

16

Журнально-газет  
Об'едине

# ЗА РУЛЕМ



Обеспечим автотранспорт горючим для бесперебойной перевозки нового урожая. На снимке — доставка горючего в Болучарский зерносовхоз (ЦЧО).

Фото (Сосенко Сиваф)



# НАМЕТКИ УЧАСТИЯ АВТОДОРА В ВЫПОЛНЕНИИ ВТОРОЙ ПЯТИЛЕТКИ

„Реальность наших планов—это миллионы трудящихся, строящих новую жизнь“.

(С т а л и н).

Пятилетний план социалистической реконструкции народного хозяйства есть дело миллионов трудящихся СССР. Через добровольные общества широкие массы рабочих и колхозников принимают непосредственное участие в реализации этого плана.

Автодор призван содействовать ускорению темпов реконструкции автодорожного транспорта, а также сельского хозяйства. Это — основа работы Автодора, поэтому ясно, что автогоспартный и сельскохозяйственный пятилетние планы являются основой для составления пятилетки Автодора.

Активность миллионов трудящихся, объединенных Автодором, во второй пятилетке должна явиться еще более мощным источником дополнительных трудовых и творческих ресурсов.

XVII партконференция дала директиву — „По дорожному и шоссейному строительству и автомобилизации обеспечить более быстрый темп развития, чем по другим видам транспорта“. Это обязывает все ведомства, связанные с автодорожным хозяйством, а также Автодор к исключительно напряженной работе.

Организация и включение новых миллионов трудящихся в разрешение этой задачи открывают перед Автодором огромные возможности для количественного и качественного роста о-ва. Широким развертыванием организмовой работы Автодор должен обеспечить во второй пятилетке вовлечение в свои ряды не менее 15 млн. человек.

\*\*\*

Хозяйственно-политическое и культурное развитие всех районов Союза, рост новых промышленных центров, совхозов, колхозов, МТС и развитие советской колхозной торговли требуют огромного увеличения транспортных связей и развития тракторизации и механизации сельского хозяйства.

Автодорожный транспорт должен стать важнейшим видом транспорта для обслуживания внутриапонной связи.

Максимальные темпы развития автодорожного транспорта и тракторизация сельского хозяйства должны быть обеспечены активной работой Автодора.

Неотъемлемой частью работы о-ва является содействие быстрейшему освоению полной производственной мощности индустриально-технической базы автодорожного транспорта и тракторизации сельского хозяйства СССР.

Широкое проведение стандартизации и специализации автопарка, внедрение новейших типов транспортных и дорожных машин и т. д., освоение растущей автодорожной эксплуатационной

СОДЕРЖАНИЕ	В. РУБЦОВ—Наметки участия Автодора в выполнении второй пятилетки	1
	З. АФАНАСЬЕВ — По-боевому подготовиться к осенне-зимним переходам	3
	Д. САФРОНОВ—Перевозка сельскохозяйственных продуктов требует провозки дорог	4
	ДАВИДОВИЧ—Задачи Автодора в мавнавах РККА	6
	Дадим Красной армии боееспособное и технически-грамотное пополнение	7
	КУИСЕНЮК—Прекратить безалаберщину и политику запросов	8

Т. МАРШАЕВ—Наши конкретные задачи в борьбе с бездорожием	10
А. КИЛЬДЮШЕВ—На площадке Нижегородского автосаода	13
И. ЛЕБЕДЕВ—Страна социализма будет иметь технически передовой автотранспорт	16
Инж. КОРОСТЕЛИН—Развитие шин низкого давления	20
Инж. Н. ГОЛОВАНОВ—Будьте осторожны с бензином	22
Гаражная смекалка	24
Новости мировой автодорожной техники	26
Рабселькоры-автодорожцы пишут	28
На общественный суд	30

20 августа 1932

# 16

техники требуют от Автотора всемерной помощи научно-исследовательским учреждениям, организации массового изобретательского и рационализаторского движения внутри о-ва.

Важнейшая проблема автомобилизации сельского хозяйства и увязка ее с тракторизацией недостаточно четко разработана в плановых проектировках Цудортранса. Автотор должен содействовать наилучшему разрешению этой проблемы, причем реализация ее будет зависеть от того, насколько Автотор сумеет вырастить многомиллионную общественность вокруг колхозов, совхозов и МТС

Колоссальный рост автотранспорта должен сопровождаться реконструкцией и рационализацией эксплуатации и развитием усовершенствованной гаражной, ремонтной и автоснабженческой базы. Практическим участием в этой работе автодорожные организации на основе шести указаний т. Сталина должны возложить борьбу за внедрение строжайшей производственно-эксплуатационной дисциплины, борьбу с простоями, нулевыми пробегами, аварийностью и т. д. Все это требует решительной реконструкции автогужевой сети и типизации дорог.

Однако выполнение плана строительства, а также ремонт и содержание дорог (особенно изовой сети) возможны лишь при активном участии широких масс, которые должны возглавляться автодорожной организацией. Автотор должен обеспечить перестройку организации трудящихся населения в дорстройстве, добившись включения строительства и ремонта дорог с трудучастием населения в хозяйственно-производственные планы МТС, совхозов и колхозов.

Работа по строительству и ремонту дорог с трудучастием населения должна основываться на бригадных методах, на точном учете, проверке и приеме работ

Реализация всех намеченных на второе пятилетие планов возможна лишь при широком развитии научно-исследовательских, испытательных и рационализаторских мероприятий

Автодорожные руководящие органы должны бороться за расширение сети научно-исследовательских учреждений, за оживление научно-исследовательской мысли.

Перестройка научно-исследовательской работы должна идти по линии ликвидации кустарнишества, отрыва теории от практики, замкнутой кабинетности и, с другой стороны, по линии борьбы с недооценкой теории с узким деланием и т. д.

К научно-исследовательской работе должны быть привлечены наиболее грамотные, передовые автодорожники, студенты автоtractorных институтов и техникумов и члены рационализаторских бригад

Гигантский рост автотранса, расширение дорожной сети, механизация работ и т. д. требуют подготовки сотен тысяч новых шоферов, дорожных техников, квалифицированных ремонтников

Автотор должен расширить сеть учебных баз, курсов и кружков и максимально улучшить их качество работы, должен организовать широкую техпропаганду, повести широкую борьбу за овладение автодорожной техникой, выдвигая наиболее активных кружковцев на учебу в автодорожные институты и техникумы.

Вся система подготовки автодорожных кадров должна быть пронизана социально-экономической и политической учебой. Это обеспечит высокое качество классово воспитанных кадров для социалистического автодорожного транспорта.

В. Рубцов

## АВТОДОРОВСКИЙ АКТИВ — ЗА УДАРНУЮ РЕАЛИЗАЦИЮ ЗАЙМА!

Реализация займа 4-го завершающего года пятилетия силами Автотора проходит неудовлетворительно. На 1-е августа выполнена лишь  $\frac{1}{3}$  часть задания, причем и эта итоговая цифра относится лишь к 15 республикам и областям, представившим сведения. Остальные районы не считают нужным отчитываться перед Центральным советом в работе по реализации займа.

