономист-плановик.

— Прекрасно. У меня учет и отчетность хромают: нет людей. Точные сведения для составления заявок на квартал мне необходимы через три дня. Принимайтесь за работу — весь штат в вашем распоряжении. Через три дня жду материалов. До свидания.

...Нет паровозов? Организовать те, которые имеются. Нет толя? заменить гудроном. Нет штукатуров? Научить чернорабочих.

Так выходила стройка из прорывов, так работал организатор. 700 чернорабочих из молодых стали каменщиками, штукатурами, плотниками. На площадке есть люди, которые прошли уже по три квалификации, готовя себя каждый раз по наиболее дефицитной профессии. Комсомольцы начали с кладки 120 кирпичей в день и дошли до 1010 штук. Кадры делались на ходу, и только благодаря этому стройка вышла из основного затруднения — нехватки квалифицированной рабочей силы. Так была побеждена зима 1930 года.

1931 год дал еще более разительные темпы. Если в особый квартал было вложено 12000000 р., то в 1931 году были кварталы, когда вкладывалось по 10000000 за месяц. Это не удивительно. Весь коллектив строителей оказался сколоченным настолько плотно, так спаялись люди, вместе делившие страшный труд, тяжелые условия жизни и радость победы, что любая трудность преодолевалась зачастую незаметно. Инженеры, которые представляли раньше отряд растерянных людей, стали энтузиастами строительства, многие из них не имели отпуска с первого дня строительства; стройка знает нескольких, которые за все время работ взяли по 3-4 выходных дня, не говоря уже о том, что рабочие дни продолжались не менее 12 час.

К лету 1931 года площадку уже нельзя было узнать. Коробки цехов были вчерне готовы, и

заводоуправление будущего гиганта вдруг стало осязаемо на площадке. К заводу начали подезжать с другой стороны, оттуда, где до самого Нижнего протянулось новое шоссе, где встало четырехэтажное здание конторы. На смену строителям шли производственники. Они съезжались из Америки, из Москвы, из Германии. Начиналась новая глава в истории Автостроя. Собственно, она началась значительно раньше — еще до стройки, но на берегах Оки этого не было видно. Это происходило в САСШ.

Дыбец приехал туда со своими ребятами уже давно. Что это были за ребята? Петухов, Соколинский, Шварц и еще десятки. Пять из них были опытными инженерами, а остальные — молодежь с вузовской скамьи, некоторые прямо из техникума. Приехали они, как говорится, „на лапотном ходу“ — без языка, без опыта, даже просто без знания жизни. Но с ними была молодость и твердая решимость:

„Ты большевик, — значит ты должен. Ты должен — значит ты можешь“.

Главное было не растеряться. В Детройте полтора миллиона жителей, в Детройте величайшие в мире автозаводы. Невиданные машины и цехи. Невиданные улицы, кино, кабаре, парходы, магазины, полисмены, мосты, подтяжки, патефоны, конфеты, обычаи. Но по существу — какая была разница между вихрем этих улиц, ревью дансингов и между ветром снежной пыли там, на Оке? И то и другое одинаково мешало, и то и другое было враждебно и его надо было преодолевать. И ребята постановили: не распускаться.

Организован был „советский лагерь“ в каком-то пансионе, бесжалостно распределены часы, и началась учеба. Она началась сразу по языку и по технике. Наиболее твердые решили работать без переводчика — чтобы заставить себя овладеть языком и чувствовать себя хозяевами работ. Начинали с азов — со шамповки рессор, с „упражнений“ на молотках. Это ж была гимнастика! Самолюбие не позволяло работать хуже лучших фордовцев. Без привычки



к тяжелому физическому труду, без умения обращаться со станками, надо было переплюнуть соседей по цеху, а вечерами после работы сидеть над проектами, цифрами и чертежами, оставляя четыре часа для сна. Одного пришлось таки свезти в санаторий — чудесное местечко, все в садах, недалеко от завода. Сбежал. Отчаянно ругался и сбежал.

Существует мнение, что Нижегородский автозавод есть не более, как уменьшенная копия фордовского Ривер-Ружа. — Враки, сказки! Вся история проекта есть история огромной инициативы, решительного риска. Путешествие в Америку наших инженеров можно сравнить разве только с поездкой туда небезызвестного Колумба. Но тот открыл одну Америку, а тут был конвейер открытий. Люди приехали, думая дублировать фордовские цехи, однако сразу же оставили эту мысль: цехи оказались психи для социалистической промышленности. Пришлось начать изучение десятков других заводов, каждый из которых раскрывал перед инженерами новые технические неожиданности. Надо было не растеряться, но надо было и торопиться, надо было одновременно изучать язык, изучать оборудование, проектировать и составлять спецификации инструмента, заниматься хронометражем и тут же вносить в него коррективы, имея в виду наши условия. Пока в Америке рассчитывались перекрытия, на Оке уже бетонировались фундаменты, в Германии заказывались железные колонны. Экономическая блокада вела свою кривую, и ее изломы диктовали го перенос заказов из одной страны в другую, то изменения в очередности работ, то отказы от импорта на миллионы рублей, и значит передачу заказов на отечественные заводы. Руководители чувствовали себя одновременно и техниками и дипломатами. Они раскрывали по утрам газеты с большим волнением, чем синьки проектов. Каждый факт требовал длительного обдумывания, а сроки — молниеносных решений. Поистине бороться с бурей на утлых каравеллах было проще, чем создавать проект автозавода, ибо там речь шла только о жизни экипажа, а здесь на карту была поставлена не малая часть пятилетнего плана всей страны.

Дыбец был как всегда спокоен.

Он щурился, лукавый, ленивый в движениях, хитро улыбался, с украинским своим акцентом успокаивал:

— Не порите панику, ребятки. Поучимся, помучимся, сукиного сына, а потом наставим нос «дорогому» Генри.

Дыбец не умеет, видите ли, говорить. Когда слова не идут к его горлу, он произносит кое-какие ругательства. И голос у него с хрипотцей, негромкий, — не подходит к трибуне. Но не зря оказался Степан Семеныч во главе такого большого дела — за иронической этой ленюй скрывается не только упрямство, а твердость, упорство и тот дипломатический такт, без которого невозможно было бы выполнить всю громадную работу, сделанную этим человеком. Надо было держать в руках и в мозгу сразу — проектный отдел Автостроя в Нижнем, группу инженеров в Москве, комиссии в Германии, группы в Ленинграде, комиссии в Америке. Надо было знать все о металле для завода, о машинах для завода, о людях для завода, о деньгах. Надо было быть компетентом, и пылким собеседником, вождем советской экс-



Начальник Автостроя тов. С. Дыбец

педиции, инженером, снабженцем... Эти времена были не легче для автостроевцев, чем особый квартал для строителей. Синьки проектов делались в Америке, корректировались в Ленинграде, исправлялись в Москве, осуществлялись в Нижнем. Они шли неделями из САСШ в СССР, возвращались обратно, нередко телеграммами приходилось передавать расположение линий на планах и чертежах. Инженеры не спали ночь в Америке, пока их товарищи, склонившись над чертежными столами возле конторы Царевского, перечерчивали их проекты. Инженеры работали круглые сутки, и они вышли с честью из этой борьбы.

Прошлые сомнения, страх, безразличие уступили место решимости драться до конца.

Но этой решимости было бы мало, если бы ее не поддержала вся громадная масса рабочих Автостроя. Их коллектив вырос за год неузнаваемо. Прежние сезонники превратились в кадровых пролетариев, сотни вошли в партию, тысячи осуществляют ударничество, уже не на бумаге, а подлинной ударной работой.

„Вопреки всем трудностям...“, как говорят у нас. Но что это за трудности — знает прежде всего тот, кто их преодолевает.

Когда нет материала и стройка останавливается, и рабочие стоят — как выйти из этой трудности?

Когда нет рабочих и материалы прибывают, и их некому даже разгрузить?

Когда вдруг не оказывается, например, бензина, и автотранспорт отдыхает в гаражах? Или вдруг вышли возды? Или чертежи задер-



жались где-то в пути, а все готово для работ и срок поставлен — две недели? Одна такая мелочь — пустяк, ее легко обойти. Но если та-



Секретарь партийной организации Автостроя  
Г. К. Кузнецов

ких мелочей тысячи и каждый день, и на всех участках, какую железную волю к победе надо иметь, чтобы не растеряться, не зашиться, сохранить спокойствие — этот важнейший элемент успеха!

И вот все же „вопреки этим трудностям“ завод построен и пуск начат.

Завод построен, но отдыха нет. Пуск требует еще больших усилий — работы кропотливой, тщательной, почти ювелирной. И праздник окончания превращается в праздник начала. Труд обретает новый облик. Но сущность его остается прежней:

труд тысяч для миллионов,  
труд пролетариата на самого себя,



Начальник строительства тов. Царевский  
труд — дело славы великого класса, книга  
побед которого только раскрыта историей.

Борис Агапов

## КОНТРОЛЬНАЯ ЦИФРА СБОРА В ФОНД МОТОРИЗАЦИИ ПОГРАНЧАСТЕЙ ПЕРЕВЫПОЛНЕНА

Центральный совет Автодора, включившийся в мае этого года в большую кампанию по созданию фонда моторизации погранчастей, поставил перед собой задачу широко популяризировать боевую работу пограничников и собрать к II-й годовщине погранохраны 3 500 тыс. руб.

Эта кампания, охватившая большинство автодорожных организаций, прошла с большим успехом.

Особо следует отметить работу, проделанную Всеукраинским комитетом, сумевшим мобилизовать внимание рабочих и колхозных масс Украины к проводимой кампании и перевыполнить контрольную цифру (с Украины поступило 1 078 тыс. руб.); также успешно развернули сбор средств Азербайджан и Белоруссия.

По РСФСР собрано свыше 2 500 тыс. руб. Из них в Центральный совет поступило 1 200 тыс. руб.

Заслуживают внимания следующие областные и краевые организации, которые сумели ударными темпами провести эту кампанию: Ленинградская, Северо-Кавказская, Восточно-и Западно-Сибирская, Дальневосточная. Из национальных республик на первое место вышли Крым и Татария.

Итак, контрольная цифра выполнена. Автодор сейчас успешно борется за выполнение своего встречного плана.

Впереди — не менее важная задача — превратить собранные средства в моторизованные соединения (шестиколески, мотоциклы, аэросани, глассеры и т. д.). При активной помощи всей автодорожной общественности эта задача будет также выполнена с честью.



# УЧИТЕСЬ У ЛЕНИНГРАДСКИХ БОЛЬШЕВИКОВ ПОБЕЖДАТЬ БЕЗДОРОЖЬЕ!

**Н**ЕБОЛЬШАЯ отсталая Чувашия вступила первым отрядом Автодора на борьбу с бездорожьем. Пример Чувашии нашел отклик у ленинградских пролетариев, которые не впервые выходят победителями из трудностей и которые по-большевистски умеют драться за дело социализма. Ленинградская область добилась крупных успехов в дорожном строительстве 1931 г. с трудучастием населения.

Успех ленинградцев выгодно отличается от достижений Чувашии тем, что ленинградцы показали новые методы работы, что, учтя опыт Чувашии, они его значительно развили, углубили и дополнили. К 20 октября Ленинградская область выполнила и перевыполнила программу дорожного строительства с трудучастием населения, дав 110% годового плана. Программа этого года превосходила программу прошлого на 400%, а в денежном выражении определялась суммой в 12 млн. руб. К указанному сроку Ленобласть выполнила работ на 13 млн. рублей.

Достижения ленинградцев надо расценивать не только по высоким материальным показателям, но и по методам общественно-политической подготовки, которая закрепляет победу. Райкомы и райсоветы были мобилизованы для систематической борьбы с бездорожьем. Дорожное строительство стало также в центре их внимания, как и другие важнейшие хозяйственные задачи, поставленные партией и правительством.

В чем же заключается то новое, что дал Ленинград?

1. Своевременно было подготовлено техническое руководство для трудучастия населения. До начала работ облдортранс добился через облисполком утверждения штатных должностей техников и дормастеров при риках.

2. Облдортранс вовремя составил план дорожного строительства и довел его до двора и колхозника.

3. Были разработаны и доведены до мест нормы выработки.

4. Установлен отрядный выход на работы; во главе отряда поставлен член сельсовета.

5. Выделены во всех сельсоветах доруполномоченные, которые прошли предварительно краткосрочные курсы.

6. Для технического руководства были мобилизованы работники эксплуатационных участков, которые помогали составлять планы работ в районах и участвовали в организации этих работ.

7. Сельсоветам были даны доступные чертежи для изготовления на месте простейших дорожных машин.

Эта предварительная организационная и техническая подготовка в значительной мере обеспечила штабу возможность провести „месячник“ по борьбе с бездорожьем.

Методы работы ленинградского штаба должны быть подхвачены всей автодорожной обществен-

ностью, широко популяризованы и использованы в автодорожной работе. Особенно интересным является опыт созыва специальных дорожных конференций, в которых участвовали сельсоветы, колхозы, коллективы Автодора и пр. На этих конференциях обсуждались планы работ и мероприятия для их проведения. Штаб выезжал на места — не только в районы, но и в сельсоветы. Он заслушал 50 докладов райштабов на местах и вызывал их для докладов в центр.

Работа проходила под постоянным руководством штаба и неослабном общественном интересе. В районные штабы были введены представители колхозов, МТС, и поэтому штабы умело маневрировали, переключаясь с сельхозкампаний на дорожное строительство. Периоды сельхозработ удачно сочетались с дорожным строительством. В этом — огромная заслуга штаба, так как самое трудное — это использовать периоды между с.-х. работами для проведения трудучастия населения в дорожных работах. Штаб применил формы социалистического труда: соцсоревнование, ударничество. Необходимо отметить факт, заслуживающий поддержки и подражания. Население, отработав 6 законных дней, оставалось на работах еще по два дня за плату, а заработанные деньги пожертвовало в фонд моторизации.

Особенно должна быть отмечена работа штаба по вовлечению в дорожное строительство школ и изб-читален. Например, школа Замошского сельсовета своими силами построила 1,5 км дорог. Избы-читальни организовали у себя дорожные уголки.

Закреплялась ли вся эта работа усилением Автодора как общественной организации? Цифры говорят сами за себя. За период „месячника“ было организовано 445 сельских автодорожных коллективов. Автодор вовлек в работу городские коллективы, организовав субботники, в которых участвовало свыше 3,5 тыс. человек. Активно был в работу вовлечен комсомол.

Каково участие печати в дорожном строительстве. Для работы по „месячнику“ были широко использованы радиоустановки, а главное значительное внимание „месячнику“ уделила печать. В 54 газетах по неполным данным помещено 353 статьи по дорожным вопросам. Характерно, что в тех районах, где печать уделила большое внимание дорожному строительству с трудовым участием, планы работ по району выполнены досрочно до 140%.

Нам еще хотелось бы остановиться на том, как проводился во время „месячника“ классовый принцип. Привлечено из кулацкой части деревни по твердым заданиям по 45 районам 4156 чел., начислено на них 64060 трудодней, выполнено 51200 трудодней. Неполный процент выполнения объясняется нахождением части кулаков на отработке твердых заданий по лесозаготовкам и сплаву.

В заключение необходимо остановиться на



оценке опыта и достижений Ленинграда, сравнив их с работой Московской области, которая соревнуется с Ленинградской.

По Московской области мы имеем на первое ноября только 41% выполнения годовой программы.

Чем объяснить этот позорный прорыв Московской области в борьбе с бездорожьём?

Во-первых, неработоспособностью штаба. Штаб не только не выезжал на места, но за все время своего существования собрался только один раз. Члены штаба не были связаны с местами. Автодор и облдортранс Московской области не сумели переключиться на эту важнейшую кампанию. Печать, комсомол стоят в стороне от дорожного строительства.

Опыт, успехи и достижения Ленинградской

области должны быть известны всей общественности нашей страны, так же, как и прорыв, который мы пока имеем по Московской области. 110% по Ленинградской области и 41% по Московской — должны прозвучать на поминание о том, что надо работать по-большевистски, преодолевая трудности, побеждая их на пути социалистического строительства.

Дорожное строительство, как самый отсталый участок социалистического хозяйства, требует поддержки и внимания партийной и советской общественности. Только на этой основе могут быть достигнуты успехи в борьбе с бездорожьём. Чувашия и Ленинград являются этому ярким подтверждением.

Я. Д.

## АВТОДОР ПРЕМИРУЕТ УДАРНИКОВ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

12 октября президиум ЦС Автодора заслушал доклады о выполнении планов дорожного строительства, осуществляемых трудучастием населения по Ленинградской и Московской областям.