Чем объясняется такое скверное выполнение социалистического обязательства, взятого на себя Автотором?

Прежде всего тем, что областное (краевое) и особенно районное руководство не уделило должного внимания проведению этой важнейшей политической кампании. Коллективы и здесь остались в стороне. Они не мобилизованы для ударной работы по размещению займа, причем в первую очередь это относится к коллективам колхозов и МТС.

Кроме того, большинство республиканских и краевых советов включились в проведение кампании с большим опозданием и до сих пор не могут по настоящему наладить массовую работу, правильно поставить учет.

Конечно, и здесь есть исключения. Нам известно, что некоторые районы, как напр. Коломенский и Кораблинский (Московская область) перевыполнили данные им контрольные цифры. Но эти исключения слишком редки.

По договору социалистического соревнования с о-вом пролетарского туризма и экскурсий Автотор обязался досрочно выполнить и перевыполнить контрольное задание по всем секторам (единоличники, колхозники, неорганизованное население городов), широко проводить агитмассовую работу, организовать обслуживание повседневных нужд многомиллионных масс займодержателей, особенно колхозников, единоличников и т. д.

Центральный совет энергично взялся за выполнение этих обязательств. Он посылает на места многочисленные бригады, он подтягивает отстающие районы. Но необходимо, чтобы вместе с ЦС вся автодорожная общественность, и в первую очередь коллективы при колхозах и МТС, дружно взялись за реализацию 10 миллионов займа к намеченному сроку.

# ПО-БОЕВОМУ ПОДГОТОВИТЬСЯ К ОСЕННЕ-ЗИМНИМ ПЕРЕВОЗКАМ

Перед местным транспортом Бобриковского строительства стоит задача — немедленно развернуть работу по подготовке к осенне-зимним перевозкам. Работы в этом направлении — непечотый край. В связи с пуском заводов, овощезаготовками и т. д. грузооборот местного транспорта осенью и зимой значительно увеличится по сравнению с прошлым годом.

Так как львиная доля перевозок будет падать на безрельсовый транспорт, необходимо уделить ему максимум внимания; необходима мобилизация всей общественности автотранспорта для улучшения ремонта и эксплуатации.

Сейчас автотранспорт МХЭСа пополняется новыми мощными машинами ярославского завода. Прибыли и вступили в эксплуатацию семь новых 5-тонных машин Я-5. Общая единовременная грузоподъемность автопарка МХЭСа дошла уже до 100 т против 40—50 в начале года. Но это не значит, что мы насыщены автотранспортом, можем удовлетворить все заявки строительства. Нужда в автотранспорте не ликвидирована.

Это налагает еще большую ответственность на работников автотранспорта в смысле стопроцентного использования всего парка МХЭСа.

Несмотря на пополнение парка новыми машинами, положение ремонтной базы остается по-старому.

Машины ремонтируются в полукустарной мастерской, без профилактического ремонта. Качество ремонта низкое. Нет правильной расстановки раб.м. Бывают случаи, что машины, выпущенные из ремонта, на следующий день становятся вновь на домкрат.

Малая мощность мастерской тормозит выпуск необходимого количества машин.

Такое положение нетерпимо. Управлению строительства необходимо принять неотложные

меры. Необходимо укомплектовать мастерскую новым оборудованием, расширив одновременно помещение. Необходимо прикрепление бригад монтажников к определенным маркам машин, переведя их одновременно на хозрасчет.

Необходимо как можно скорее пересмотреть систему оплаты монтажных рабочих, положив в основу следующий принцип: больше километража—выше зарплата. Зарплату их нужно построить в зависимости от тонно-километража. Монтажники должны быть заинтересованы в том, чтобы машины были бы дольше на линии и делали бы больше тонно-километров. Это ускорит выпуск машин из ремонта и улучшит его качество.

Вторая задача—это окончание в срок дорожного строительства. Без дорог автотранспорт осенью и зимой не сможет работать.

Третье условие подготовки к осенне-зимним перевозкам—необходимость точного установления количества груза, который должен будет перевезти автотранспорт осенью и зимой. Эксплуатационной части местного транспорта необходимо сейчас же приступить к этой работе, одновременно заключив договора на перевозки.

Не менее важный вопрос—подготовка кадров и организованный набор рабочей силы. Кадры, которые имеются в распоряжении автобазы, недостаточны. Хозорганизациям необходимо здесь принять соответствующие меры.

Вокруг этих вопросов должно быть мобилизовано внимание как администрации, так и общественности автобаз.

От перестройки их работы зависит успешное выполнение плана осенне-зимних перевозок.

**3. Афанасьев**

Готовим автотранспорт к осенним перевозкам. На снимке — бригада шоферов Ольховатского сахарного завода (ЦЧО) ремонтирует автомашины для перевозки свеклы

Фотокор И. Михайлов  
(Союзфото)



# Перевозка сельскохозяйственной продукции ТРЕБУЕТ ПРОЕЗЖИХ ДОРОГ

Переход сельского хозяйства в основном от системы ручного труда крестьянина единоличника к коллективному при помощи механизированного труда предъявляет совершенно иные требования к вопросу уборки продукции сельского хозяйства и переброски ее в районы потребления или переработки.

Задание правительства — закончить переброску сельскохозяйственной продукции этого года к 1 января 1933 г. вынуждает обратить особое внимание на работу нашего автотранспорта в деле осенних перевозок. Эта работа должна быть четкой и напряженной, с максимальным использованием автотранспорта.

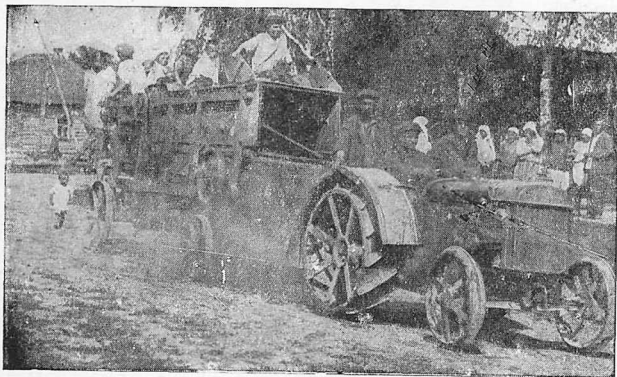
Для осуществления этого потребуются не только прекрасно отремонтированный транспорт и вполне четкая организация перевозок, но и удовлетворительное состояние дорог, по которым предполагается осуществлять эти перевозки.

Дорожные организации на местах должны выявить с органами Наркомзема, Наркомснаба, Наркомлегпрома, с транспортными организациями и другими заинтересованными ведомствами сеть дорог, по которым пойдут эти грузовые потоки. Они должны выявить состояние этих дорог, род груза, назначенного к перевозке (хлеб, хлопок, свекла, лен и проч.), вид транспорта, осуществляющего эти перевозки, и периоды перевозок этих грузов. Выявление этих данных даст возможность составить обоснованные дефектные ведомости и определить потребные кредиты для приведения дорог в удовлетворительное состояние. В зависимости от рода движения нужно составить календарные планы ремонта дорог и выявить потребное количество материалов и рабочей силы.