Из докладов выяснилось, что Ленинградская область перевыполнила план на 11%, Московская недополнила на 58%.

В Ленинградской области широко были использованы трудовые ресурсы населения в деле строительства и ремонта дорог. Большевикская настойчивость, умелая организация работ, социалистические методы труда и энергичное участие автодорожников общественнойности привели к самым плодотворным результатам, поставив Ленинградскую область по выполнению планов дорожного строительства на одно из первых мест в РСФСР.

И, наоборот, явно неудовлетворительная работа Московского областного штаба по проведению месячника борьбы с бездорожьём, недостаточное руководство облдортранса, слабое участие и пассивное отношение партийных, советских и хозяйственных органов, а также неумение областного отдела Автодора мобилизовать актив о-ва на этот важнейший участок работы привели к срыву планов дорожного строительства в Московской области.

## ПЕЧАТЬ БАШКИРИИ ПОМОГАЕТ ДОРОЖНОМУ ДЕЛУ

Большое значение для мобилизации широкого общественного мнения вокруг задач борьбы с бездорожьём и развертывания дорожного строительства имеет местная печать.

Неоднократно в журнале „За Рулем“ отмечалось, как некоторые газеты отмахиваются от освещения вопросов дорожного строительства, считая это второстепенным делом. Не так дело обстоит в Башкирии.

В Башкирии кроме районных и заводских издаются 9 национальных газет. Из них ярко отличается Башкирская газета — орган обкома и ВЦИК „Башкурдстан“. В этой газете не только дается руководящий материал по организации борьбы с бездорожьём, но и систематически освещается строительство дорог по Башкирии. Эта газета остро бьет по лбу тех правооппортунистов по отдельным районам, которые еще

Какие же выводы по докладам сделал Центральный совет Автодора?

Дорожная секция ЦС должна всесторонне изучить опыт Ленинграда и Москвы, осветив его положительные и отрицательные стороны как в специальной автодорожниковской, так и в общей печати.

Для премирования лучших ударников дорожного строительства Ленинградской области ЦС выделил в распоряжение облавтодора 10 000 руб. и 5 велосипедов.

Особо отмечая исключительную энергию, проявленную руководителями Ленинградского облдортранса и областного штаба по борьбе с бездорожьём тт. Фрумкина, Степанова и Мурашова, ЦС постановил наградить их почетным знаком о-ва „За активную автодорожниковскую работу“.

Одновременно с этим, констатируя, что руководство Московского облотдела Автодора еще не повернулось лицом к вопросам дорожного строительства, не стало на путь массового развертывания автодорожниковских организаций в деревне, ЦС предложил облотделу повести решительную борьбу с недооценкой значения этой важнейшей части автодорожниковской работы в низовых звеньях о-ва — районах и коллективах.

до сих пор не учли исключительной важности дорожного строительства,

Перевыполнение плана дорожного строительства за 1-е полугодие по 6 районам и выполнение к октябрю в среднем по Башкирии дорпланов на 40% безусловно является заслугой газеты „Башкурдстан“.

За „Башкурдстаном“ последовали и другие газеты: „Коммцак“, „Ленин-Юлы“ и „Радио-газета“.

В области организации печатного слова вокруг задач борьбы с бездорожьём „Башкурдстан“ должен стать примером для газет других областей. С нее должны взять пример все газеты, издающиеся не только на национальных языках, но и на русском языке, которые гораздо лучше оборудованы и обеспечены необходимыми кадрами.

г. Уфа.

Г. Яминев



# НА ФИНИШ ВСЕСОЮЗНОГО ДОРОЖНОГО КОНКУРСА

## ОБЗОР ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА НА МЕСТАХ

**С** ШИРОКОГО фронта дорожного строительства, с фронта борьбы за выполнение ста и больше процентов плана, приходят все новые и новые донесения, рапорты, сводки.

В последние дни, оставшиеся до конца ремонтно-строительного сезона, заметно усилилась работа дорожных органов и всей пролетарской общественности. В ряде областей и районов последние дни превратились в подлинный штурм бездорожья, в решительные бои за новые километры улучшенных дорог.

Наиболее убедительными примерами этого могут служить Ленинградская область, добившаяся во втором ударном месячнике колоссальных успехов, и Чувашия, которая недавно рапортовала Президиуму ВЦИК о выполнении 5-летнего плана дорожного строительства.

Маленькая Чувашия вложила в постройку новых дорог свыше 2 млн. рублей. В одном только месячнике участвовало до 80% всего трудоспособного населения республики. 280 000 человекодней, 40 000 конедней на дорожных работах — многоговорящий цифровой итог подлинно большевистской настойчивости и энтузиазма чувашей.

Но к сожалению такие прекрасные показатели — явление редкое. Большинство районов заканчивает этот год выполнением плана только наполовину.

Возьмем Средне-волжский край. В начале он равнялся по передовым. Можно было думать, что он займет одно из первых мест и сумеет выполнить выдвинутый им встречный в 17 млн. руб. Но оказалось, что одних благих намерений дорожных органов недостаточно. Эти благие намерения как в гранит упирались в косность и оппортунистическое пренебрежение к дорожному строительству со стороны большинства райкомов и сельсоветов, в пассивность Колхозсоюза, Зернотреста и комсомола. А в результате — годовая программа по Средне-волжскому краю выполнена только на 50%.

Наряду с этим на Средней Волге есть отдельные районы, которые заслуживают всяческого поощрения. Так, например, Петровский район, своевременно включившийся во всесоюзный и краевой конкурсы, к середине октября выполнил план на 113% и предполагает закончить штурмовой месячник с 25% перевыполнением годовой программы. Показатели по отдельным сельсоветам Петровского района могут служить примером даже для лучших районов передовых областей. Мы приводим здесь короткую, но красноречивую таблицу выполнения планов некоторыми сельсоветами Петровского района.

Егорьевский сельсовет . . .	521%
Никитинский „ . . .	297,5%
Ст. Казлаировский . . .	201,5%

Алабайтальский сельсовет . .	194%
Биктимировский „ . . .	190%
Гавриловский „ . . .	172%

За Петровским районом идет Телегинский, выполнивший программу на 115%, Кинельский — на 113% и др. А рядом с ними — райисполкомы, положившие под сукно директивы о дорожном строительстве, проспавшие и первый и второй месячники борьбы с бездорожьем. Сергиевский район выполнил план на 3%, Кваркенский, Zubovo-Полянский — на 7% и т. д.

Широко разворачивается дорожное строительство в Белоруссии. Здесь центральный республиканский штаб месячника объявил с 20 октября конкурс на лучшее выполнение плана по районам и дорожным дистанциям. Для премирования выделены 4 премии. По районам: 1-я и 2-я премии — легковой автомобиль „Форд“, 3-я — 3 мотоцикла и 2 велосипеда, 4-я — 10 пар кожаных костюмов. По дистанциям: 1-я премия — 2 мотоцикла, 2-я — 3 велосипеда, а затем кожаные костюмы, часы и т. д. Конкурс закончится 1 января 1932 г.

\* \* \*

В некоторых областях, чтобы наверстать упущенное и добиться лучших результатов в дорожном строительстве, месячники, по постановлению исполкомов, превращены в полтора- и двухмесячники. Районы, перевыполнившие промфинплан, берут на буксир отстающих, обезличка и уравниловка уступают место твердым заданиям на пятидневку с точным учетом выполнения работы и прогрессивно-премиальной оплате труда. Все это способствует повышению производительности и, следовательно, в конечном счете скорейшему выполнению промфинплана.

В наступающий зимний период необходимо сделать большую работу по подготовке к сезону 1932 г.

Нужно закрепить отдельные участки дорог за определенными селениями, колхозами, коллективами Автодора, комсомольскими ячейками.

Нужно проверить работу дорожных уполномоченных при сельсоветах, заменить неработоспособных наиболее активными товарищами.

Для повышения квалификации дорожных уполномоченных следует в зимнее время организовать на местах краткосрочные курсы, предусмотрев для этого в бюджетах райкомов соответствующие ассигнования.

Кроме этого надо неустанно вести широкую разъяснительную работу среди трудящегося населения деревни силами партийных, комсомольских, автодоровских организаций, сельсоветов и дорожных органов.

Предстоящий 1932 год встретим во всеоружии, с достаточным количеством стройматериалов, кадров, механизации и многомиллионной армией колхозников и единоличников, готовых ринуться в бой на бездорожье.



# НЕ ДОПУСТИТЬ СРЫВА СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОРЕМОНТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

**О**ГРОМНЫЙ РАЗРЫВ между бурно развивающимся советским производством автомобилей и состоянием технической базы нашего автопарка становится все более очевидным.

Реконструированный автозавод им. Сталина (б. АМО), Нижегородский автогигант плюс Ярославский и автосборочные заводы дадут нам в 1932 г. новые десятки тысяч автомашин. Вместе с автомобилями, находящимися уже в эксплуатации, наш автопарк будет располагать к концу 1932 г. до 120 000 машин только советского производства. Это значит, что количество машин в течение одного года почти утроится, и в то же время авторемонт продолжает оставаться в исключительно тяжелом положении.

Почти полное отсутствие авторемонтных заводов и мастерских при недостатке запасных частей и громадной нагрузке дефицитных машин почти в течение круглых суток приводит к тому, что до 40% автопарка находится у нас в нерабочем состоянии, а машины просиживают в ремонте целыми месяцами.

К этому следует добавить очень важное и многообещающее начинание — строительство в Москве с конца строительного сезона этого года двух крупных авторемонтных баз, одной — близ „Шарикоподшипника“ — для ремонта 2 000 „Фордов“ в год (в одну смену), и другой — в Филях — для ремонта 2 000 машин тяжелого типа (Ярославского и им. Сталина заводов). Эти мощные базы должны не только обеспечить ремонт автотранспорта Москвы и области, но и явиться опытно-показательными предприятиями массового ремонта машин по методу производственного потока, с обезличением агрегатов — полной разборкой машины вплоть до рамы. На этих базах должно испытываться оборудование, которое впервые ввезено из Америки.

Несмотря на чрезвычайную важность строительства этих двух опытных авторемонтных баз, производимого по инициативе МК ВКП(б) и Мособлисполкома, оно идет чрезвычайно замедленными темпами. Сроки строительства срываются. Первоначально намечалось, что первая ремонтная база будет готова еще в этом году. Теперь мало надежды на то, что она будет готова к весне 1932 г. Строительства испыты-

вают нужду в средствах, в оборудовании, в строительных материалах, в нарядах на вагоны для срочной доставки самых необходимых материалов.

Необходимо широкое общественное содействие строительству авторемонтных баз. Нельзя допустить, чтобы строительство срывалось лишь потому, что недооценивают всего значения авторемонта для закрепления автомобилизации страны. Следует во что бы то ни стало добиться, чтобы строительство двух первых авторемонтных баз было признано ударным, с пристрастием отсюда первоочередным снабжением их всем необходимым — строительным материалом, импортным оборудованием и пр.

Срыв плана организации авторемонтной сети в 1931 г. заставляет проектировать в значительных размерах строительство авторемонтных баз на 1932 г. Авторемснаб наметил строительство в 1932 г. до 30 авторемонтных баз, до 40 диллеровских профилактических станций<sup>1</sup> (для заблаговременной замены агрегатов), 19 вулканизационных мастерских и до 200 бензинораздаточных колонок. На все это требуется средств до 220 млн. руб. Цудортранс наметил сокращение ассигнования до 100 млн. руб. Вопрос этот будет рассматриваться в Госплане в ближайшие декады.

Вопрос об утверждении программы авторемонтного дела на 1932 г. должен вызвать внимание всей нашей общественности. С полным учетом наших материальных ресурсов и бюджетными возможностями надо бороться с той недооценкой авторемонтного дела, которая наблюдается во всех мероприятиях в этой области. Надо органически связать авторемонт с автопроизводством и доказать, что первый так же важен, как и второй для социалистического развития страны. Те средства, которые будут отпущены, должны быть использованы с наибольшей эффективностью и тщательностью. Ни в коем случае нельзя допустить срыва намеченного срока — объема строительства авторемонтных предприятий.

За этим должны следить все автодорожские организации на местах.

М. Н.

<sup>1</sup> О первой из них — см. очерк т. Л. Васильева. Редакция.

## ЗА МНОГОМИЛЛИОННЫЙ АВТОДОРОВСКИЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ АКТИВ В 1932 ГОДУ



# ДАТЬ ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ АВТОМАШИНАМ —

## ВАЖНЕЙШАЯ ЗАДАЧА

**С**НАБЖЕНИЕ страны автомобилями увеличивается в 1932 г. на 118%. К началу 1932 г. количество автомобилей достигнет 65 000 единиц.

Возникает чрезвычайно важный вопрос об освоении этого количества машин при нашем бездорожье, плохой подготовке шоферов, еще слабой технической базе автохозяйств. В глубинных районах, в разгар хлебоуборочных, хлебозаготовительных, овощегаготовительных, хлопкоуборочных и других массовых кампаний наблюдается большой выход из строя автомобилей — в некоторых районах на 40% и даже более наличного автопарка. Даже в системе Союзтранса, где автохозяйства лучше оборудованы, процент больных автомобилей угрожающе велик.

Это является результатом большого разрыва между производством автомобилей и состоянием технической базы автохозяйств, и, раньше всего, — разрыва между производством автомобилей и производством запасных частей и деталей к ним. О производстве запасных частей к тракторам очень много говорят и пишут. В этом деле мы добились значительных достижений, — производство запасных частей к тракторам все более специализируется на наших заводах и достигает значительных размеров.

Но очень мало внимания обращается до сих пор на производство запасных частей к автомобилям.

В результате мы наблюдаем следующее: автомобильный завод им. Сталина (б. АМО), Ярославский и др. усиливают производство машин, но меньше всего обращают внимание на соответствующее производство запасных частей. Создается ненормальное явление: о производстве запасных частей и деталей для машин наших основных автомобильных заводов должны заботиться другие заводы, но таких специальных заводов у нас пока еще почти нет — они исчисляются единицами. Вато-запчасть занята еще длительным и малоуспешным „собиранием“ этих заводов.

По заводам Вато-запчасти программа производства запасных частей к автомобилям выполнена на 1 сентября всего на 13% намеченного плана, а по всем основным заводам на 40%. Прорыв в производстве запасных частей к автомобилям очевиден.

Данные Авторемснаба устанавливают, что завод им. Сталина и Ярославский завод отказываются от производства запасных частей, переключая все производство на максимальный выпуск готовых машин. Такая установка явно неправильна, она не оправдывается практикой крупнейших автомобильных заводов Европы и Америки. Крупный завод, производящий мощные грузовые машины, не может не интересоваться выпуском соответствующего комплекта запасных частей к этим машинам. Никто лучше

и дешевле не будет производить эти запасные части, чем тот завод, который выпускает машины в массовом количестве на своем конвейере.

Но как ни велика потребность нашего автопарка в запасных частях, несомненно, перегибали палку и те участники пленума автомобильной секции ЦС Автодора, которые предлагали переключить работу АМО и Ярославского завода на месяц-другой исключительно на производство запасных частей. Это значит — задерживать темпы производства автомашин, чего так же нельзя допустить.

Необходимо усилить кооперирование ряда заводов с АМО, Ярославским и Нижегородским заводом, активизировать роль основных автомобильных заводов в оказании технической помощи тем смежным заводам, которые могут и должны усилить производство запасных частей. Вовсе не обязательно, чтобы такой мощный завод, как например б. АМО, полностью выпускал комплекты запасных частей. Очень существенные результаты даст его непосредственная техническая помощь тем заводам, которые выпускают запасные части для машин разных марок АМО.

Но нужно раньше всего, чтобы эти подсобные заводы, специализировавшиеся на производстве запасных частей, были должным образом оборудованы, чтобы произошла, наконец, специализация заводов, чтобы завершился чрезвычайно длительный процесс „собиранья“ Вато-запчастью тех заводов, которые ему предназначены и которых ему не передают из-за ведомственных трений.

Излишнюю злободневность получают организационные вопросы, организационное построение Вато-запчасти и Авторемснаба. Некоторым начинает казаться, что со снабжением автопарка запасными частями дело сразу станет лучше, „коли лучше сядем“, т. е. когда будет выделена специальная организация, которая одновременно будет и производить и снабжать запасными частями автопарк.