Вопросы состояния дорожной сети должны быть обсуждены на местах как по линии административно-хозяйственной, так и общественной с тем, чтобы привлечь внимание к осуществлению подготовки дорог для осенних перевозок сельскохозяйственных грузов.

Приведение дорог и искусственных сооружений на них в удовлетворительное состояние для обеспечения непрерывности в работе транспорта по переброске сельскохозяйственных грузов к потребляющим или перерабатывающим пунктам или к станциям железных дорог и водных пристаней позволит осуществить не только выполнение сроков переброски этих грузов, но и удешевит стоимость перевозки. Это снижение пойдет за счет увеличения нагрузки на повозку, уменьшения расходов на исправления поломок транспорта при удовлетворительном состоянии пути и пр.

Учитывая всю важность этого вопроса, Цудортранс издал приказ по своей системе, которым обязал все глав- и облдортрансы связаться по этому вопросу с сельскохозяйственными организациями для установления размеров перевозок календарных сроков их осуществления и выявления видов и размеров помощи со стороны сельскохозяйственных и заготовительных организаций в деле приведения дорог в удовлетворительное состояние. Проведение в кратчайший срок в жизнь этих мероприятий, получение на местах от правительственных и других заинтересованных в удовлетворительном состоянии дорог организаций дополнительных ассигнований на осуществление производственного ремонта, полное использование трудового участия населения обеспечат приведение дорог и искусственных сооружений в удовлетворительное состояние.



Уборочная кампания в разгаре. На снимке — выезд в поле на молотбы (колхоз Смычка, с Андреевское, Калужского р-на)

Фото  
Озерского  
(Союзфот)

В Ново-Анненской МТС прокладывают дорогу для перевозки нового урожая (Нижневожский край)

Фого  
Просвирова



Назначение в глав. и облдортрансх ответственных за организацию и ход ремонта дорог лиц, а равно возложение ответственности за сроки и качество ремонта дорог и сооружений на соответствующих начальников участков создадут все предпосылки к наилучшему и своевременному выполнению намеченных планов работ по приведению дорог в пригодное для автогужевого движения состояние. Создать эти условия для автогужевого движения на наших дорогах далеко не легкая задача, так как дороги и искусственные сооружения на них в настоящее время вследствие ежегодных недостаточных ассигнований, находятся в таком состоянии, что 50 проц, а местами 75 и 90 проц. требуют капитального ремонта или перестройки.

На шоссежных дорогах общесоюзного значения кора проезжей части пришла в недопустимое состояние. Для характеристики состояния шоссежной коры возьмем хотя бы республику Украинскую и Закавказскую:

по УССР—8,7%	от общего протяжения	нуждаются в перестройке
• • 41%		требуют капитального ремонта (сплошные утолщения)
• • 50%		относительно удовлетворит. по состоянию шоссеж. коры

по ЗСФС: еще хуже:			
63%	от общего протяжен.		нуждаются в перестройке
27,8%	• • •		нуждаются в капит. ремонте
8,9%	• • •		можно считать удовлетворительными в отношении состояния шоссежной коры

5

Полностью приостановить общие процессы разрушения такими мероприятиями, как ремонт дорог и сооружений к периоду осенних перевозок, конечно, нельзя, но привести их в состояние, удовлетворяющее элементарным требованиям автогужевого движения, а на дорогах с сильным движением осуществление капитальных работ, конечно, возможно и должно. Но это будет осуществимо только в том случае, если наши дорожные организации не замкнутся при выполнении этих работ в своей среде, а привлекут к работе заинтересованные ведомства и организации и обеспечат себе поддержку общественности, в первую очередь Автодора.

Автодорожная общественность в свою очередь должна бросить все силы на помощь дорожным органам в выполнении важнейшей задачи — подготовки дорог к осенне-зимним перевозкам.

Д. Сафронов

**БОЕВЫЕ ДНИ УБОРКИ И ХЛЕБОЗАГОТОВКИ ТРЕБУЮТ ПОЛНОЙ ГОТОВНОСТИ АВТОТРАНСПОРТА, ОТРЕМОНТИРОВАННЫХ ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЕЙ К ССЫПНЫМ ПУНКТАМ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ.**

**АВТОДОРОВСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ—НА ПОМОЩЬ УБОРОЧНОЙ И ХЛЕБОЗАГОТОВКАМ!**



Автостоколонна Московского Автодора на маневрах Красной армии в 1931 году

## ЗАДАЧИ АВТОДОРА В МАНЕВРАХ РККА

Автодорские организации за последние 2—3 года приобрели некоторый опыт совместной работы с воинскими частями на маневрах.

Этот опыт, закрепляемый повседневной работой, ведущейся не только в порядке непосредственной подготовки к маневрам, а повышением уровня военных знаний каждого автодворца, должен дать существенные результаты.

Характерная особенность участия Автодора в маневрах этого года заключается в том, что центр тяжести этой работы переносится на районные организации.

Если в прошлые годы вся организация, подготовка и непосредственное руководство лежали на республиканских, областных и краевых советах общества, то в этом году всем этим делом должны заниматься районные организации и особенно организации тех районов, на территории которых будут происходить маневры.

За выходящими автодорскими организациями остается задача — оказание непосредственной помощи и передача опыта району.

Это основное условие маневров текущего года должно быть твердо усвоено всеми.

Вся подготовительная работа к участию в маневрах должна быть построена на теснейшей увязке с работой штабов и политорганов войсковых соединений и частей, участвующих в маневрах.

Поэтому первое, что должны сделать райсоветы Автодора, — это связаться со штабами и политорганами и вместе с ними определить конкретные формы участия Автодора в маневрах, задачи, которые будут выполнять автодорские организации на самих маневрах, и ту помощь, которая потребует автодорским организациям от штабов в подготовительной работе.

Основными задачами участия автодорских организаций на маневрах являются следующие:

Проведение среди автодорцев и населения разъяснительной работы вокруг вопросов международного и внутреннего положения СССР, роста военной опасности, задач подготовки страны к обороне, задач РККА, роли и значения маневров в деле боевой подготовки Красной армии, роли и задач Автодора в социалистическом строительстве и обороне.

Разъяснение вопросов внутреннего положения должно быть построено, особенно в сельских местностях, на популяризации решений ЦК ВКП(б) и Совнаркома о хлебо-мясозаготовках, развертывании колхозной торговли, организационно-хозяйственном укреплении колхозов, уборочной кампании и на выполнении планов четвертого, завершающего года пятилетки.

Для ведения всей этой разъяснительной работы должен быть использован каждый свободный промежуток времени (остановка, ночевка, дневка и т. д.) и к этой работе должен быть привлечен каждый автодворец.

Второй задачей является четкая бесперебойная работа автодорских отрядов по обеспечению боевых действий маневрирующих частей. Это обеспечение заключается в организации службы тыловых перевозок боеприпасов, снаряжения, продовольствия и т. д., в несении в штабах службы связи, регулирования и в ремонте и наблюдении за состоянием дорог.

И, наконец, третьей задачей там, где это окажется возможным и допустимым, может быть ведение автодорскими отрядами непосредственной боевой работы. Такими видами боевого участия могут быть:

Использование сформированного автоотряда для перевозок войск (автотранспортная часть моторизованного отряда);

мотоциклетные и автомобильные (из легковых машин) команды связи и регулирования; использование автодорожских дорожных станций в качестве дорожно-мостовых команд действующих непосредственно с частями.