Но уже в самой Вато-запчасти выделяются специальные отделы по производству запасных частей для автопарка. Самостоятельное юридическое существование этих отделов вряд ли имеет такое существенное значение. Дело в конце-концов не в создании лишней трестовской инстанции. Дело в том, чтобы Вато-запчасть и отдельные заводы внимательнее относились к потребностям автопарка и стремились бы удовлетворить эти потребности, чтобы они больше учитывали состояние и требование того „рынка“, на который они работают, чтобы с этим считался и Авторемснаб.

Автодоровский актив должен помочь Вато-запчасти и Авторемснабу в своевременном выявлении и удовлетворении нужд автопарка в запасных частях.

М. С.



# ХОЗРАСЧЕТ В ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

**Е**ЩЕ В НАЧАЛЕ июня Главдортранс РСФСР издал ряд циркуляров о проведении хозрасчета в дорожно-строительных конторах при дортрансах, во всех дорожно-производственных звеньях местной дорожной системы — на эксплуатационных дорожных участках, в бригадах и артелях, рабочих изыскательных партиях и т. д.

Циркуляры предусматривали твердые договорные отношения дорожных хозяйственных органов, имеющих самостоятельные балансы, устанавливали порядок производства расчетов с дорожными управлениями, порядок перевода карьеров на хозрасчет, премирование работников дорожного хозяйства и пр.

Давно наступило время осуществления всех мероприятий, связанных с последовательным применением хозрасчета. Обращение ЦК ВКП(б) и Совнаркома от 21 октября стимулировало внедрение хозрасчета, обязывало осуществить его на основах новых условий финансирования, и кредитования. Но в Главдортрансе на 6 ноября ничего не знали о том, как местные дорожные организации переходят на хозрасчет. Главдортранс выделил специальную комиссию по проведению хозрасчета на местах, но эта комиссия не располагает никакими данными с мест о переходе на хозрасчет.

По данным Наркомфина РСФСР республиканские дорожно-строительные организации — „Росдорстрой“ и „Гипродор“ — своевременно получили оборотные средства для перехода на новые условия хозрасчета с 1 ноября, но они со своей стороны не спустили соответствующие оборотные средства своим местным филиалам, и этим задержали переход их на хозрасчет.

Представитель дортранса западной области жаловался сотруднику „За рулем“, что опоздание с выделением оборотных средств для строительной конторы облдортранса чрезвычайно

тормозит переход на хозрасчет, очень болезненно отражается на заготовительных операциях четвертого квартала, предопределяющих объем строительных работ на целый год.

С выяснением сущности оборотных средств происходят до сих пор недоразумения даже в крупнейших дортрансах. Ленинградский облдортранс значительную часть средств, предназначенных для капитального строительства, истратил на приобретение подвижного состава. Это было результатом полной обезлички средств в дортрансе, беззаботного отношения к требованиям хозрасчета. А новые условия хозрасчета предъявляют к дортрансу жесткие требования. Дело теперь сводится к тому, что капитальное дорожное строительство сокращается в полном соответствии с затраченными не по назначению средствами. Дортранс взывает к Главдортрансу. Последний ищет путей, как исправить создавшееся положение.

Этот урок, жесткий урок банковского контроля рублем, должны учесть все дорожно-строительные организации.

В настоящее время чрезвычайно остро стоит вопрос о снабжении дорожных организаций средствами для осенне-зимних заготовок строительных материалов. В ближайшие недели должно быть отпущено для этой цели до 9 млн. рублей. Главдортранс еще не знает, будут ли зачислены эти средства к оборотным капиталам местных дорожных организаций. Ясно одно, что эти средства должны быть как можно скорее направлены на места и что места должны отчетливо перестроиться на базе хозрасчета, чтобы успешно и быстро выполнить строительно-заготовительные операции.

Нужен немедленный и полный переход на хозрасчет. Только тогда работа дорожно-строительных организаций и их финансирование даст наибольшие результаты.

М. Н.

## НЕ ЗАБУДЬ!

Тираж журнала „За Рулем“ на будущий (1932) год ограничен.

В 1932 году журнал „За Рулем“ будет распространяться почти исключительно по подписке и в самом ограниченном количестве поступать в розницу.

**ОБЕСПЕЧЬ СЕБЯ ЖУРНАЛОМ „ЗА РУЛЕМ“ НА 1932 ГОД!**

Прими меры к тому, чтобы получать „За Рулем“ с января 1932 года без перерыва. Для этого немедленно сдай подписку на журнал. Подписка принимается исключительно почтой до установленного ею срока. Опоздавшая подписка переносится на следующий месяц.

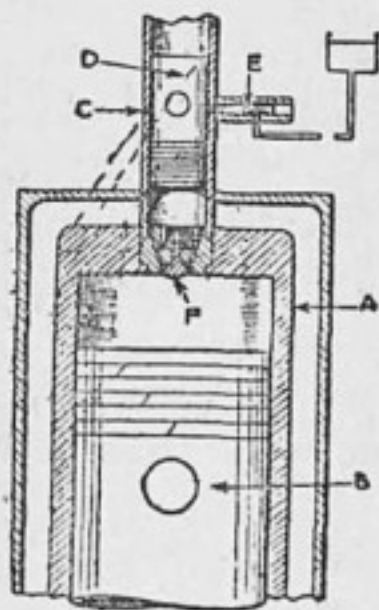
Редакция журнала „За Рулем“.  
Журнально-Газетное Объединение



# НОВЫЙ ТИП НЕФТЯНОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ДВИГАТЕЛЯ

**В** НАСТОЯЩЕЕ время во Франции строится нефтяной двигатель интересной конструкции, работающий по циклу Дизеля.

Вместо обычного топливного насоса, характерного для двигателей Дизеля, новый двигатель Жальбер имеет простейшей конструкции карбюратор и небольшие вспомогательные цилиндры. Поршни этих вспомогательных цилиндров получают движение через шатуны от верхнего добавочного коленчатого вала, который, как можно видеть из чертежа, получает вращение от главного коленчатого вала рабочих цилиндров через вертикальный вал с конической зубчатой передачей.



Цилиндры двигателя Жальбер. А — рабочий цилиндр, В — поршень рабочего цилиндра С — вспомогательный цилиндр, О — поршень вспомогательного цилиндра, Е — карбюратор, Г — автоматический клапан

Двигатель Жальбер работает следующим образом: когда поршень вспомогательного цилиндра двигателя движется вверх, он открывает в стенке цилиндра окно, через которое

всасывается из карбюратора богатая смесь.

При обратном движении поршня эта смесь сжимается в цилиндре. В рабочем цилиндре двигателя в это время также производится сжатие, но сжимается только чистый воздух — как у обычного двигателя Дизель. Приблизительно в верхнем мертвом положении обеих поршней открывается автоматический клапан, соединяющий рабочий и вспомогательный цилиндры. Сжатая до значительно более высокой степени, чем воздух, нефтяная смесь врывается в камеру сжатия рабочего цилиндра, хорошо смешивается с воздухом и воспламеняется.

Всякая возможность преждевременного воспламенения смеси во вспомогательном цилиндре исключается, так как смесь на-

столько богата, что может гореть только в рабочем цилиндре по смешению с достаточным количеством воздуха.

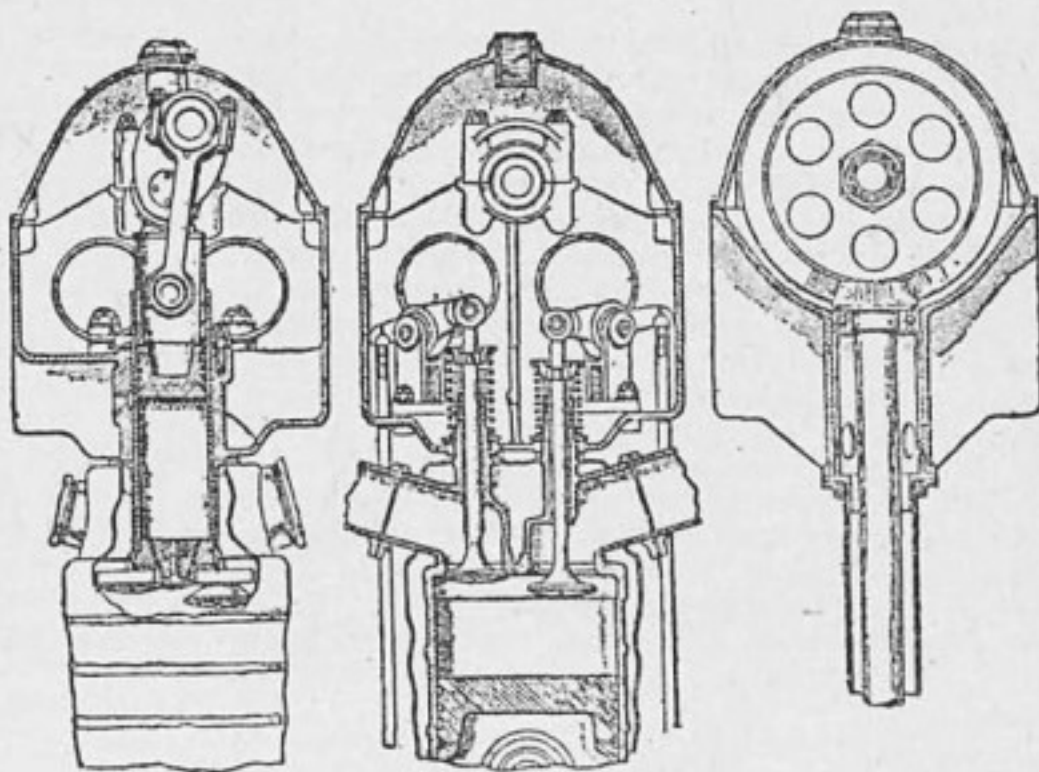
Двигателю Жальбер приписывают следующие преимущества по сравнению с двигателями Дизеля, работающими с насосом обычного типа. Первое — то, что благодаря малому подьему (всего несколько сотых миллиметра) и быстрому возврату автоматического клапана удается достигнуть более высокого числа оборотов двигателя; второе, — двигатель дает более полное и равномерное распыливание топлива.

Двигатель Жальбер будет строиться шестицилиндровым, с диаметром цилиндров в 125 мм, ходом поршня в 180 мм и будет, как предполагается, развивать мощность в 180 л. с. при 1950 оборотах в минуту.

В настоящее время уже построен пробный одноцилиндровый двигатель Жальбер с размерами цилиндров 130 на 160 мм, который прошел недавно официальное правительственное испытание.

При 1933 об/мин. двигатель этот развивал мощность в 30,3 л. с. при расходе топлива (газойл) 170 г на лошадиную силу в час.

Инг



Нефтяной двигатель Жальбер

## „АВТОДОР“

БЮЛЛЕТЕНЬ-ГАЗЕТА ЦС АВТОДОРА

Выходит два раза в месяц.

### ОТКРЫТ ПРИЕМ ПОДПИСКИ НА 1932 ГОД.

Каждый автодоровец должен стать подписчиком газеты „АВТОДОР“

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 12 мес. — 2 р. 40 к., 6 мес. — 1 р. 20 к., 3 мес. — 80 к.

Подписку сдавайте местной почте не позже установленного ею срока.

Журнально-Газетное Обединение.



# СНЕГО-БОРЬБА НА ТРАКТАХ — БОЕВАЯ ЗАДАЧА

**О**ПЫТ РАБОТЫ Союзтранса на трактах в прошлую зиму показал огромную неуспешность, а порой полное бессилие автотранспорта из-за неудовлетворительной и несвоевременной работы органов Главдортранса по снего-защите и снего-борьбе на трактах.

Особенное значение эта работа приобретает на внешнеторговых трактах, ведущих в Западный Китай и Монголию, где мероприятия по обеспечению регулярного вывоза экспортно-импортных грузов являются одними из основных, словий успешности нашего внешне-торгового баланса.

Несмотря на год, прошедший уже с начала возникновения переговоров Союзтранса с Главдортрансом и бесчисленный ряд всякого рода совещаний и постановлений как в Главдортрансе, так и в Цудортрансе, до сих пор ничего конкретного в этом направлении не сделано.

Это обстоятельство должно было послужить уроком Главдортрансу для подготовки и возможно полного удовлетворения вопросов снего-борьбы в плане 1931/32 г., но до настоящего времени работа по зимнему содержанию трактов никак не отражена в текущих планах, а главное, совершенно отсутствуют ассигнования как по центральным кредитам, так и по местным. Все это создает полную невозможность выполнить, хотя бы в минимальных размерах, намеченный план снего-борьбы.

Органы Главдортранса должны заранее выработать на предстоящую зиму программу, определить участие в ней заинтересованных в проезде состоянии трактов организаций, заготовить материалы, механизмы и оборудование, организовать на опыте (через исследовательские институты) производственное испытание снего-очистителей для автомобилей и, наконец, изыскать соответствующие ассигнования для этой цели. До сих пор это проделано в недостаточной мере и поэтому организация снего-борьбы продолжает оставаться крайне отсталым участком в общей системе сохранения дорог в проезде для автотранспорта состоянии.

Соответствующим постановлением правительства Союзтранс обязывался перевозить грузы на трактах в течение целого года без перерывов на зиму, а поэтому необходимо к этому вопросу привлечь сейчас внимание общественности.

Союзтранс, совместно с Главдортрансом, составил примерный план мероприятий по снего-борьбе и смету на изготовление нужных машин и приспособлений, которая выразилась ориентировочно в сумме около 1 500 000 рублей.

Помимо этого Союзтранс разослал указание о необходимости оказать местным дорожным отделам помощь в ремонте и изготовлении приспособлений для снего-очистки, а также оказывать полное содействие в перевозке по себестоимости рабсилы, инструментов, приборов и продовольствия для обслуживающего зимние тракты персонала. Было также дано указание о необходимости привлечь местных



Американский грузовик, снабженный снежным плугом, прокладывает дорогу в снегах Канады

комсомольцев и автодоровцев к организации борьбы с снежными заносами.

В каком же положении находится сейчас выполнение соответствующих постановлений Цудортранса и ЦК Союза?

1) Создание штаба содействия при Цудортрансе, в котором можно было бы сконцентрировать все руководство вопросами снего-борьбы, зам. начальника Цудортрансом т. Лизаревым пока отклонено.

2) Нужные суммы Главдортрансом до сих пор не ассигнованы, кроме 150 000 рублей, которые Главдортранс „наскреб“ из фондов по текущему ремонту дорог для снего-борьбы.

3) Испытание снегоочистителей и машин не закончено из-за отсутствия деталей этих приспособлений, куда-то посланных.

4) Передача роторных снегоочистителей лесопромышленных организаций, где они находились без употребления, до сих пор не осуществлена, за исключением одного комплекта, который направляется сейчас на Амуро-Якутскую магистраль. Это дело находится на рассмотрении НК РКИ, который передал его в свою очередь на рассмотрение Ленинградской областной РКИ.

5) Заказ на импортные снегоочистители не может быть реализован.

Главдортранс изготовил чертежи снегоочистительных приборов для автомобилей. Необходимо немедленно обеспечить изготовление этих приборов, выделить специальные мастерские и соответствующие материалы. Цудортранс должен изыскать необходимые средства.

Общественность в лице центрального Автодора и его местных организаций должна также помогать этому большому и важному делу.

Местные отделы Автодора должны вести соответствующую кампанию, мобилизующую внимание местного населения; должны возглавить это движение и заставить раскачаться соответствующие органы, чтобы дружными усилиями сломить снежную стихию, которая до сих пор неумолимо властвовала на трактах, заставляла бездействовать машины в течение долгих месяцев и отрезывала галекки наши окраины от промышленных и культурных центров Советского союза.

Все внимание снего-борьбе и снего-защите!

Инж. С. Постельников



# НА ПЕРВОМ ВСЕСОЮЗНОМ СЛЕТЕ ЮНЫХ ДРУЗЕЙ АВТОДОРА

**К** 15 НОЯБРЯ в Москву на первый всесоюзный слет юных друзей Автодора прибыло больше 150 делегатов почти от всех республик, областей и далеких окраин.

150 ребят от 12 лет и моложе. В большинстве — это пионеры и комсомольцы, дети рабочих и колхозников. 150 юных энтузиастов, борцов за мотор и хорошую дорогу, за автодорожную пятилетку.

\* \* \*

Ребята собрались в Москве для того, чтобы, заслушав итоги работы Автодора с детьми, серьезно обсудить задачи детского автодорожного движения, наметить основные пути работы в городе и деревне, пути организации технической учебы, массовой технической пропаганды среди детей. И надо сказать, что они по-взрослому, по-деловому подошли к разрешению всех этих вопросов без особой торжественности, без лишних слов.