Выполнение непосредственно боевых работ, естественно, должно быть возложено на такие отряды, состав которых к этой работе лучше подготовлен.

Для выполнения всех этих задач должны быть сформированы и подготовлены автодорожные отряды из лучших автодорожцев с мобилизацией автодорожских машин и имущества.

Отряды должны быть автомобильные, мотоциклетные и дорожные.

Укомплектование этих отрядов должно быть произведено заблаговременно с тем, чтобы получить возможность для предварительного сколачивания их к предстоящей работе на маневрах.

Для общей подготовки и сколачивания отрядов потребуется привлечение в качестве инструкторов командного состава кадра РККА, о чем, конечно, необходимо будет договориться со штабами войсковых соединений и частей и автодорожцев-командиров запаса.

В первую очередь должны быть сформированы дорожные отряды, на долю которых, помимо работы на самих маневрах, выпадает задача до маневров произвести реконструкцию дорог и мостов района, их исправление, с привлечением к этому делу местного населения

установка указателей на перекрестках, указателей грузоподъемности мостов, расстояний между населенными пунктами, профиля дорож и т. д.

Обеспечение этих отрядов необходимым инструментом, имуществом, средствами перевозки, инструментальным составом является делом большой важности, на которое необходимо будет обратить серьезное внимание.

Материальная часть автомобильных и мотоциклетных отрядов должна быть подготовлена и ремонт ее на маневрах должен быть организован таким образом, чтобы была обеспечена бесперебойная работа этих отрядов на маневрах.

Необходимо из автодорожцев укомплектовать ремонтные бригады, обеспечить их инструментами, материалами, запасными частями и при помощи этих бригад держать машины всегда в полной боевой готовности.

Подготовка личного состава отрядов должна проводиться так, чтобы каждый автодорожец-участник маневров понимал боевую обстановку, задачи и действия частей подразделений, в составе которых он работает.

Развитие подлинно большевистских темпов в подготовительной работе и на самих маневрах, широкое применение методов социалистического соревнования и ударничества дадут возможность добиться наибольших успехов в оборонной работе Автодора.

Давидович

## ДАДИМ КРАСНОЙ АРМИИ БОЕСПОСОБНОЕ И ТЕХНИЧЕСКИ ГРАМОТНОЕ ПОПОЛНЕНИЕ

7

С 1 сентября начинается призыв в Красную армию граждан 1910 года рождения.

Наряду со всеми советскими и общественными организациями, активное участие в подготовке и обслуживании призыва должны принять автодорожные организации, и в первую очередь работники военных секций и отделов и руководящий состав военно-учебных пунктов.

Главная и исключительно важная задача призыва — **классовый отбор нового пополнения**. Автодорожные коллективы на предприятиях, в совхозах и колхозах должны организовать обсуждение и проверку списков призванных, помогать в работе комиссиям следствия, вести массовую работу, разъясняя задачи Красной армии и значение очередного осеннего призыва. Необходимо добиться, чтобы социально-классовое лицо призванного было точно известно до призыва. Красная армия должна получить классово-отборное пополнение.

Борьба за грамотного призванного — следующая важнейшая задача всей советской и в том числе автодорожской общественности. Современная боевая техника, сложность управления боевыми машинами требуют высокой культуры, организованности и четко-

сти от каждого бойца. Вот почему, не теряя ни одной минуты, нужно все силы и средства использовать для того, чтобы дать армии хороших грамотных красноармейцев.

Но Красная армия ждет не только грамотных, но и **технически подготовленных бойцов**. В выполнении этой задачи роль Автодора особенно велика. Военно-учебные пункты на местах должны своевременно подготовить шоферов и трактористов, выполнив в ближайшие сроки данные им контрольные задания.

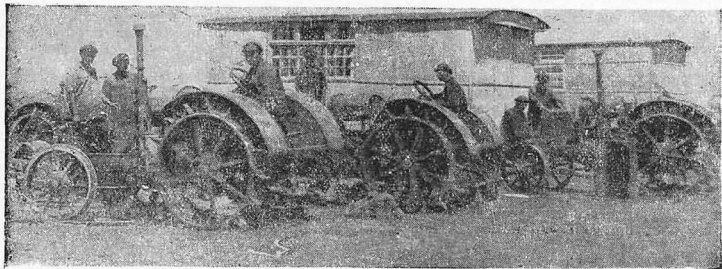
К предстоящему призыву необходимо в первую очередь всесторонне подготовить автодорожцев-допризывников.

Допризывник-автодорожец должен не только первым явиться на сборный пункт, но и позаботиться о 100%-ной явке остальных призываемых. Каждый автодорожец, уходящий в Красную армию, должен дать обязательство быть примерным, дисциплинированным и вести активную автодорожскую работу.

Советы и коллективы Автодора должны также принять активное участие во всеобщем рейде по проверке подготовки к осеннему призыву, организованному комсомолом.

Дадим Красной армии классово-боееспособное, технически-подготовленное и физически крепкое пополнение!





Балаклавская МТС № 2 проверяет готовность тракторов к борьбе за урожай (Нижне-волжский край)  
Фото В. Любарского

## Прекратить безалаберщину и политику „запросов“

### АВТОТРАНСПОРТ СОЮЗТРАНСА В ПЕРВЫЕ ДНИ ЗЕРНОПЕРЕВОЗОК

Автотранспорт Союзтранса Московской области и Северного Кавказа с 10 июля приступил к уборке третьего большевистского урожая в совхозах Союззерносовхозобъединения.

Дирекция северокавказского Союзтранса выделила транспорт на 155 тонн. Сформированы три автоколонны для работы в совхозах «Светоч» Сталинском, и Обливском Морозовского и Обливского районов Северного Кавказа.

Первые автоколонны имеют неплохие ремонтные бригады со всем оборудованием; в одной колонне имеются передвижные походные автомастерские с токарными станками и другим оборудованием. Автоколонна, состоящая из машин марки Я-3 и Я-5, имеет большой стационарный компрессор для чеканки шин. В прошлом году отсутствие компрессора сильно ударило по производительности работы шоферов, так как приходилось ручными насосами накачивать шины размером 40 × 8.

Нельзя обойти молчанием отсутствие достаточно четких указаний по системе Зернотреста. Дирекция краевого Союзтранса при заключении договоров с совхозами, как правило, превысила почти везде контрольные цифры автотоннажа. Так, например, в совхозе «Светоч» дирекция совхоза развела руками, когда ей было предложено 80 автотонн тоннажа, которые были затребованы для них в генеральном краевом договоре краевой дирекцией Союзтранса. В конечном счете сошлись на 48 автотоннах.