От имени Центрального совета Автодора слет приветствовал председатель общества А. М. Лежава.

Он рассказал юным друзьям, как растет и крепнет наш Советский союз какими невиданными темпами мы идем вперед, как велико значение общества Автодора, которое стремится в кратчайший срок автомобилизировать нашу страну и покрыть ее сетью улучшенных дорог.

— Вы, юные друзья Автодора, — сказал г. Лежава, — должны проделать огромную работу. Ваша основная задача — учиться, одолеть технические знания, завоевать технический опыт и с сегодняшнего дня непосредственно помогать нам в борьбе за автомобиль и хорошую дорогу.

Слет приветствовали также писатель С. Третьяков, нарисовавший яркую картину будущего, представители Наркомпроса, «Пионерской Правды», ленинградской «Ленинской искры», Детского заочного университета и др.

После подробного доклада т. Русанова об итогах и перспективах развития детского автодорожного движения заговорили делегаты — представители растущих отрядов молодой автодорожной смены.

— От имени 16-тысячной армии ЮДА гигантов Урала разрешите приветствовать 1-й всесоюзный слет пламенным приветом, — так начинает свое выступление 14-летний уралец т. Шрамко.

Шрамко рассказывает о том, что они организовали 15 кружков по изучению автомашины, что все коллективы прикреплены к гаражам и отдельным участкам дорог, в школах г. Кунгура введен час Автодора.

— Юдовцы урала заверяют, — заканчивает т. Шрамко, — что после всесоюзного слета они удвоят усилия в работе и призывают к этому юдовские организации всех областей.

А как работают юные друзья Автодора в Чувашской республике?



На первом всесоюзном слете ЮДА. Общий вид зала работы. Союзфото

— Здесь, — рассказывает т. Чернова, — группы ЮДА начали развиваться только три месяца назад, а сейчас уже насчитывают в своих рядах 1717 человек.

Раньше наша республика была настоящим медвежьим углом. Мы были отрезаны от мира. Чтобы добраться от Чебоксар до Канаша, надо было ехать 25–30 часов на лошадях. Теперь другое дело, теперь построили шоссе и до Канаша на автомобиле всего 2–3 часа езды.

Вот на этом шоссе юдовцам не мало работы. Они следят за сохранностью полотна, производят работу, которую в силах производить. Летом, когда проводился месячник борьбы с бездорожьем, ребята также оказали большую помощь — доводили контрольные цифры до двора вели культурную работу среди крестьян, распространяли литературу, а 8 сентября в честь XVII МЮДА объявили всечувашский субботник по починке дорог.

Элементы самокритики, бичевания своих собственных недостатков, а также руководства юношеской секции Центрального совета звучали в каждом выступлении.

Та же представительница Чувашии, т. Чернова, заявила:

— Наша работа проводится не так как надо. У нас в Чувашии больше 60 тысяч пионеров и только 2 тысячи юных автодорожцев. Всечувашский слет поставил задачу — всемерно увеличить юдовские группы и кружки.



Почти все делегаты жаловались на отсутствие литературы по автодорожной работе среди детей, особенно на национальных языках.

Группы ЮДА принимают активное участие в проведении различных автодорожных кампаний. Представитель 4-тысячной Омской организации юных друзей рассказал слету, что они собрали больше 1 000 рублей на шестиколесные автомашины, энергично проводят сбор средств в фонд моторизации пограничных войск, активно распространяют билеты лотереи Автодора.

Нет такого объекта автодорожной работы, который не привлекал бы внимание юдовцов. В промышленных центрах, на стройках новых заводов они с радостью предлагают свою еще не полноценную рабочую силу, чтобы принять участие в грандиозной исторической работе.

И надо сказать, что помощь ребят весьма ощутительна. Об этом свидетельствует хотя бы выступление представителя Ярославля т. Апраксина.

— Мы, юдовцы, — говорит Апраксин, — участвовали в стройке резино-асбестового комбината.

Это гордое заявление оправдывается показом проделанной работы.

— Мы подтаскивали кирпичи каменщикам, в построенных цехах разбирали ненужный хлам, мы проводили беседы с сезонными рабочими, устраивали вечера.

Свыше 40 делегатов выступали по докладу т. Русанова. Почти все они говорили, что районные отделения Автодора бюрократически относятся к группам ЮДА, не дают руководителей, плохо помогают в работе. В большинстве групп ЮДА организуются самотеком, по инициативе самих ребят. Этим в значительной мере объясняется недостаточный охват молодежи, и в первую очередь пионеров, юдовскими организациями.

В Северном крае 11 тысяч пионеров и только 640 юных друзей Автодора. В Ярославле 9 тысяч пионеров и только 265 юдовцев. Примерно такое же соотношение всюду.

Перед 40-тысячной армией юных друзей стоит задача — к следующему всесоюзному слету по крайней мере удесятить свои ряды.

Делегаты слета внесли не мало ценных предложений. Представительница Северного края т. Володина конкретизировала требования ребят.

— Нужно, — говорила она, — издать достаточное количество пособий и учебников для кружков ЮДА. Надо дать нам детские автомобили, чтобы мы могли практически закрепить полу-

ченные нами знания. Центральному совету надо проверить, как Наркомпрос проводит в жизнь директиву о введении автодорожного часа в школе.

Другие делегаты говорили о необходимости шире развернуть массовую работу, прикрепиться к определенным гаражам и участкам дорог, вызывать гаражи и отдельных водителей на соревнования и т. д.

На секциях слета были подробно обсуждены вопросы работы ЮДА как в городе, так и в деревне и намечены конкретные пути этой работы.

\* \* \*

19 ноября делегация всесоюзного слета ЮДА была принята председателем Совнаркома РСФСР тов. Сулимовым.



Группа юдовцев делегатов первого Всесоюзного слета  
Фото С. Шингарева

Делегация рапортовала председателю Совнаркома об успехах юношеского автодорожного движения и просила т. Сулимова дать указания соответствующим органам об издании специальной литературы для юных друзей Автодора, о введении в школах уроков по автодорожному делу, о массовом выпуске „меккано“, организации курсов по подготовке инструкторов и т. д. Делегаты передали т. Сулимову альбом, иллюстрирующий работу ЮДА.

Отвечая на выступления т. Сулимов заявил:

— С каждым днем в нашей стране растет выпуск тракторов и автомобилей. Это ставит перед нами задачу научиться обращаться с машиной. Мы должны добиться того, чтобы каждый грамотный рабочий и колхозник умел управлять трактором и автомобилем. Автодор и его юные друзья должны сыграть большую роль в деле внедрения автознаний в массы трудящихся.

Перед нашей школой сейчас ставится задача политехнизации. Мы готовим нового учителя и переподготавливаем старого с тем, чтобы они могли преподавать в политехнической школе и знакомить растущую молодежь с двигателем, с машиной. Нужно добиться, чтобы модель двигателя трактора и автомобиля была в каждой деревенской школе. Меня радует, что наши юные товарищи поняли, какие задачи ставит перед страной правительство, осуществляя политехнизацию школы.

В заключение т. Сулимов обещал делегации что он примет меры к увеличению выпуска специальной литературы и механических игрушек, а также будет содействовать тому, чтобы органы Наркомпроса уделяли больше внимания вопросам автодорожной учебы.



# 4000 МОТОЦИКЛОВ ДЛЯ АВТОДОРОВСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ

**П**О ИНИЦИАТИВЕ мотоциклетной секции ЦС Автодора в начале октября Главмашпромом ВСНХ СССР было созвано Всесоюзное совещание по мотоцикlostроению.

В результате совещания (санкционированного руководством ВСНХ СССР) автодоровская общественность добилась значительных успехов.

Прежде всего советское мотоцикlostроение, наконец, нашло себе место в промышленности Советского союза и получило долгожданного хозяина в виде Всесоюзного автотракторного объединения (ВАТО).

Совещание установило необходимость производства внутри Союза четырех типов мотоциклов—300 см<sup>3</sup> (2-тактных) типа „ДКВ“, 375, 750 и 1200 см<sup>3</sup> (4-тактных) типа „Харлей Дэйвидсон“ и подтвердило развертывание строительства мотоциклов „Л-300“ на ленинградском заводе „Красный Октябрь“.

Гипровато поручено немедленно приступить к составлению промзадания по двум заводам: заводу-гиганту первой очереди с годовой продукцией в 120 тысяч мотоциклов для производства двух моделей: 375 см<sup>3</sup> (60%) и 750 см<sup>3</sup> с прицепкой (40%) и заводу второй очереди с годовой продукцией в 10 тысяч мотоциклов — для производства модели 1200 см<sup>3</sup> с прицепкой.

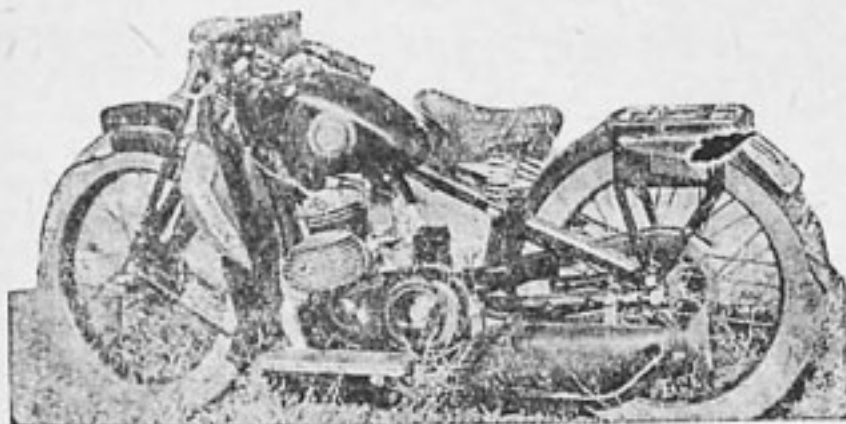
Разработка всех трех типов мотоциклов для будущих заводов поручена Научно-автотракторному институту (НАТИ).

Места постройки новых мотоциклетных заводов и сроки начала их строительства окончательно определит в ближайшее время президиум ВСНХ СССР.

22 октября Центральным советом общества Автодор подписан с трестом Вато-запчасть договор на постановку в 1932—33 г. 4000 штук советских мотоциклов „Л 300“ производства ленинградского завода „Красный Октябрь“.

Техническая характеристика изготавливаемого заводом мотоцикла „Л-300“ следующая:

**Д в и г а т е л ь:** Одноцилиндровый—2 тактный, 6 л. с. диаметр цилиндра—74 мм, ход поршня—69 мм. объем цилиндра—292 см<sup>3</sup>. Надежное охлаждение поршня и рациональная смазка пальца достигается вентилирующим внутрипоршневым прохождением свежих газов. Наклонное положение двигателя, с'емная головка цилиндра из легкого сплава и увеличение ребра в средней части цилиндра предусмотрены для повышения надежности охлаждения. Габарит двигателя: по высоте 400 мм, по продольной оси—



Мотоцикл „Л-300“ производства ленинградского завода „Красный Октябрь“.

№№ по порядку	Наименование организации о-ва	Количество
1	Белорусское о-во . . . . .	360
2	Укравтодор . . . . .	30
3	Закавтодор . . . . .	360
4	Туркменское . . . . .	43
5	Узбекское . . . . .	33
6	Таджикское . . . . .	33
7	Башкирский отдел . . . . .	28
8	Дагестанский . . . . .	27
9	Казакский . . . . .	27
10	Карельский . . . . .	42
11	Крымский . . . . .	33
12	Киргизский . . . . .	32
13	Татарский . . . . .	65
14	Якутский . . . . .	25
15	Бурято-монгольский . . . . .	24
16	Калмыцкий . . . . .	24
17	Немцев Поволжья . . . . .	33
18	Вотский . . . . .	50
19	Марийский отдел . . . . .	23
20	Чувашский . . . . .	24
21	Д.-Восточн. краев. . . . .	35
22	Н.-Волжский . . . . .	75
23	Нижегородский . . . . .	65
24	Северо-кавказский . . . . .	75
25	Зап-сибирский . . . . .	55
26	Вост.-сибирский . . . . .	55
27	Северный . . . . .	55
28	Зап.-областной . . . . .	100
29	Иваново-промышлен. . . . .	65
30	Московский . . . . .	475
31	Ленинградский . . . . .	365
32	Средне-волжский . . . . .	70
33	Уральский . . . . .	65
34	Ц.-черноземный . . . . .	65
35	Мордовский . . . . .	22

220 мм, поперечный размер—210 мм, вес—около 21 кг. Число оборотов—до 3500 в минуту.

**К а р б у р а т о р:** с одним золотником, снабжен воздушным фильтром, жиклер переменный, регулируемый во время езды, тип Фрамо.

**З а ж и г а н и е:** комбинированное магнето высокого напряжения в маховике.

**С м а з к а:** смесью масла с бензином от 1:15 до 1:20, чем достигается хорошая и надежная смазка при всех оборотах двигателя.

**К о р о б к а п е р е д а ч:** трехскоростная с рычагом на коробке передач. Передаточные числа коробки передач—1:3, 1:1½, 1:1. Общие передаточные числа трансмиссии: первая скорость 1:18, вторая—1:8, третья—1:6. Привод роликовый цепью от двигателя к коробке передач и от коробки передач к заднему колесу. Размер цепи—½" × 5/16".

**С ц е п л е н и е:** трехдисковое с пробковыми вставками, большого диаметра.

**Р а м а:** двойная, прессованная, во всех своих деталях целиком из стали, в местах соединения сболчена.

**К о л е с а:** снабжены пневматиками 26" × 3¼", спицы усиленные, диаметром 3 мм.



Вес около 95 кг.

Размеры: общ. длина — 2030 мм. Диаметр колес 680 мм. Высота нижней точки от грунта 120 мм. Колесн. база 1320 мм. Высота седла 700 мм.

Расход горючего: около 4 литров смеси на 100 км. пробега.

Руль: регулируемый по желанию ездака. Снажен рулевым амортизатором.

Тормоза: внутренние колодочные — на переднем и заднем колесах, диаметр 180 мм.

Седло: подвесное в трех точках с пружинным сидением, покрытое кожей.

Багажник: конструкция багажника предусматривает посадку пассажира.

Баки: габаритные размеры — длина 430 мм., ширина 316 мм. и высота 270 мм.

По решению ЦС общества Автодор все получаемые по договору мотоциклы (за исключе-

нием фондов, обеспечивающих количество выигрышей 3-й лотереи Автодора) распределены между организациями общества Автодор для снабжения в первую очередь членом-активистов общества по следующей разверстке, помещенной на стр. 37.

Продажная цена установлена для машин, получаемых в 1932 году, — 1250 руб. и в 1933 г. — 1150 руб. за мотоцикл франко-завод „Красный Октябрь“ в Ленинграде.

Мотоциклы начнут поступать с июля 1932 года.

В соответствии с переведенными и поступившими на текущий счет ЦС общества Автодор суммами на места будут высылаются именные квитанции, по предъявлении которых в установленные сроки держатели получают непосредственно с завода „Красный Октябрь“ в Ленинграде мотоцикл „Л-300“ с оборудованием и инструментом в заводском комплекте.

А. Козлов

## ХРОНИКА МИРОВОГО АВТОДОРОЖНОГО ДЕЛА

Последний автопробег в Германии показал много мелких усовершенствований в автомашинах.

Из наиболее интересных укажем на спидометр, показывающий среднюю скорость машины (кроме скорости в данный момент) за все время пробега.

Новые амортизаторы (поглотители толчков), регулируемые водителям во время езды согласно с состоянием дороги, были недавно испытаны в Англии и дали хорошие результаты.

Советское горючее пользуется за последнее время большим успехом за границей.

Новейшие отчеты о гонках пестрят хвалебными отзывами о „Дегор“-овском бакинском бензине, совершенно не содержащем алкоголя.

Двухтактные моторы привлекают большое внимание на осенних пробегах в Германии и Франции. Новые Y-образные формы цилиндров, как у фирм „Puch“ и „DKW“ обе-

щают большие эксплуатационные результаты.

Немецкий конструктор Гаттер участвовал в Фрейбургском пробеге на своей новой машине, снабженной одноцилиндровым мотором в 9 л. с. с водяным охлаждением. Дифференциал в этой машине отсутствует. Передача на заднюю ось — цепью (как на английских „сайклкарах“). Машина весит всего 290 кг и стоит около 500 руб.

Фирма „Lucas“ выпустила новый вид зеркала для водителя, позволяющего видеть происходящее на дороге как позади, так и с большей части боков.

Парижский автомобильный салон показал, главным образом, увеличение бесшумности автомобильных моторов, независимую подвеску колес, общее упрощение конструкции и доступность отдельных частей мотора.

Шесть цилиндров — при литраже в 1 л! Такую машину выпустила фирма „Розенгарт“.

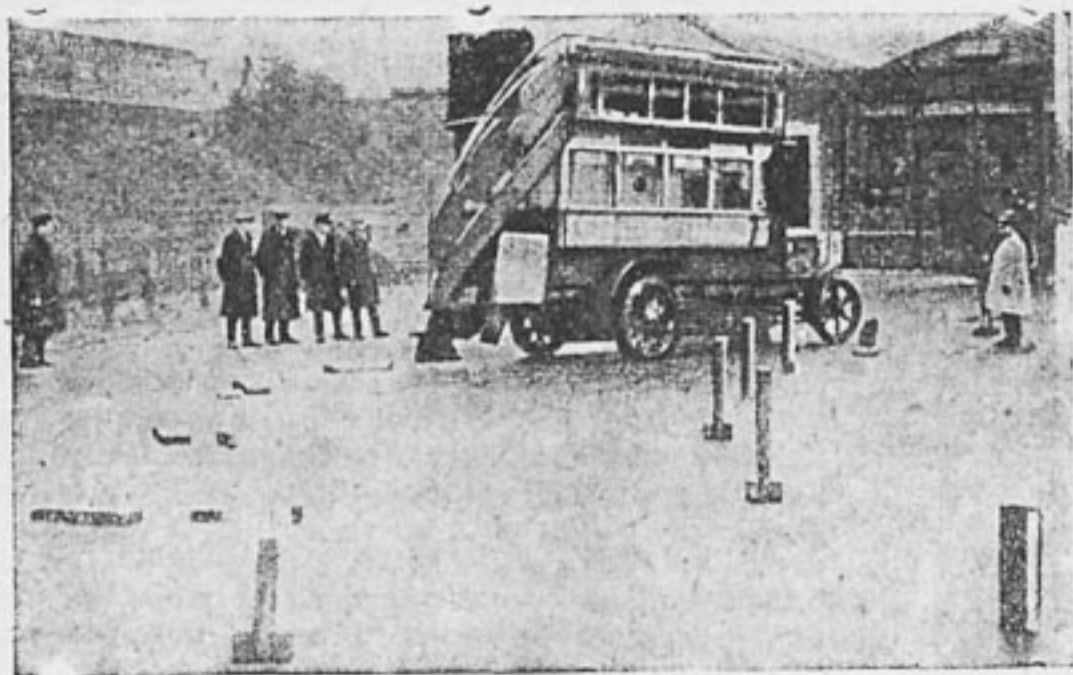
Пока это — рекорд маломощных конструкций.

Итальянская фирма „Бугатти“, машины которой известны по многочисленным рекордам, выставила в Парижском Салоне автомобиль с электрическим двигателем.

Электрические автобусы так называемого „троллейного“ типа опробовали себя на том, что Нью-Йоркская городская управа организует еще несколько линий таких автобусов. Интересно отметить, что тариф новых линий — ниже трамвайного.

Оправдывает ли себя левое управление? Спортивные журналы провели недавно анкету под таким заголовком. Любопытно, что нашлись многочисленные сторонники правого управления.

Заключение комиссии гласит: „Целесообразно строить оба вида управления, предоставив выбор покупателям авто“.



Обучение автобусных шоферов в Лондоне. Пришлось автобусных шоферов в Лондоне имеется специальное асфальтовое поле, расположенное на откосе. Поле регулярно поливается нефтью и жиром, образующими скользкую поверхность, по которой шоферы обучаются езде. Шофер не признается годным для е-ды по зеркалаьному асфальту лондонских улиц, пока не научится тормозить б-в с ольжения и пока не сможет проехать по узкой тротуарной между установленными на поле деревянными столбиками не опрокинув ни одного из них.



# КАК УСТРОИТЬ ПРЕДОХРАНИТЕЛЬ ДЛЯ ЭЛЕКТРОПРОВОДКИ МАШИНЫ „ФОРД“

Одним из существенных недостатков электрооборудования машин „Форд“ является отсутствие предохранителей.

Между тем эксплуатация этих машин показывает, что вследствие этого обстоятельства, короткие замыкания в цепи уменьшают срок службы аккумуляторной батареи и ламп. Кроме того, в отдельных, но довольно частых случаях это приводит к частичному и даже полному сгоранию электросистемы, вызывая опасность пожара. Поэтому отсутствие предохранителя весьма чувствительно для автохозяйства.

В то же время изготовление и установка предохранителя чрезвычайно просты и дешевы и никаких изменений в схеме не требуют.

Осуществить это мероприятие можно в любом гараже, мастерской, лишь бы под руками были кусок листовой фибры и л-туни. Чертеж (рис. 1-4) ясно показывает, каким образом можно изготовить предохранитель, отвечающий всем техническим требованиям.

Установка предохранителя производится на динамомашине у реле (рис. 5, 6), на котором он и крепится вместе с проводом, идущим от аккумулятора (через амперметр). К другому контакту предохранителя крепится провод, идущий от переключателя, перемещенного в рулевой колонке. Таким образом предохранитель оказывается включенным в цепь динамо, — аккумулятор и освещение — гудок.

Не устранена возможность установки и вто-

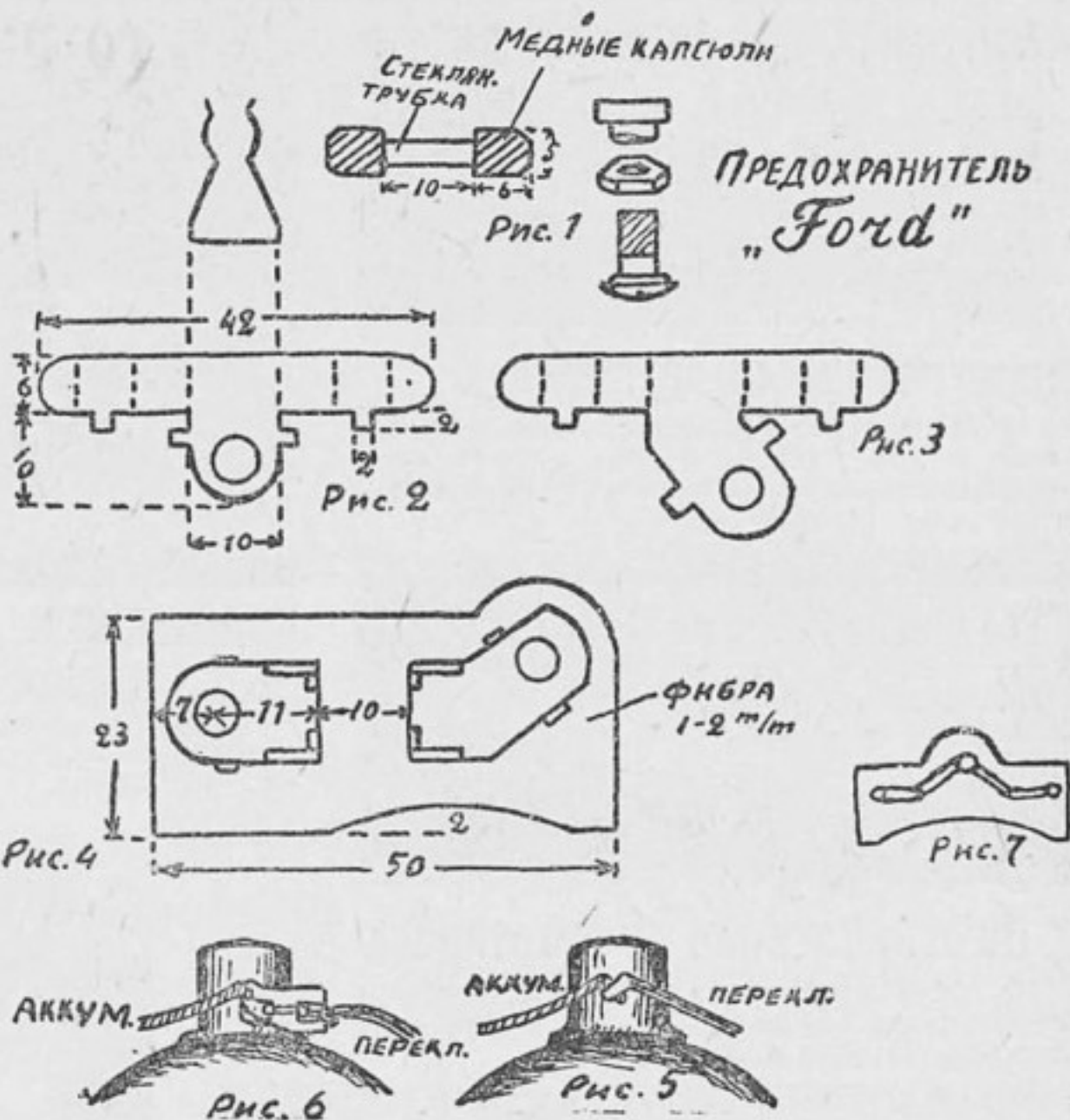
рого предохранителя в цепь динамо и аккумулятор. В таком случае предохранители монтируются на общей доске (рис. 7).

Соответствующие автоорганизации должны обратить внимание на снабжение предохранителями машин, которые будут выпускаться автозаводом в Нижнем, и машин, которые сбегают с конвейеров сборочных заводов.

С оимостью предохранителя в 20—30 коп. конечно сторицей будет окуплена в эксплуатации, принесла большую экономию государству.

Симферополь

Г. Домбровский



**ТЕХНИКА В ПЕРИОД РЕКОНСТРУКЦИИ РЕШАЕТ ВСЕ.**

**ПОВЫСИМ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕХНИЧЕСКУЮ КВАЛИФИКАЦИЮ**

**РАБОЧИХ!**

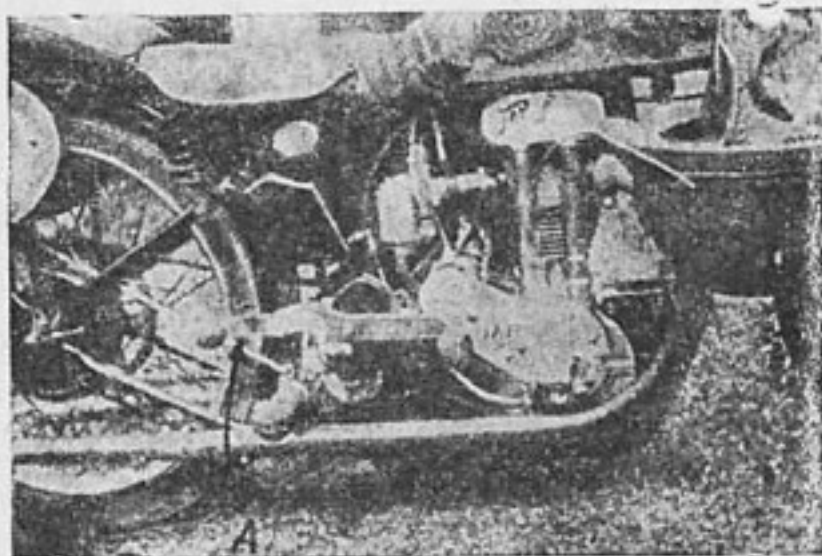
**СОЗДАДИМ КАДРЫ НОВЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ ИЗ ЛЮДЕЙ РАБО-**

**ЧЕГО КЛАССА!**



## НОЖНОЙ РЫЧАГ СКОРОСТЕЙ

При больших скоростях, достигаемых современными мотоциклами, особенно спортивными, снятие руки с руля для переключения скоростей надо считать весьма опасным. Из этих соображений фирма „Эксцельзиор“ (мотор „Жап“ 250 куб. см) выпустила для последних гонок „Турист — Трофей“ (Англия) мотоцикл с ножным переключением передач. Рычаг помечен буквой А.



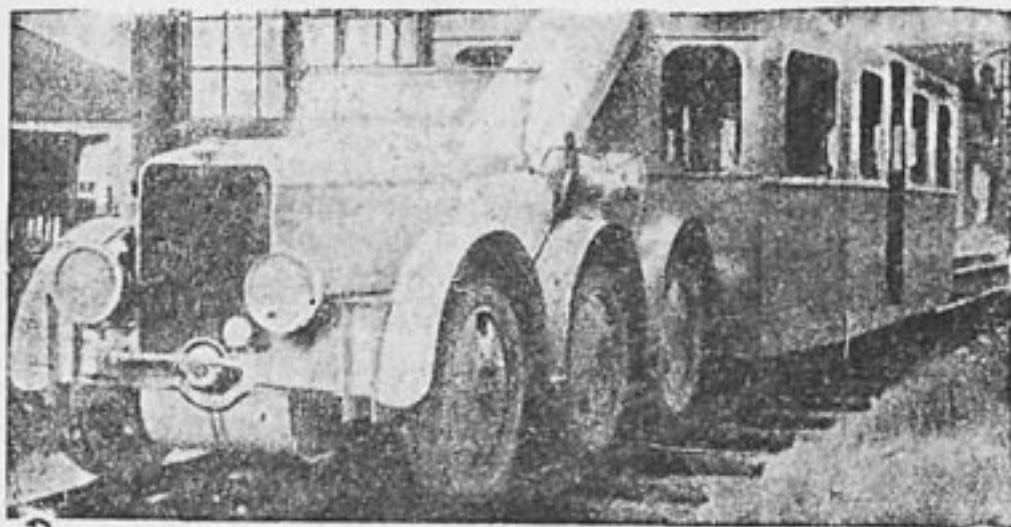
## БЫСТРОХОДНЫЙ ГРУЗОВИК

Наше фото изображает машину, соединяющую в себе мало соединимые вещи: грузоподъемность в 3-4 т. и скорость в 60-70 км в час.



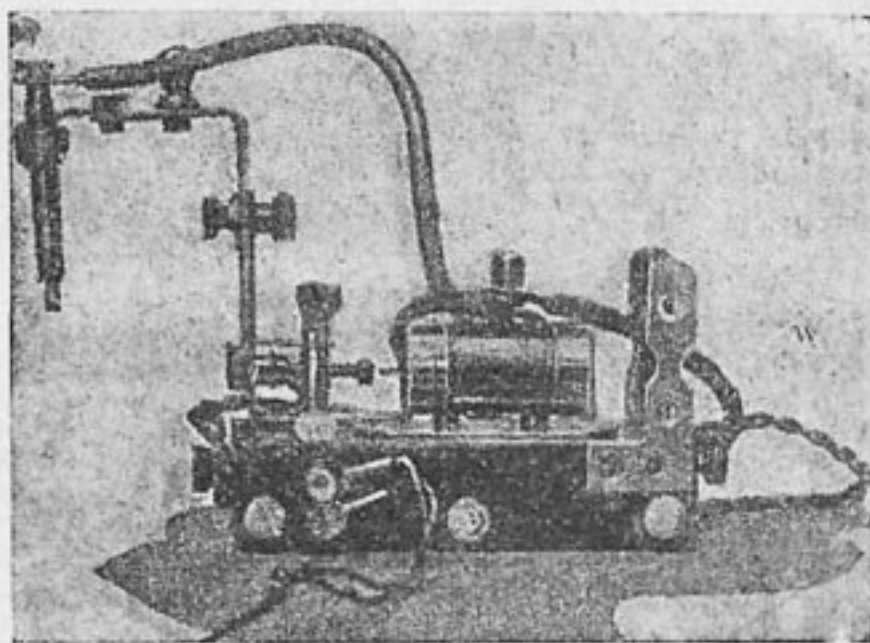
## ШЕСТИКОЛЕСНАЯ АВТОМОТРИССА

На фото изображена новая французская автомотрисса, дающая скорость в 140 км в час при нагрузке в 30 пассажиров.



## ПРОСТОЙ ПРИБОР ДЛЯ ПРОВЕРКИ ЗАЖИГАНИЯ

Одна английская фирма выпустила простой прибор для проверки электрооборудования автомашин.



Прибор имеет маленький разрядник. Если свечи находятся в хорошем состоянии, то при устранении подводящих проводов прибора двигатель начинает работать быстрее. Прибор имеет лампочку для указания слабых батарей и катушек.

## НОВЫЙ ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ ПОДЪЕМНИК

Одна американская компания выпустила гяжелый „сверхмощный“ гидравлический подъемник. Угол подема его 50°, время, необходимое для подема, — 3-4 секунды.