«Запрос» края был почти на 100 проц. В совхозе № 3 им. т. Сталина сначала требовали 70 тонн, а договор подписали на засылку 50 тонн, но когда прибыла колонна, от 12,5 тонн отказались, поняли, что хватает и 15 автокаров, т. е. 37,5 тонны. Совхоз Обливский долго колебался принять 60 автотонн (цифра, данная краевой дирекцией), в конце концов согласился, что 20 автотонн в совхозе лишние. Совхоз

«Красная заря» затребовал 61 автотонну. В прошлом же году на почти вдвое большей площади (совхоз разделен на две части) он с успехом справился 50 автотоннами. Точно такая же история происходит почти во всех совхозах, обслуживаемых московской ОК.

Все это происходит при чрезмерно напряженном положении с автотранспортом. Автотранспорт не хватает в городах и в самих совхозах края по распределению очень неточное, и при таком распределении часть автотранспорта будет простаивать, в других же совхозах егд будет не хватать. В частности совхоз Госпромсовхозтреста им. Сталина (бывш. Хуторок) автотранспорта совершенно не имеет, и 58 872 тонны продукции будут возить 10 фордами. К сожалению Союзтранс не имеет даже совещательного голоса в вопросе распределения автотранспорта, он обязан дать то, что требуют совхозы, а совхозы во главе со своим краевым объединением без «запроса» обойтись не могут. Первые дни работы в совхозах потребовали сразу поисков «побочных заработков». Виной этому, с одной стороны, препадающие дожди, а с другой — ранний вызов автоколонны в совхоз.

Директор обливского совхоза 5 июля в 23 часа отправил телеграмму с требованием, чтобы 6 июля в совхозе было 25 тонн. Как можно на расстояние в 350 км по жел. дороге перебросить машины — это ни директору, ни Союзтрансу неизвестно. Прибывшие к 20 июля машины в количестве 40 автотонн полностью использованы не были.

Бесперебойной работе автоколонн угрожает отсутствие немногих деталей по форду, аккумуляторов для всех без исключения марок и резины 34 × 7. С местным Авторемснабом приходится вести бесконечные дискуссии на тему, какое количество фордов считать на уборку

гочной. Эта дискуссия может стать причиной простоя машин.

Общее впечатление от первых дней работы заставляет опасаться больших простоев. Автоколонна № 33 первые два дня по прибытии в совхоз (прибыла точно по вызову совхоза) возила стройматериалы для местных строек.

Чтобы избежать простоев, надо было бы заставить Зернотрест даже перераспределить автотранспорт между совхозами. Необходимо заставить Авторемснаб прекратить бесконечное «планирование» и выдать запчасти автоколоннам. Необходимо, чтобы Саратовский завод да-

вал аккумуляторы лучшего качества. Получаемые сейчас никуда не годятся. И, наконец, начальникам автоколонн вместе с партийными и профессиональными организациями колхозов: надо твердо провести методы соцсоревнования и ударничества, внедрить хозрасчет в каждой бригаде и конкретно проводить борьбу за шесть условий т. Сталина. Борьба за сохранение зерна при перевозке — такая же важная и ответственная задача, как и сама перевозка — на это надо также обратить серьезное внимание.

Куксенко

## ХОРОШАЯ ДОРОГА СОКРАЩАЕТ ПОТЕРЮ ЗЕРНА

В Казакстане ежегодно сеют и собирают сотни и тысячи тонн хлеба. Этот хлеб должен быть вывезен. Но для вывоза нужны дороги.

Почему-то это положение не усвоено рядом районов. Они не думают о дороге, они «ухитряются» выполнять планы дорожных работ на 40, 20, 16, а то и на 1 проц.

Для перевозки хлеба без тары во всех районах южного Казакстана готовятся тысячи специально для этого приспособленных бричек. Если же дороги не будут подготовлены, брички останутся неиспользованными, а это создаст резкое повышение требования на мешкотару, создаст нехватку тары.

Еще большее значение приобретает хорошая дорога в связи с решением партии о борьбе с потерями. Караванные тропинки, выходящие между кочуками кустарником, рвущим машину, никак не способствуют выполнению этого решения партии, а таково большинство дорог Казакстана.

Нужно немедленно начать подготовку дорог и обеспечить красным караванам и обозам хорошую дорогу к ссыльным пунктам.

Кзыл-Орда, Казакстан

Третьяков

## ОРГАНИЗУЕМ РЕМОНТНЫЕ БРИГАДЫ

В Лабинском районе уборочная в разгаре. Автодорожская организация каждый выходной день посылает в колхозы бригады автодорожцев, которые помогают в уборке и прополке урожая.

Плохо, что до сих пор Автодор не организовал бригад по ремонту косилок, паромолотилок и пр. В этом колхозы ощущают большую нужду.

Автодорожской организации Лабинского района нужно немедленно наверстать упущенное.

Ст. Лабинская

А.

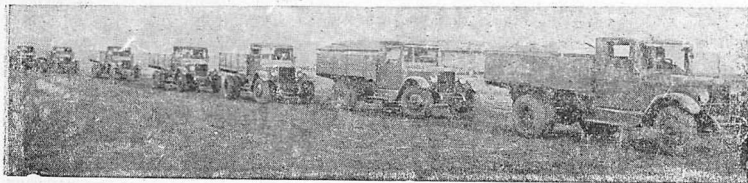
## ДАТЬ ХЛЕБНЫМ ПОТОКАМ ДОРОГУ

Кушумский зерносовхоз должен вывести в этом году большое количество товарного зерна. Эта работа целиком ляжет на автотранспорт. Для успешной работы нужна хорошая дорога. Но об этом правление зерносовхоза не заботится.

Хотя в зерносовхозе имеются катки и др. дорожные машины, за все это время не отремонтирован ни один метр дороги. А плохая дорога губит машины—50 проц. машин автопарка совхоза в ремонте.

Нужно немедленно взяться за дело и дать хлебным потокам хорошую дорогу.

Сич. оз



Машины, прибывшие с завода им. Сталина (б. Ама) в зерносовхоз «Свля и Молот» для уборки урожая



Вместо старых булыжных мостовых московские улицы покрываются усовершенствованными одеждами. На снимке — укатка асфальтовой мостовой на Немецком рынке

Фото С. Шингарева

## Наши конкретные задачи

# В БОРЬБЕ С БЕЗДОРОЖЬЕМ

За годы пролетарской диктатуры мы проделали большую работу и по ликвидации бездорожья. Десятки тысяч километров новых шоссе и грунтовых дорог, тысячи новых мостов уже построены. Но бездорожье далеко не ликвидировано.

Плохая дорога, неисправные мосты — это поломанные тракторы, автомобили, телеги; это — искалеченные лошади, порванная сбруя; это — миллиарды убытков.

Громадное значение в дорожном строительстве имеет трудовое участие населения. Стоимость дорожных работ, проводимых силами местного населения, в Ленинградской области 1932 г. равняется 18 300 тыс. руб. Готовы ли дорожные участки и райдортрансы к тому, чтобы эффективно использовать труд населения? Сделаны ли необходимые выводы из уроков прошлого года?

Нужно прямо сказать, что в подавляющем ряде районов уроки и ошибки прошлого года не учтены, за исключением Мясинского, Островского, Череповецкого, Валдайского, Рудненского, Чарозерского и В-Чагодощенского. Это объясняется тем, что постановление облисполкома от 2 ноября 1931 г. о проведении авансовых работ в счет 1932 г. в размере 20 проц. не выполнено.