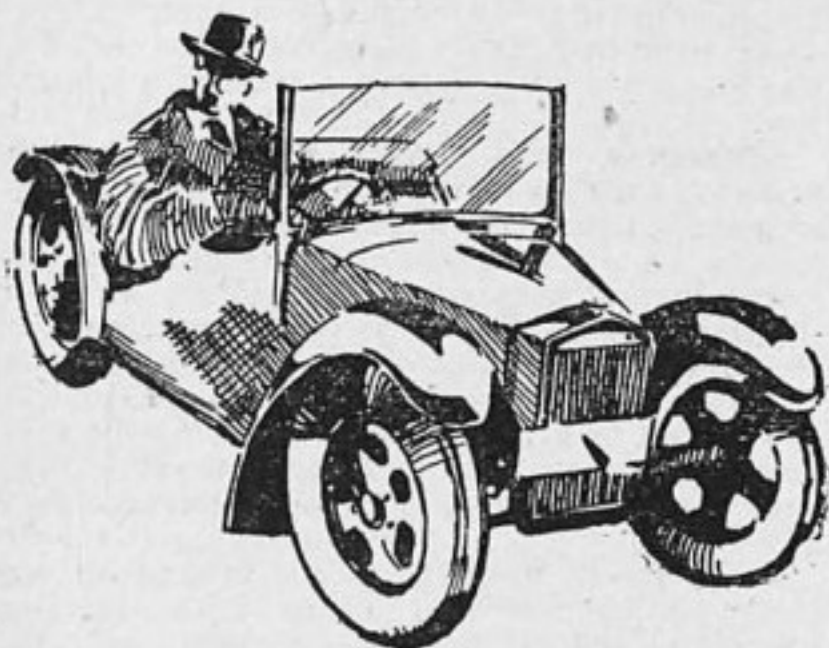
Отличительная черта подъемника автоматический клапанный механизм, который в случае падения тяжести останавливает двигатель и удерживает чузов машины в наклонном положении.



# ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

## НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ-МАЛЮТКА

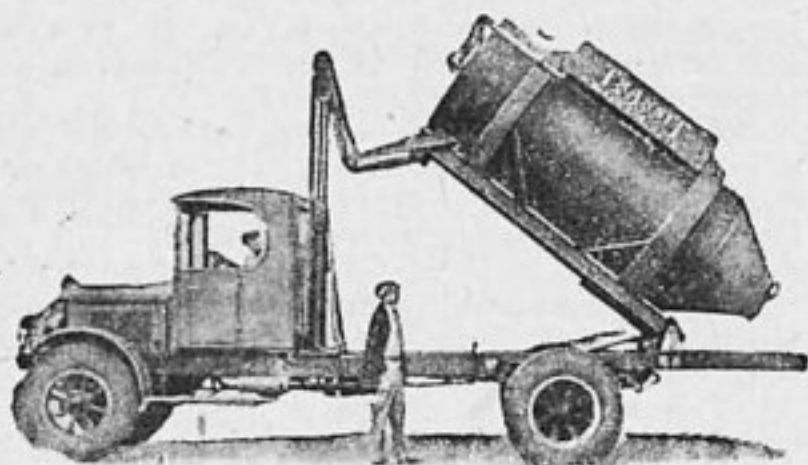
Эта машина сконструирована в последнее время немецким инженером Ганц.



Вес ее—254 кг. Мотор—мотоциклетного типа, объемом в 200 или 300 куб. см. Скорость—до 60 км. в час.

Предположительная стоимость на наши деньги около 500 руб.

## АВТОМОБИЛЬ-БЕТОНОМЕШАЛКА



В американской дорожной технике получили широкое применение бетономешалки, устанавливаемые на автомашинах.

Перемешивание бетона происходит во время движения машины; бетономешалки работают

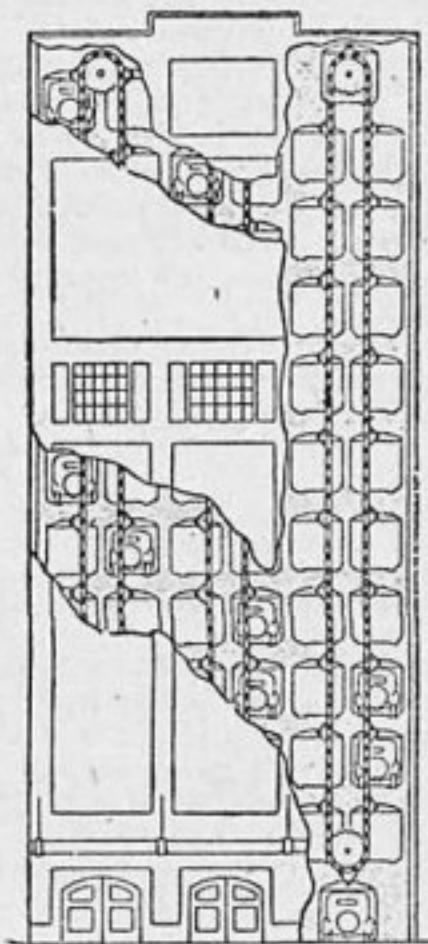
от энергии автомобильного мотора, передаваемой при помощи специального привода.

В определенном месте, расположенном между складом и постройкой доюги, в бетономешалку, загруженную сухой смесью, поступает вода, наливаемая в верхний бак.

На снимке—бетономешалка, установленная на грузовике „Автокар“, снабженном подъемным приспособлением для выгрузки готового бетона.

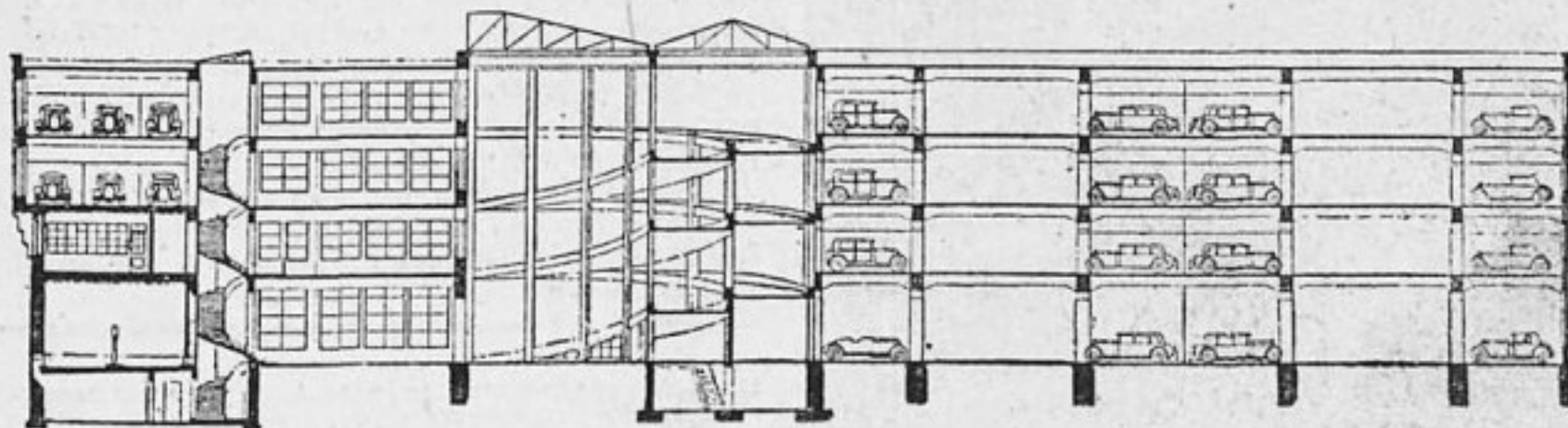
## СОВРЕМЕННЫЕ ГАРАЖИ

Мы приводим две схемы современных гаражей-гигантов. Вверху—часть гаража-автомата Вестингауза, работающего на электричестве по конвейерной системе, обеспе-



чивающей максимальную быстроту в сдаче и получении машин.

Внизу—схема комфортабельного гаража в Мильгаузе, рассчитанного на большую емкость, однако значительно уступающего первому.





# РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ ПИШУТ

## НА ШТУРМ БЕЛОРУССКОГО БЕЗДОРОЖЬЯ

По постановлению ЦК КП(б) Б с 15 сентября по 15 ноября по Белоруссии проводится двухмесячник штурма бездорожья.

В некоторых районах двухмесячник превратился в массовую кампанию по ликвидации прорывов, улучшению существующих и строительству новых дорог. А в некоторых районах сельсоветы совсем недооценивают значения двухмесячника. Так, например, Борисовский рик не прикрепил деревни для починки отдельных участков дорог.

Председатель Вяличского сельсовета совсем отказался давать подводы и рабочую силу на строительство дорог.

Бегемольский район отказался от проведения двухмесячника, объясняя тем, что теперь идут хлебозаготовки, уборка картофеля и что „некогда заниматься дорогами“.

Рогачевский райком партии и рик не включились в эту кампанию; в результате такого отношения 17 вагонов камня из-за отсутствия рабочих стояли 2 недели на ст. Рогачев.

Надо отметить, что действительно по-ударному включился в двухмесячник комсомол, который бросил на дорожное строительство 200 комсомольцев.

Отстающим сельсоветам, рикам необходимо в ближайшее время добиться перелома в проведении двухмесячника дороги и наверстать упущенное.

д. Святое, БССР

И. С.

## ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ ПЛАН

Ставропольское районное отделение Автодора получило контрольную цифру по сбору средств на моторизацию погранвойск в 4000 руб. Объявило встречный, уже выполнило план на 200%, собрав на сегодня уже 8000 руб. Сбор еще не закончен.

Общественность Ставрополя с большой серьезностью отнеслась к выполнению этой задачи и вызывает последовать ее примеру другие районные организации Автодора.

Ставрополь

Зоркий



## УПОРЯДОЧИТЬ ДВИЖЕНИЕ НА УЛИЦАХ ДНЕПРОПЕТРОВСКА

Тракторная секция Днепропетровского Автодора совместно с автоинспекцией, административным отделом милиции и авторботниками создали расширенное собрание секции по вопросу о регулировании уличного движения.

Докладчик — пом. нач. милиции города т. Легута в сообщении указал, что в связи с увеличением населения и автотранспорта увеличилось уличное движение, увеличилось и число аварий, несчастных случаев и т. д.

Мы имели за весь 1930 год разных аварий 49 случаев, а в 1931 г. за 8 месяцев уже 73 случая. Аварий с жертвами за весь 1930 год — 36 случаев, а в 1931 г. за 8 месяцев — 58 случаев. Эти цифры заставляют срочно задуматься над вопросом регулирования уличного движения.

Тов. Легута, приводя факты, указывал на отсутствие дисциплины среди шоферов, на недостаточный культурный уровень их, на слабую квалификацию и т. д.

Содокладчик, автогехник Сморгович, указал, что большая вина ложится на милицию которая до сих пор никаких мер не принимала к упорядочению движения по городу. За последнее время очень много аварий; машины выбывают из строя исключительно из-за неправильной и быстрой езды.

Выступавшие в прениях товарищи отмечали низкую квалификацию шоферов, отсутствие дисциплины и то обстоятельство, что быстрая езда вызвана погоней за заработком, так как шоферам платят по километражу.

От имени Автодора выступил т. Леонов, указавший на чрезвычайно плохие мостовые. Автодор неоднократно ставил вопрос перед Горсоветом об улучшении дорог.

Совещание вынесло следующее решение:

1) Автодору организовать бригаду для помощи милиции в регулировании уличного движения.

2) Создать курсы по повышению квалификации шоферов.

3) Выпускать регулярно газету Автодора, в которой бы освещалась работа автотранспорта.

Днепропетровск

Крицин

От редакции. Редакция удивлена тем, что в резолюцию не был включен пункт о необходимости срочного строительства мостовых в г. Днепропетровске, а был включен пункт „просить Горсовет, чтобы последний разрешил ездить по правой стороне, так как совершенно невозможно ездить по левой“.

Ждем от Автодора и от Горсовета сообщения, что сделано по улучшению левой стороны мостовых, находящихся в исключительно скверном состоянии.

На Нижегородском автозаводе. Иностраный специалист знакомит рабочих с устройством нового станка.  
Фото А. Шайхета



## ПРИМЕР, ДОСТОЙНЫЙ ВНИМАНИЯ ШОФЕРОВ

Легковая машина Гомельской конторы связи, предназначенная для очистки городских почтовых ящиков и развозки газетных пачек по киоскам и почтовым агентствам, прошла до 1 октября этого года 51 389 км без какого бы то ни было ремонта. Всего ею до этого времени перевезено 693 тонны почтовой клади. Кроме указанных работ эта автомашина находилась в распоряжении Белорусского управления связи, где совершила маршруты по шоссейным и грунтовыми дорогам: Гомель—Смоленск, Смоленск—Брянск—Бежица, Бежица—Почеп—Унеча—Клинцы и т. д. и т. д.

Такой рекордный пробег машины без единой поломки объясняется тем, что ею управляют шоферы-ударники городской конторы связи тт. Белковский и Юрченко. Эти товарищи чрезвычайно бережно относятся к машине, ездят с точным выполнением всех правил езды, тщательно за нею ухаживают.

За такое отношение к автомашине Белорусское управление связи должно выделить этих товарищей среди остальных работников почтового автотранспорта.

Гомель

З. В.

## ПОЧЕМУ БЕЗУЧАСТНЫ КОЛХОЗЫ?

Верхне-Теплинский район насчитывает 5 совхозов и 1 МТС. Ближайший путь жел. дороги — ст. Ольховая. Но она неприступна из-за своих сыпучих песков на протяжении 15 км. Горючее и грузы для всех совхозов и 75 колхозов района получают из этого пункта. Совхоз „Индустрия“ приступил к постройке дороги, но к сожалению строит ее только совхоз из государственных средств, а 75 колхозов района, которые также будут ездить по этой дороге, совершенно не принимают участия в дорожном строительстве. Кроме того совхоз приступил к постройке двух мостов, но нужно еще около 6 000 куб. м глины для одоления сыпучих песков.

Такое громадное строительство имеет большое хозяйственное значение для всего района и, естественно, что одному совхозу не под силу.

Необходимо мобилизовать общественность, колхозы и автодорожные организации, — которые кстати сказать, бездействуют, — на помощь дорожному строительству.

Домашенков

В. Теплая

## ПОРА ВСПОМНИТЬ О ДОРОГАХ!

Ни одной дороги, по которой можно было бы проехать весной или осенью, не имеет г. Дубровка, Оршанского района. На шляхе Дубровка-Горки построено несколько мостов, к которым необходимо насыпать по 5 возов земли, иначе подъезд к ним невозможен. Сейчас эти мосты объезжают по лужам и канавам. Мосты построены весной 1931 г. и будут стоять еще неизвестно до каких пор, ибо о них никому подумать. А между тем мы утопаем в грязи и бездорожьях.

Дубровка

Сафронов



Лучшие шоферы-ударники Гомельской конторы связи тт. Белковский и Юрченко  
Фото В. Зелинского

## АВТОТРАНСПОРТ БЕЗ ХОЗЯИНА

Для осуществления решений партии о своевременном пуске гиганта Кузнецкстроя необходима своевременная подача нужных материалов, переозка и доставка которых ложится на автотранспорт.

Как же обстоит дело с автотранспортом на Кузнецкстрое?

При входе в автопарк сразу бросается в глаза бесхозяйственность. Такой ценный материал, как покрышки, валяется по всему помещению, несмотря на то, что они должны сохраняться на соответствующем расстоянии от земли. Автомашин за часую ждут шоферов по часу по два.

Никак нельзя разобрать, кто является настоящим заведующим парком или ответственным за него, так как администраторов здесь трое.

Не редким явлением бывает, что по ровной дороге шириною в 10 м машины сваливаются под откос. Двор автомастерской завален изуродованными машинами.

Из-за отсутствия внутреннего распорядка и труддисциплины, шофера, проработав не более 2—3 часов, уходят, а зарплату получают за весь рабочий день, мотивируя, что, мол, моя машина неисправна, выбыла из строя и т. д.

Точного учета экономии горючих и смазочных материалов не ведется. Бензин для машины шоферам выдается бесконтрольно. Норм выдачи и расходования нет.

Социалистическое соревнование и ударничество не занимают возглавляющей роли в улучшении работы гаража. Производственных совещаний и собраний не бывает. Хозрасчет и сдельная оплата труда отсутствуют. Профорганы и администрация считают, повидимому, этот метод улучшения работы в гараже невозможным. Культмассового и бытового обслуживания нет, а между тем в парке преобладающее большинство работников — молодежь. Комсомольская организация не ведет никакой работы по вовлечению в ряды комсомола лучших производителей.

Нужно партийным и профессиональным организациям и Автодору надлежащим образом заняться работой автопарка.

Кузнецкстрой

Рабкор Я. Шаевич



# НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД

## ДОВОЛЬНО БЕЗОТВЕТСТВЕННОСТИ!

Шофер Титов опрокинул машину „Форд“ № 9, принадлежащую Обливскому зерносовхозу № 10 Сев.-кав. края; у машины разбилась кабинка, смяты крылья, сломан буфер и нанесен ряд других повреждений; пассажиры получили серьезные ушибы.

Авария произошла по вине шофера, пожелавшего „поиграть“ в перегонки с другой машиной.

Сейчас зерносовхозу нужно срочно перевести зерно и картофель, а машина изуродована.

Надо отметить, что шофер Титов не имел права на управление машиной.

Администрация зерносовхоза и РКИ, наведите порядок у нас в совхозе!

Рабкор-заочник

Ст. Обливская

## МТС, В КОТОРОЙ ОЧЕНЬ НЕБЛАГОПОЛУЧНО

Безобразнейшим образом провела обмолот хлебов Ачикулакская МТС. Ошибки уборочной кампании должны были научить МТС организовано взяться за поднятие паров и проведение озимой посевной кампании. Однако не научили.

Тракторный парк имеет 45 тракторов, из них работающих — 30. Но даже и эти работают не больше 3—4 часов в сутки. Остальное время стоят из-за сделанного ранее плохого ремонта.

Дирекция МТС намерена в ближайшие дни остановить все тракторы. Плохое качество ремонта привело к тому, что один трактор разбился совсем. Дирекция объяснила это недоброкачественностью баббита. На самом деле выяснилась совершенно другая причина. В тракторе выработались шатуны, а стандартные вкладыши не пригодны. Втулок для шатуна недостает. Новых же шатунов имеется всего 4 на весь тракторный парк. Огливку новых вкладышей можно произвести лишь в Махач-Кале.

Наблюдается безобразное отношение МТС к временному ремонту тракторов и отсутствие технического контроля и руководства со стороны Даготделения Трактороцентра. МТС теряет ведущую роль как организатора коллективного хозяйства и наносит громадные убытки колхозам, которые должна обслуживать.

План вспашки паров сорван. МТС должна вспахать 11 000 га, а вспахала на 1 октября лишь 2 069 га. Посев еще не начат. На площади поднимаемых паров выросли сорняки в рост человека. Дирекция МТС не чувствует никакой ответственности. Директор заявляет: „Я — человек новый и отвечать за грехи бывшего руководителя не буду“.

Требуется чрезвычайные меры, чтобы наверстать упущенное, а работа МТС должна быть немедленно проверена прокуратурой и общественными организациями.

Вильпор

Дагестанские Огни

## ПОЧЕМУ ТАКОЕ ПРЕДПОЧТЕНИЕ ЛЕГКОВОЙ?

Инженер-механизатор т. Брик и зав. мастерской т. Даруев (Полеводинский зерносовхоз Пугачевского района), об'езжая участки, разбили легковой „Форда“. Поставив машину в ремонт, прикрепили к ней трех шоферов и одного слесаря для скорейшего ремонта, а на ремонт грузовых машин, необходимых срочно для производственных работ, посадили трактористов.

Нас, рабочих зерносовхоза, возмущает, что все лучшие силы брошены на ремонт легковой машины, а худшие — на грузовики.

В этом же совхозе шофер Лохно еще в мае разбил машину, которая до сего времени не ремонтируется и сейчас ее почти всю растащили.

Полеводинский з/совхоз

Шофер

## ОРГАНИЗАЦИИ СПОРЯТ, ПРОМПЛАН СОРВАН

В Ставропольском районе существуют два направления дорожного строительства. Это — дороги республиканского значения (работы производит Севкавказдортранс), это — Ставрополь—Татарка и дороги местного значения, которые должны строиться за счет трудучастия населения (работы производит Ставропольский райисполком); это — Ставрополь—Старомарьевка. Как в первом, так и во втором направлениях промфинплан сорван, строительство дорог не закончено из-за безобразной грызни б-го доручастка крайдортранса с Ставропольским риком.

Общественность вокруг этого вопроса не организована. Автодорожская организация бездействует.

б-й доручасток ведет всю работу только на ассигнованные государством деньги и те, надо сказать, не используются как следует.

Кто ответит за срыв промфинплана, за невыполнение постановления вышестоящих организаций и докоз будет бездействовать наша автодорожская организация.

Ставрополь и/К.

Рабкор

## ЗЛОПОЛУЧНЫЙ МОСТ

Более двух лет строится Левшинским риком мост в с. Кизавка, но до сих пор нет ни проекта, ни сметы, ни плана как на строительство моста, так и вообще на районное дорожное строительство.

Работы по устройству дорог производятся без технического руководства, без учета расходов строительства дефицитных строительных материалов.

Постройка же моста и в 1931 г. не закончится, потому что до сих пор не заготовлены лесоматериалы; между тем на постройку этого моста уже израсходовано в 3—4 раза больше строительных материалов и средств, чем это требовалось по объему работы.

Дагдортрансу нужно улучшить руководство работой и наконец закончить постройку моста!

Дагестанские Огни

Вильпор



### СИСТЕМАТИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ МАТЕРИАЛОВ,

помещенных в журнале за 1931 год.

Для экономии места часть мелких материалов опущена

Статьи разбиты по отделам; внутри отделов — авторы или статьи в алфавитном порядке. Первая цифра обозначает номер журнала, вторая — страницу в номере.

#### ДОРОЖНОЕ ДЕЛО

- А. Л. — Дорожное строительство в Западной области под угрозой срыва. III, 22.  
Его же. — Решения дорожного пленума — боевая программа борьбы с бездорожьем. XIX, 3.  
Беляев Н. — Тревога! На дорожном фронте — прорыв. II, 3.  
В. Б. — Проезжие дороги помогут освоить богатство Сахалина. XXI, 19.  
Всесоюзный дорожный конкурс. VIII, 20; II, 11; XII, 18; XIII—XIV, 20; XV, 20; XVI, 9, 22; XVII—XVIII, 12; XXI, 20; XXII.  
Долматовский Ю. — Темпы строительства мостовых Москвы. XV, 8.  
Дорожное строительство на местах в безобразном состоянии. X, 5.  
Дорф Б. — Как проще и экономнее обрабатывать деревянные сопряжения. XVII—XVIII, 18.  
Дробинс Я. — Удвоить усилия для стопроцентного выполнения дорожного плана! XVII—XVIII, 10.  
Его же. — Учитесь у ленинградских большевиков побеждать бездорожье. XXIII—XXIV, 27.  
Д. Я. — О периодах наилучшего использования трудового участия населения в дорожном строительстве. X, 4.  
Егоров Г. — Чем надо дополнить закон о трудновинности. VI, 17.  
Заварин И. — Применение разжиженного битума для дорог. XII—XIV, 23.  
Златов А. — «Месячник дороги» в Московской области. XII, 14.  
Иванов Н., проф., Файнгар М. — Опытное строительство дорог с применением нефтяных битумов. XVI, 20.  
Кильдюшев А. — Нижегородский край имеет гигантский автозавод и должен иметь хорошие дороги. XV, 29.  
Кузьмин Д., инж. — Больше внимания местным дорожным материалам, особенно шлаку. XX, 21.  
Куприянов К., проф. — Использование местных материалов для устройства дорог. XV, 14.  
Его же. — О неудачах асфальтового строительства 1930 года в Москве. XIX, 8.  
Левин М. — Вооружим машинами дорожное хозяйство. VI, 3.  
Лифшиц С. — Покончить с обезличкой и ввести хозрасчет в дорожном строительстве. XIX, 6.  
Лукша А. — Как создавался дорожный прорыв. III, 19.  
Лясс А. — На фронте дорожного строительства. III, 16; V, 22; VI, 12.  
Малицкий И. И. — Ракушечный известняк — прекрасный материал для строительства дорог. XIX, 13.  
Медведев В. — На борьбу за встречный боевой план автодорожного хозяйства на 1932 год. XX, 7.  
Млодик Арк. — За программу дорожных работ в срок миллионов рублей. XII, 16.  
Надеждин М. — Почему печать молчит о бездорожье. XIII—XIV, 6.  
Н-ов В., инж. — Современные достижения в применении холодного асфальта. XI, 30.  
О. — Сталь в дорожном строительстве. XIII—XIV, 22.  
О безрельсовом дорожном строительстве. XIX, 30.  
Постельников С. инж. — Снего-борьба на трактах — боевая задача. XXIII—XXIV, 34.  
Симоновский, Борискин. — Урал требует проезжих дорог. XIX, 15.  
Смирнов Ал. — Дорога через пустыню. X, 30.  
Соломонов М. — Перед разработкой нового закона о трудновинности. II, 6.

- Страментов А., Меркулов Е., инж. — Проложим дорогу клинкеру сквозь косность. X, 16.  
Тах А. — Дорожное строительство в Москве. VII, 23.  
Его же. — Московские автодорожцы на борьбу за асфальтовую Москву. XII, 15.  
Файнгар М. — Виноваты ли нефтяные асфальты в разрушении московских мостовых. XV, 18.  
Фельдман И. — Наверстать упущенное. XIX, 1.  
Холодили. — Требуем нефтяной асфальт хорошего качества. XIX, 12.  
Шеляпин С., инж. — Нужно найти дешевые способы производства дорог. XIX, 11.  
Штейн Ф., инж. — Трамбовка внутреннего сгорания. XVII—XVIII, 25.  
Ярошев Д., инж. — Снежные и ледяные дороги. II, 16.

#### АВТОМОБИЛЬ, ТРАКТОР, ТАНК, АЭРОСАНИ, МОТОСАНИ, ГАЗОГЕНЕРАТОРЫ, ГОРЮЧЕЕ, РЕЗИНА, ГАРАЖНОЕ ДЕЛО

- А. Ф. — Автотранспорт должен быть снабжен запасными частями. VI, 5.  
А. — Новые американские карбюраторы. VIII, 18.  
Автомобиль на дровах. XX, 26.  
Балашов А. — Электрическая или механическая бензиновая помпа вместо вакуум-бачков. I, 8.  
Бергман Е., Лидов Г. — Продлим жизнь автопокрышек. VII, 25.  
Бибилов Н. — Новый английский стабилизатор. XII—XIV, 19.  
Его же. — Незамерзающее автомобильное стекло. VI, 21.  
В-в Н. — Успехи автомобилей с приводом на передние колеса. XVII—XVIII, 7.  
Его же. — Новый стабилизатор. VIII, 19.  
Богданов В., инж. — Советские сигнальные двухцветные стекла «Стоп». XXII, 11.  
Быстров С. — Начинаем организованное снабжение и ремонт автомобилей в СССР. II, 14.  
Васильев Л. — Автодор вступает в бой за автодизель. XX, 10.  
Его же. — Первая авторемонтная станция типа Диллер. XXIII—XXIV, 18.  
Ветчинкин Н., проф. — Гусеничные приспособления для шестиколесных автомобилей. III, 8.  
Его же. — Современные французские газогенераторы. VIII, 6.  
Витин Л. Е. — Вторые педали для учебных машин. IV, 20.  
Вспомогательные рессоры для грузовиков «Форд». XVII—XVIII, 21.  
Гитис В. Ю., проф. — Ближайшие задачи топливоснабжения автотракторного парка. XX, 8.  
Губанов В. — Приспособим «Форды» к нашим условиям. XI, 18.  
Гуляев Г., инж. — Электрические автомобили. XVI, 10.  
Дизельный институт-пионер авто-дизелестроения в Советском союзе. XX, 16.  
Евменов Е. В. — Как сократить ремонт автодвигателей и удлинить срок их службы. XXII, 21.  
Емцов В., инж. — Трактор Ганомат с дизельным двигателем. XX, 18.  
Замотин А. — Новые типы карбюратора «Зенит». V, 12.  
Ионов Б. — Советскому союзу нужна советская гусеничная тележка. XVII—XVIII, 14.  
Как ремонтировать эбонитовые части автомобиля. XXII, 20.  
Кинац, инж. — Разжижение масла в моторе. III, 26.  
Кораун Н. А. — Как бороться с профвредностями работы на автомобиле и тракторе. X, 28.



Корниль Л., инж. — Советский «Триплекс». XVII — XVIII, 9.  
 Его же. — Обеспечим автотракторный парк свечами собственного производства. XX, 6.  
 Коростелин А., инж. — Новейшие изобретения в автоделе. I, 11; II, 18.  
 Его же. — «Свободное колесо» на автомобиле. VII, 8.  
 Его же. — Новые конструкции амортизаторов. XI, 22.  
 Его же. — Новейшие легкие двигатели Дизеля. XII, 12.  
 Его же. — Две новые коробки скоростей. XVI, 18.  
 Косовский И. — Недостатки «Форда-А» и «АА» и как с ними бороться. VI, 18.  
 Крымский М. — Против обезличенной езды на автотранспорте. IX, 15.  
 Лавровский Б., проф. — Еще раз об автодизеле. XX, 14.  
 Лебедев В. — Будем строить трехосные машины в СССР. III, 7.  
 Лежава А. — Требуем внимания к производству трехосных автомобилей. III, 4.  
 Меньшиков И., инж. — За нефтяные автотракторные двигатели. XX, 12.  
 Миллер А. — На аэросанях из Ленинграда в Москву. V, 16.  
 М. К. — Строительство дизельмоторов сдвинуть с мертвой точки. VII, 11.  
 Млодик Арк. — Шинный завод побеждает. XXI, 14.  
 М. — Безопасность автомобильной езды и привод на передние колеса. VI, 14.  
 Надеждин М. — Пути нашего тракторостроения. VII, 21.  
 Новости заграничной автотехники. VII, 16; VIII, 16; X, 20.  
 Обеспечим автотранспорт запасными частями. V, 2.  
 Орловский Н. — Как обучать езду на «четырёхугольнике». VIII, 22.  
 Оштез, инж. — Сепараторы для регенерации смазочных и горючих масел. XVI, 21.  
 Пайкин Э. М., инж. — Советское магнето. XXII, 12.  
 Н. М. — Двухколесный автомобиль Винклера. I, 19.  
 Его же. — Значение воздушных фильтров для автотракторных двигателей. II, 24.  
 Его же. — Проблема правильной смазки мотора. X, 14.  
 Скворцов А. — Как беречь авторезину. VII, 24.  
 Соломонов М. — Регенерация экономит тысячи тонн смазки. VI, 10.  
 Татьяна Тэсс. — С точки зрения машины. XV, 24.  
 Типы дизельмотора на автомобиле. V, 26.  
 Укше, Б., инж. — Как сделать автомобиль «Форд» проходимым по плохим проселочным дорогам. XXII, 15.  
 Форд очищает дороги от изношенных автомобилей. IV, 16.  
 Шаранов К., инж. — Малолитражный автомобиль «НАТИ». XV, 27.  
 Ю. Д. — Вездеходные приспособления для «Фордов». VII, 20.  
 Его же. — На пути к новому автомобилю. XIII — XIV, 14.

## МЕЛКИЙ МЕХАНИЧЕСКИЙ И ВОДОМОТОРНЫЙ ТРАНСПОРТ

Г. З. — Массовое производство моторных лодок. XI, 16.  
 Г. К. — На мотоциклах по Советскому союзу. I, 14.  
 Динзе В. — Как устроена и работает простая моторная лодка. XVII—XVIII, 28.  
 Дюмулен И. — Третий всесоюзный пробег советских мотоциклов. XXI, 16.  
 Дьяков М. — Мотоцикл на снегу. VI, 16.  
 Козлов А. — Довольно топтаться на месте. IV, 14.  
 Его же. — Сдвинем наконец, строительство мотоциклов с мертвой точки. X, 6.  
 Его же. — Автотор закушает советские мотоциклы. XIII—XIV, 26.  
 Его же. — Пробег советских мотоциклов в 1931 г. XV, 10.  
 4 000 мотоциклов для автодорожских организаций. XXIII—XXIV, 37.  
 Первая выставка советских глиссеров. X, 12.  
 3 500 километров на советских глиссерах. XIX, 2.  
 Укше Б., инж. — Опыт приспособления авиационного мотора для моторной лодки. XVI, 25.