Зимний период для заготовки и подвозки стройматериалов не был использован. Совер-

шенно неудовлетворительно поставлена популяризация закона о труде среди широких масс колхозов и единоличников. Техническое руководство недостаточно. Только решительная перестройка работы, только осуществление шести исторических условий т. Сталина, борьба с уравниловкой и обезличкой на дорожном строительстве смогут ликвидировать созданный прорыв в выполнении плана дорожных работ с трудовым участием населения.

Нужно возложить на дорожную секцию, организацию общественного мнения, обеспечение быстрого улучшения благоустройства дорог по их территории, организацию новых дорог: подъездов к МТС, совхозам и колхозам. Наряду с этим дорожная секция должна выявить наличие местных дорожно-строительных материалов, произвести точный учет трудоспособного населения и тяговой силы (тракторы, лошади и проч.), изготовить простейшие дорожные снаряды (утюги, канавокапатели и проч.).

Одним из крупных недостатков дорожного строительства является отсутствие календарных планов, увязанных с производственными планами колхозов, совхозов всех систем, МТС и другими заинтересованными организациями. Вот, например, в Мошенском районе производственный план дортранса не увязан с МТС, и по их мнению не представляется возможным

использовать 16 свободных тракторов на дорожное строительство. А это дало бы для МТС и для района до 10 км машинно-дорожных работ.

Совершенно иначе обстоит дело в мяксинском райдортрансе и МТС, где планы работ увязаны и намеченный план дорожного строительства с участием МТС (постройка 74 км профилированных дорог) уже выполнен более, чем на 80 проц. Годовой план района выполнен на 107 проц.

Необходимо отметить, что внедрение простейшей механизации в дорожное строительство по низовой сети дорог в районах области проходит неудовлетворительно. Это происходит потому, что дорожные работники в районах пренебрегают изготовлением простейших снарядов.

Вторым недостатком является слабое разъяснение закона о труду, отсутствии массового обсуждения плана работ по дорожному строительству на общих производственных собраниях колхозников и единоличников. В результате массы не подготовлены и никто толком не знает куда, на какую работу, с чем выйти, откуда и какой материал брать.

Третьим большим недостатком является отсутствие бригадного метода работы в большинстве районов, за исключением Мяксинского, Череповецкого, Островского, Рудненского и ряда других.

В Мяксинском районе вся работа проводится бригадным способом, и мы имеем правильно выкопанные канавы, соответствующие водоотводам, и нормальную ширину дороги на

всем протяжении с соответствующим укреплением проезжей части. У соседей мяксинцев, — в Метпиневском районе существующая дорога после работ просто испорчена. Вырыты канавы без начала и конца; после дождей такая канава будет служить водосборником и в результате дорога станет непроезжей.

Почин мяксинцев был подхвачен только передовыми районами и дал блестящие результаты. Но здесь нужно опасаться администрирования, которое заключается в том, что дорожный работник совместно с сельсоветом, в лучшем случае, а то и просто сам один производит укрепление дорог. Это мероприятие нужно вынести на обсуждение колхозников и единоличников, учесть полностью наличие дорог, проходящих через каждый колхоз, их состояние и количество рабочей и тяговой силы и только тогда провести распределение и укрепление дорог с таким расчетом, чтобы колхозы не перегружать большой сетью дорог.

На границах укрепленных дорог нужно поставить столбы с надписями, за каким селением, совхозом, колхозом, МТС и другими организациями закреплена эта дорога.

Постройкой и ремонтом дорог и мостов нельзя ограничиваться. Дорога и мост требуют повседневного внимания, повседневного наблюдения. Это наблюдение должны и могут обеспечить комсомол, Автодор и другие общественные организации, которые должны взять конкретное шефство над дорогами и мостами.

Секретарь Леноблштаба Т. Марашев



Брусчатка : занимает почетное место на московских площадях. На снимке — укладка брусчатки на Кудринской площади

Фото Е. Микудиной

# ИЗУЧЕНИЯ И ОПИСАНИЯ

## ГРУНТОВЫХ ДОРОГ

До сего времени улучшению грунтовых дорог и изучению причин, влияющих на их состояние, уделялось мало внимания и средств. Успех же проведения главнейших сельскохозяйственных мероприятий по перевозкам, заготовкам и т. д. зависит во многом от работы транспорта, а следовательно, от пригодности дорог.

Эти соображения и легли в основу работ гидрометеорологического комитета в 1929 г., который начал заниматься выявлением зависимости между степенью проезжаемости и изнашиваемости грунтовых дорог. Для этого была организована вначале на территории РСФСР, а вскоре и в УССР сеть пунктов, производящих ежедневные наблюдения над дорогами.

Так как одновременно необходимо было быть осведомленными и о погоде, то пункты, занимающиеся наблюдениями, были организованы при синоптических станциях.

Результаты наблюдений, которые производятся по специальной инструкции, ежедневно телеграфно сообщаются центральным республиканским метеорологическим организациям (Москва, Харьков).

На этих станциях составляются карты проезжаемости, и поступившие сведения подвергаются дальнейшему изучению.

Дорожно-синоптическая служба ставит себе целью, во-первых, выработать метод, благодаря которому можно было бы вывести заключение о степени проезжаемости грунтовых дорог на ближайше дни, а, во-вторых, изучить текущий информационный материал по проезжаемости грунтовых дорог на данной территории за определенное время.

При достаточно густой дорожно-синоптической сети вопрос регулярной информации о проезжаемости грунтовых дорог будет разрешен.

Гораздо труднее выработать метод для прогноза. Трудность этого вопроса заключается

в том, что степень проезжаемости грунтовых дорог зависит от разных причин: состава почвы, высоты стояния грунтовых вод, ухода за дорогой, грузонапряженности и т. д.

Вполне понятно, что даже предварительное разрешение вопросов о влиянии этих факторов требует массы различных научных данных по изучаемости участков (физико-географические, климатические, гидрогеологические и другие).

Учитывая это, гидрометеорологический комитет УССР решил провести кадастрирование грунтовых дорог первой очереди, т. е. изучение дорог, играющих важнейшую роль в обороне и экономическо-хозяйственной жизни нашей страны.

Это по своей содержательности и объему будет первая в Союзе работа.

Гидрометеорологическая станция осуществляет это на основе материалов заинтересованных организаций, маршруты дорог должны быть при этом всесторонне изучены.

Кадастрирование грунтовых дорог первой очереди предполагается провести в этом году.

Непосредственное изучение дорог по тем или иным вопросам будет проводиться при помощи специальных бригад, посылаемых по определенным маршрутам. Материалы, имеющиеся в системе гидротехслужбы, а также и другие учреждения, будут использованы на месте.

Для руководства всей оперативной работой по кадастрированию грунтовых дорог, при Гидрометеорологическом комитете УССР создано бюро из трех человек.

Для успешного проведения грандиозной программы работ по кадастрированию грунтовых дорог необходимо активное участие всех органов-потребителей, необходима широкая популяризация значения этой работы среди трудящихся.

**Инж. Д. Ник**

Харьков.

### ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ!

В Редакцию журнала „За Рулем“ поступают от подписчиков в большом количестве жалобы на недостатку почтой тех или иных номеров журнала или библиотеки и обращения с просьбой об их высылке непосредственно от редакции. Некоторые подписчики даже обвиняют в недополучении изданий редакцию.

Настоящим доводим до сведения подписчиков, что редакция не экспедирует и не доставляет своих изданий. Подписку и доставку производит исключительно почта и в случаях неполучения тех или иных номеров журнала или библиотеки необходимо обращаться в местное доставочное почтовое отделение, которое обязано удовлетворить жалобу подписчиков.

В случае неполучения изданий в течение продолжительного времени после сдачи подписки почте нужно также обращаться с жалобой в доставочное почтовое отделение, имея при себе квитанцию о приеме подписки. В случае отсутствия на почте таковой доставочной карточки, требовать от почты же выписки дубликата и урегулирования доставки издания, причём срок подписки сохраняется полностью, но переносится на следующие месяцы.

В случае неприятия мер почтой с аккуратной до тавке, подписчик может обратиться в Центр. бюро Жалоб Наркомсвязи (Москва, Тверская, 17).

## СТРОИТЕЛЬНЫЕ НЕДОДЕЛКИ — ТОРМОЗ УСПЕШНОЙ РАБОТЫ ЗАВОДА

В этом строительном сезоне на площадке автозавода должна быть проделана огромная работа. Цифра в 60 млн. рублей ассигнованная на недоделки, говорит за то, что недоделок на заводе много и что освоить эту сумму в этом сезоне значит положить много труда и энергии.

В своем решении от 17 июня «О ходе выполнения промфинплана автозавода» нижегородский крайовой комитет партии уже отметил, что «по вине заводоуправления и 13-го Госстройтреста работы по строительству почти приостановились». Завод не может успешно работать, так как промышленное и особенно культурно-бытовое и жилищное строительство еще не закончено.

В этом же решении крайком партии утвердил точный объем строительства по 13-му Госстройтресту по месяцам: июль — 4,6 млн. руб., август — 5,6 млн. руб., сентябрь — 6 млн. руб., октябрь — 3,5 млн. руб., ноябрь — 1,65 млн. руб. и декабрь — 0,5 млн. руб.

За счет этих сумм 13-й Госстройтрест должен был произвести целый ряд конкретных мероприятий, как-то: закончить строительство в 6-й промрайоне, покончить с недоделками на ТЭЦ, в литейном и других цехах, закончить главный магазин и гараж, закончить проводку канализации, телефона, и электричества полностью благоустроить заводскую площадку и произвести мелкий ремонт в цехах. Наряду с этим должно идти усиленными темпами строительство колесного цеха с тем, чтобы закончить его к 15 августа.

Начиная с августа должно быть развернуто жилищно-коммунальное строительство (поликлиники, больницы, ясли и др. культурные очаги).

Что же мы имеем здесь на сегодня?

Произведенная проверка по строительству выявила, что 13-й Госстройтрест и заводоуправление не только не взяли большевистских темпов по освоению намеченных по плану сумм, но даже не наметили конкретных мероприятий для выполнения поставленных задач.

Темпы промышленного и жилищного строительства за последнее время сильно снижаются. Об этом очень красноречиво говорят цифры: программа первых двух декад июня м-па по промышленному строительству выполнена только на 47,2 проц., по культурно-бытовому — на 20,2 проц., а последнее время эта цифра дошла до 6,3 проц.

В чем же тормоз во всей работе по недоделкам? В чем и где причина невыполнения намеченного плана?

Причин основных три.

**Первая** — нехватка рабочей силы и ее текучесть. Если в январе т. г. райкомотора 13-го Госстройтреста имела 8 тыс. строителей, то на 1 июля осталось только... 2460 человек. В те-

чение июня было принято на работу 702 чел. строителей, а убыло за это же время 1077 человек. Такая текучесть рабочей силы объясняется тем, что стройорганизации автозавода не сделали ничего, чтобы улучшить культурно-бытовые условия рабочих.

Факт остается фактом. По сей день прибывающие рабочие не могут в течение 3—5 дней получить карточки на продукты. Головоутиши из райснаба и ЗРК завода палец о палец не ударили, чтобы создать соответствующие бытовые условия прибывающим строителям. Ни заводские, ни партийные организации до сих пор не привлекают конкретных виновников возмутительных случаев к ответственности.

Жилищно-бытовое прибывающие строители обещаются плохо. На III квартал требуется дополнительно 10 тыс. строителей. Но коммунальный отдел не предпринимает никаких мер для размещения их. Если бы сейчас прибыла только тысяча человек, то их куда было бы разместить.

Второй причиной невыполнения стройплана является отсутствие транспорта всех видов. На строительстве ощущается острый недостаток стройматериалов: кирпича, цемента, гравия, булы и др. Гавань завода забита грузами, а доставить их на строительство нельзя — нет транспорта. Особенно плохо обстоит дело с железнодорожным транспортом. Вместо 100 — 120 вагонов в сутки, требуемых гавани для переборки пришедших грузов, жел. дор. дает от 9 до 30 вагонов! А заводоуправление категорически отказалось дать стройорганизациям автотранспорт.

И, наконец, третьей причиной является отсутствие единоначалия и твердого руководства работами со стороны стройорганизаций. Повторяется горький опыт строительства завода в 1930 и начале 1931 г., когда на площадке было два хозяина строительства: Автострой и Металлострой (впоследствии 13-й Госстройтрест). Эти организации полтора года делили между собой власть, нанося большой вред общему делу.

То же происходит на стройплощадке и теперь. Хозяев два (не считая бесчисленных контрагентов): 13-й Госстройтрест и отдел капитального строительства (ОКС, как составная часть, входит в заводоуправление). Эти две стройорганизации спорятся и спорят — каждому хочется быть хозяином, общее же дело стоит, и строительный сезон проходит.

Эти две организации необходимо объединить, подчинив одному хозяину, отвечающему всецело за строительство завода.

Необходимо большевистским упорством и настойчивостью, осуществив полное единоначалие, реализовать шесть исторических условий т. Сталина, выполнить программу, данную крайевым комитетом партии.

## НАЗ НА ПЕРЕЛОМЕ

В прошлом номере журнала мы писали о глубоком прорыве на главном конвейере Нижегородского автозавода.

Количественный выпуск машин не увеличивался и сходил они с конвейера недоукомплектованными от 12 до 20 деталями.

Главный конвейер искал оправдания в объективных причинах, которые, в основном, сходились к организационной неувязке, несрабатыванию аппаратов цехов и отделов. Отсутствие строгой ответственности за цех, некомплектное изготовление деталей и частей, слабая трудовая дисциплина — все это привело к тому, что выпуск машин застыл на цифре 36.

Такое положение было нетерпимым, особенно после решения СТО, по которому в третьем квартале 90 проц. своей продукции НАЗ должен отдать совхозам и колхозам для уборочной кампании.

В июле, августе и сентябре НАЗ должен отгрузить по разнарядкам Наркомзема 3 370 автомашин. Пока же отгружена только 291 машина.

17 июля врид директора завода т. Дьяков отдал приказ: «с 19 июля начать выпуск с конвейера только полностью укомплектованных машин при зажженных фарах, работающем гудке и моторе».