## ОБЩЕСТВЕННЫЕ, ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И БЫТОВЫЕ СТАТЬИ

Автотор на помощь весеннему севу. VIII, 1.  
 Автомобиль, трактор и дорога в социалистическом секторе сельского хозяйства. V, 20.  
 А. Л. — Чем болеет грузовой транспорт Москвы. IV, 21.  
 Альтшуллер Б. — Система штампа — метод вредительства в Госплане БССР. X, 23.

Б. А. — Прекратим аварию автомашин, повысим дисциплину среди шоферов. IV, 10.  
 Б. Е. — Правильно организованная вывозка зерна из зерносовхозов и колхозов — важнейшее звено уборочной кампании. XIII—XIV, 3.  
 Его же. — Автотранспорт на уборочной. XIX, 16.  
 Беляев Н. — Нужна ли нам автомобильная кооперация. XXII, 25.  
 Беляев Т., агр. — Машинно-тракторные станции и организация труда в механизированных колхозах. VIII, 9.  
 Бибилов Н. — Сколько автомобилей на земном шаре. VIII, 26.  
 Браиловский Н. — Обеспечим перевозку грузов в совхозах Зернотреста. IV, 4.  
 Бригады «За рулем». — Что тормозит темпы Днепро-Днепра. IV, 22; В ЛАДИ — неладно. VI, 7.  
 Васильев Л. — Как АТИ подготовился к новому учебному году. XIX, 14.  
 Всесоюзный съезд Союза рабочих местного транспорта. XI, 19.  
 Головкин А. — Коллективная работа в бригадах улучшает квалификацию молодняка. XXII, 28.  
 Гольберг Я. — Мировой автотранспорт к началу 1931 года. I, 6.  
 Его же. — Автотранспорт СССР в 1931 году. II, 11.  
 Гордин Н. — Ко второй большевистской весне в БССР еще не подготовились. V, 19.  
 Гофман С. — Дорогу и автомобиль на службу Урало-Кузбассу. VII, 12.  
 Дискуссия о типе советского автостроения.  
 Осинский Н. — Письмо в редакцию. IX, 26.  
 Его же. — О некоторых слишком решительных писателях и об одной слишком молчаливой редакции. XI, 3.  
 Его же. — О героических подвигах Е. Сербина. XV, 4.  
 Лебедев В. — Халепским. IX, 27.  
 Для новых задач — новый союз. VIII, 10.  
 Зарзар В. — Автодорожцы, на передовую линию уборочной кампании. XIII—XIV, 1.  
 Его же. — Предварительные соображения об основных элементах автомобилизации СССР во втором пятилетии. XVI, 4.  
 «За рулем» отчитывается в своей работе. XVI, 17.  
 Итоги и перспективы автостроения в СССР. (Доклад В. В. Осинского на расширенном собрании автосекции ЦС Автотора совместно с активом 31 марта 1931 г.) IX, 3.  
 Какое значение имеет выделение Цудортранса в самостоятельное управление. XIII—XIV, 8.  
 Кочетков И. — В борьбе за большевистский урожай. XXI, 18.  
 Куйбышев Н. — Красная армия — страж социалистического строительства. III, 1.  
 Лежава А. — Окончание строительства Нижегородского завода — победа социалистической стройки XXI, 1.  
 М. Л. — Двухмиллионный автозавод — проблема второй пятилетки. XVI, 7.  
 Его же. — «Заговор молчания» должен быть ликвидирован. XXI, 24.  
 М. С. — Организация автотракторного транспорта в зерносовхозах. VIII, 2.  
 Надеждин М. — Реорганизуем автотранспорт на основе шести указаний т. Сталина. XXII, 18.  
 Н. Ф. — Читательская конференция «За Рулем» в Ленинграде. XXII, 27.  
 Обеспечим перевозку хлеба с совхозных и колхозных полей. II, 1.  
 Обращение ЦС Автотора и НКПС в ЦК ВКП(б), в Совнарком СССР, в ЦК ВЛКСМ и в Президиум ВЦСПС. V, 3.  
 Организовать автотранспорт для рациональной, грамотной и дешевой работы. XXII, 19.  
 Осенне-зимние перевозки — смотр местного транспорта. XVI, 3.  
 Первый областной съезд ленинградского Автотора. XIII—XIV, 4.  
 Перовский Ал. — Автомобилизация плетется в хвосте. IV, 28.  
 Поднимем общественность на борьбу за шестиколески. III, 6.  
 Привет вождю Красной армии. III, 5.  
 Рабселькоровское движение — на высшую ступень. XI, 17.  
 Редакция «За Рулем» на Московском автооборочном заводе. XII, 32.  
 Смоляк. — Так могут работать лишь вредители. III, 20.  
 Соломонов М. — Добьемся полного хозрасчета на местном транспорте. XXIII—XXIV, 3.  
 Тах. — Там где готовят специалистов автопромышленности. II, 23.



# Общество - наш мир. Кампания и работа автодора

Толин, Поляков, Ламберг.— Ленкомтранс и Союзтранс срывают план перевозок. X, 22.  
Указания т. Сталина — программа действий. XVI, 1.  
Фельдман И.— Решающее звено. V, 1.  
Его же.— Социал-фашизм на скамье подсудимых. VI, 1.  
Его же.— Автодор — красному пограничнику. XII, 1.  
Флакс Н.— Травля женщины-шофера. XX, 28.  
Ченчак и Савченко.— Берите пример со студентов Киевского автомобильного техникума. VII, 11.  
Чудаков Е., проф.— Что должна сделать наша общественность в помощь автомобилизации СССР. XXIII—XXIV, 4.

## РАБОТА АВТОДОРА

Автодор в борьбе за местный транспорт. XI, 20.  
Автодорцы включаются в подготовку ко второй большевистской весне. IV, 3.  
Автодор на помощь Всеобучу. IV, 11.  
Автодор рапортует XV Всероссийскому и VI Всесоюзному съездам Советов. V, 8.  
Астамбовский С.— Накануне третьей лотереи Автодора. XX, 20.  
Бригада Лениоблавтодора.— Что мы увидели и сделали в Порховском районе. XII, 29.  
Бритчук В.— Второй Нижегородский съезд Автодора. V, 14.  
Дьяков М.— Нельзя подготовить шоферов без машин по одним таблицам. XXI, 8.  
Кильдюшев А.— Работа Автодора на площадке автотаводела. IX, 20.  
К концу года, в Автодоре должно быть не меньше 20 процентов женщин. VI, 15.  
Лежава А.— Автодорская организация на новом этапе. XXIII—XXIV, 1.  
Мло-к А.— Неразбериха с подготовкой шоферов в Ленинграде. XXI, 10.  
Нам нужен хороший шофер, квалифицированный техник, высококачественный инженер. XXI, 9.  
Н. Б.— ЦО Автодора на автосборочном заводе. VI, 11.  
Отчетные материалы секций Ц. С. Автодора к I Всесоюзному съезду Автодора. XXIII—XXIV, 8.  
Официальная таблица выигрышей III и IV разрядов 2-й всесоюзной лотереи Автодора. I, 28, VI, 31.  
Первый областной съезд Ленинградского Автодора. XV, 11.  
Пропаганда технических знаний — важная задача Автодора. XVII—XVIII, 1.  
Русанов Е.— Чем автодорские организации могут помочь уборочной кампании. XIII—XIV, 5.  
Фельдман И.— Автодор отвечает интервентам и вредителям созданием колонны шестиколесных машин. I, 1.  
Юнпроф М.— На третьем этапе. V, 21.

## НА ФРОНТЕ АВТОТРАКТОРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Аганов Борис.— Трое и десятки тысяч. XXIII—XXIV, 20.  
Борьба за советский автогигант. IX, 16.  
Бритчук В.— Вопиющие безобразия на Ярославском автозаводе. VIII, 14.  
Кокин П.— Рабочие будни Ярославского автозавода. IV, 24.  
Козлов М.— Советские автозаводы на сегодняшний день. IX, 20.  
Лучанский М.— Страницы о борьбе и победах. XXII, 4.  
М. С.— Стройка Харьковского тракторного гиганта заканчивается. XV, 2.  
Надеждин М.— Заканчивается постройка Нижегородского гиганта. XXI, 2.  
На фронте автотракторного строительства. I, 16; II, 20; III, 24; IV, 18; V, 28; VI, 22; VII, 5; X, 8; XI, 12; XII, 20; XIII—XIV, 10; XVI, 13; XVII—XVIII, 3; XIX, 22.  
Пуск заводов им. Сталина (б. АМО) и Харьковского тракторного. XX, 2.  
Ярославский комбинат под угрозой. XI, 15.

## РЕДАКЦИОННЫЕ СТАТЬИ, СТАТЬИ НА РАЗНЫЕ ТЕМЫ, БИБЛИОГРАФИЯ И ОФИЦИАЛЬНЫЙ МАТЕРИАЛ

Автодорожный экран. I, 22; II, 28; IV, 28; VI, 26; IX, 25; XI, 28; XII, 26.

Б-в Н.— Регулирование автомобильного движения по радио. XVI, 15.  
Васильев Н.— Когда гибнут люди и машины. XXI, 12.  
Гаражная смекалка. XVI, 16, XVII—XVIII, 16, XXI, 22.  
Где получить образование по автотракторному и дорожному делу. XXI, 29.  
Дороги и автомобили во всем мире. IV, 17; VI, 15; VIII, 23; XI, 23.  
Как будут реализованы автообязательства. IV, 9, XVII—XVIII, 32.  
Каких водителей дает цитовский метод. XXI, 6.  
Левин и Сивсаренко.— Нужны ли комиссии по квалификации шоферов. XXI, 11.  
Моторизация капиталистических армий. V, 25.  
На общественный суд. XI, 27; XII, 31; XIII—XIV, 31; XV, 32; XVII—XVIII, 24; XIX, 28; XX, 31; XXI, 28; XXII, 30; XXIII—XXIV, 44.  
Новости мировой автодорожной техники. XIII—XIV, 24; XVI, 26; XVII—XVIII, 26; XXII, 24; XXIII—XXIV, 40.  
Новые книги. XVII—XVIII, 32.  
Обухов В.— Укрепим трудовую дисциплину на автотранспорте. XXI, 3.  
О дорожном строительстве и трудовом участии в нем населения. (Постановление ВЦИК и СНК РСФСР). XIX, 29.  
О порядке приобретения мотоциклов. VI, 25.  
По письмам рабкоров-автодорцев. I, 25; II, 29; III, 30; IV, 31; V, 31; VI, 28; VII, 30; VIII, 30; IX, 30; X, 26; XI, 24; XII, 30; XIII—XIV, 28; XV, 30; XVI, 28; XVII—XVIII, 22; XIX, 26; XX, 29; XXI, 26; XXII, 29; XXIII—XXIV, 42.  
Почему. I, 27; II, 31; III, 32; IV, 30; V, 30; VI, 30; VII, 32; VIII, 32; IX, 32; X, 32.  
Презент М.— Форд закрыл свои заводы. На улицу выброшено сто тысяч рабочих. XVII—XVIII, 4.  
Саввантов А.— Можно ли разрешить шоферам носить очки. XXI, 22.  
Северные империалисты Китая организуют автосборочную мастерскую. VIII, 24.  
Техническая консультация. VII, 29; VIII, 29; IX, 25; XIII—XIV, 32; XVI, 31; XXII, 31.

## ВОЕННАЯ РАБОТА АВТОДОРА

Автодор передал РККА колонну боевых машин. XVII—XVIII, 5.  
Автодор поможет напряженной работе героических часовых советских границ. XII, 5.  
Автодорские организации создали 15 боевых машин. XVII—XVIII, 5.  
Бедный Демьян.— Баллада. XII, 4.  
Верховский А.— Массовый военный маневр на автомобилях. III, 11.  
Гартвиг В.— Дадим советской стране советский глицерин. XII, 8.  
Горячко Н.— Поставим как следует работу Автодора в Красной армии. IV, 5.  
Златов А.— Московский Автодор по-боевому подготовился к маневрам. XIX, 19.  
И в мирное время — на фронте. XII, 2.  
Лавровский Б., инж. — Еще раз — внимание трехоске XII, 10.  
Модин.— На охране советских рубежей. XII, 6.  
Н. Б.— Укрепим связь Автодора с Красной армией. XIX, 20.  
Памяти погибших командиров. XV, 13.  
Реввоенсовет МВО отмечает плодотворную работу Автодора на маневрах 1931 года. XX, 25.  
Создадим фонд моторизации погранчастей. XVI, 15; XVII—XVIII, 6; XIX, 18; XX, 20.  
Тасс Татьяна.— Автодоровец в шинели. XX, 22.  
Ханов А.— Военное значение аэросаней, аэробуеров и снежных тракторов. IV, 6.

## ЮНЫЕ ДРУЗЬЯ АВТОДОРА

На первом всесоюзном слете ЮДА. XXIII—XXIV, 35.  
Н. З.— Автодорская смена Красной Пресни. XXI, 5.  
Н. Э.— Готовьтесь к первому всесоюзному слету Юных друзей Автодора. XX, 27.  
Русанов Е.— Автодорскую работу в детские вагоны-клубы. II, 10.  
Хавкин О.— Обмениваемся опытом Юных друзей Автодора. VII, 26.

Годовой комплект журнала „За Рулем“ содержит 663 иллюстрации.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ** Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Журнально-Газетное Об'единение



## ОТКРЫТ ПРИЕМ ПОДПИСКИ на 1932 год

Ежемесячный творческо-методический и научно-технический журнал

# ПРОЛЕТАРСКОЕ ФОТО

Орган Союзфото и ОЗПКФ

„Пролетарское фото“ — боевой руководящий орган пролетарского фотодвижения — борется за классовую пролетарскую фотографию, за максимальное использование фото во всех областях социалистического строительства.

Вооружает трудящихся фотознаниями. В течение всего года в журнале будет вестись

## Высший курс фототехники

для фотокоров и фоторепортеров при участии лучших мастеров советского фоторепортажа. Наиболее успевающие заочники зачисляются платными фотокорреспондентами Союзфото.

Заочники высших курсов фототехники имеют право на **ПРЕИМУЩЕСТВЕННОЕ ФОТОСНАБЖЕНИЕ.**

Приложение — творческо-методическая и техническая библиотека „Пролетфото“ 12 выпусков в год.

**ПОДПИСНАЯ ЦЕНА НА 1932 ГОД:**

Журнал „Пролетфото“ — 12 мес. — 7 р., 6 мес. — 3 р. 50 к., 3 мес. — 1 р. 75 к. Журнал „Пролетфото“ с прил. библ. „Пролетфото“ 12 мес. — 13 р., 6 мес. — 6 р. 50 к., 3 мес. — 3 р. 25 к. Подписку сдавайте местной почте не позже установленного ею срока.

**ЖУРНАЛЬНО-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ**

**Борьба за пятилетку** автотракторного и дорожного строительства,

**технически. пропаганда** и подготовка кадров шоферов, трактористов и дорожных работников, **пропаганда идей Автодора**

в массах рабочих и колхозников, **учет опыта** местной автодорожной работы,

**общественн. контроль** над автотракторными и дорожными новостройками,

**содейств. е повышению** технической мощи РККА —

Основные задачи газеты

## „АВТОДОР“

Орган ЦС Автодора (выходит два раза в месяц)

**Открыт прием подписки на 1932 год.**

**Каждый автодоровец** должен стать подписчиком газеты „Автодор“

**ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:** 12 мес. — 2 р. 40 к., 6 мес. — 1 р. 20 к., 3 мес. — 60 к.

Подписку сдавайте местной почте не позже установленного ею срока.

Журнально-Газетное Объединение.

## ЗА создание большого искусства большевизма

- ЗА** сплочение всех революционных сил на фронте литературы,
- ЗА** осуществление пятилетки пролетарской литературы,
- ЗА** превращение литературного попутчика в союзника пролетариата,
- ЗА** новые кадры, приходящие в литературу из недр рабочего класса и колхозного крестьянства,
- ЗА** преоление литературой отставания от практики социалистического строительства,
- ЗА** интернациональную связь советских писателей всех народов СССР с революционными писателями мира,
- ЗА** литературу, крепящую оборону СССР

**борется**

## „Литературная газета“

Орган Федерации объединений советских писателей.

Выходит раз в пятидневку.

**Открыт прием подписки на 1932 год.**

**ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:** 12 мес. — 3 р. 60 к., 6 мес. — 1 р. 80 к., 3 мес. — 90 к.

Подписку сдавайте только на почту не позже установленного ею срока.

Журнально-Газетное Объединение