Это распоряжение заставило зав. цехами и отделами почувствовать, что они отвечают перед страной за порученную им работу.

Наступил сдвиг.

Если до 19 июля сходило до 30 частично недоукомплектованных машин, то начиная с этого дня машины сходят вполне укомплектованными, число их с каждым днем увеличивается. Так 19-го выпущена 31 машина, 20-го — 32, 21-го — 33, 22-го — 34 и 23-го — 35 машин. Но этого еще недостаточно.

Все «объективные причины», порождающие неполадки и перебои на главном конвейере, должны быть и будут искзнты. Ударный коллектив главного конвейера заработал по-ударному.

Чувство ответственности перед страной за порученное дело заставит молотовцев покрыть недоучаст первого полугодия и по-боевому выполнить программу.

Лозунг сборщиков: «Не уйдем с завода, пока не выполним дневного задания» должен стать боевым лозунгом всего коллектива завода, всех отделов и цехов.

На заводе перелом. Развивая темпы, коллектив назовцев должен показать действительно большевикское умение бороться за планы, за 51000 машин в третьем квартале.

Пост журнала «За Рулем» А. Кильдюшев

НАЗ им Молотова, 25 июля 1932 г.

## 74 „Мы ехали САМИ СЕБЯ КРИТИКОВАТЬ“

20 июля в ЦС Автодора участники пробега Нижегородского автозавода делились в товарищеской беседе впечатлениями от пробега с автодорскими активом.

Цель автомобильных пробегов за границей — реклама.

Совсем другой цели придерживались нижегородцы, отправляясь на своих машинах по шоссе и проселочным дорогам мимо городов и совхозов. «Мы ехали сами себя критиковать», — говорил один из участников пробега.

Не легко было молотовцам отправляться в это путешествие: работа по подготовке пробега протекала в очень тяжелых условиях, нужно было проводить свою очередную работу по цехам, и только после трудового рабочего дня начинался второй рабочий день — сборка и подготовка машин, заседания и обсуждения... Старт был дан, и нижегородцы уехали, задав себе твердой целью выяснить скорость, выносливость, прочность и экономичность своих машин. Молотовцы чутко прислушивались к своим моторам и волновались...

А дороги, по которым проезжали машины нижегородского завода, стоят того, чтобы о них сказать пару слов.

— Дорога была отвратительная, изрытая ямами; машина часто не едет, а балансирует, — жалуется один из водителей.

Несмотря на это, нижегородцы прошли свой путь с честью.

В Ленинграде трехоске сделали экзамен; многие из участников заводовались. неко-

торые боялись за трехоску: «...Чугун скверный». Но командор колонны т. Медведев приказал... «Машина должна пройти ров...» Ров был шириной метра в три, а глубиной полтора... Машина вышла с честью. Она выдержала экзамен под аплодисменты зрителей. Нижегородская машина доказала на этом испытании, что она сконструирована хорошо.

Задачей пробега было установить, насколько его участники могут ручаться за свои машины. Пробег показал, что продукция нижегородского завода хорошего качества. На всем протяжении пути не было ни одной серьезной поломки. Есть даже ряд преимуществ перед американским образцом. У Форда громыхла коробка скоростей, у названных машин этого недостатка нет.

Но это не значит, что нижегородцам можно успокоиться. Это не значит, что все обстоит благополучно. В пробеге был ряд неполадок, задерживавших машины на 10—15 минут.

— Над такими неполадками следует призадуматься — говорил один из участников пробега.

— Мы живем на заминированной земле, этого забывать нельзя. В бою 10—15 минут могут иметь решающее значение.

К таким мелочам относятся недоброкачественные гайки, бак для хранения горючего, который ржавеет, а частое засорение его говорит о том, что здесь что-то неблагополучно. Эти недостатки необходимо искзнть. Заводы и секторам техконтроля ВАТО нужно еще над многими подумать...

Есть недостатки, которые зависят и от смежных производств...

Так, например, качество света совершенно не удовлетворительно — фары, изготавливаемые на заводе в Иванове плохи, рефлекторы тоже, патроны нестандартны. В довершение всего части короткие замыкания.

Карбюраторы ленинградского завода «Знамя труда» также ни в коей мере не отвечают предъявляемым требованиям.

Краники к бензобакам, поставляемые этим же заводом, зачастую «с телом» — отверстия не совпадают... Резьба не стандартна. Краники подтекают.

Реми для вентиляторов, присылаемые заводом «Красный треугольник», исключительно плохи, а вентиля к камерам слишком велики и упираются в барабан; для накачки шин приходится снимать колеса.

Пензенский завод, поставляющий свечи, также не может похвастаться хорошим качеством.

Все перечисленные недостатки приносят большой ущерб качеству продукции нашей автопромышленности. Нужно, чтобы общественность обратила серьезнейшее внимание на смежные производства.

— Если наши поставщики будут добросовестны, если качество их продукции будет на высоте, — говорит т. Медведев, — то от имени завода я могу заверить общественность, что он выполнит и перевыполнит план.

Автопромышленность быстро развивается на наших глазах, сотни и тысячи машин выпускают наши гиганты. Однако машины требуют хороших дорог.

— Улицы городов и подъезды к ним отвратительны, — рассказывает т. Ермилов. — Самыми хорошими шоссе остались те, которых не

чинили. Там же, где ремонтировали, дорога в большинстве плоха, потому что чинили ее небрежно и небрежно.

Дорога для автомобиля — это один из самых злободневных вопросов. Нужно помнить, что пока проехали только первенцы нижегородского гиганта, а ведь потом пройдут десятки и сотни тысяч.

Автодору нужно усилить свою работу по борьбе с бездорожьем.

Автодор должен стать одной из самых сильных общественных организаций Союза.

— Я почувствовал, что Автодор очень вырос, — говорит т. Родионов (вице-командор пробега). — Особенно это было заметно в Ленинграде. Там Автодор имеет авторитет, все мероприятия его конкретны. Он снабдил нас автодорожской литературой и листовками (мы выбрасывали их с автомобилей), заключил договор по продвижению наших заказов. Дороги там местами образцовы. Но... это не везде. Есть места, где Автодор совершенно не ведет работы. С этим нужно покончить.

Нельзя, чтобы система Автодора напоминала географическую карту, где крупные города обозначены жирным кружком, меньшие — точкой, а селения... совсем не обозначались бы.

Автодору нужно укрепить свои коллективы на автозаводах и на смежных производствах так, чтобы через эти ячейки можно было сигнализировать о недочетах производства.

Нижегородцы кончили свой пробег. Но им предстоит еще большая работа. Они должны будут подвести итоги своему первому пробегу, чтобы с цифрами в руках предъявить счет самим себе и своим поставщикам.

С.

## Смежные производства

# ТОРМОЗЯТ РАБОТУ НАЗ

С 11 по 13 августа на Нижегородском автозаводе происходила конференция, обсуждавшая работу смежных производств, снабжающих НАЗ деталями и частями.

На конференции было 35 представителей заводо-смежников, а также делегация Ленинградского совета райавтодора в составе 3-х человек.

Вся конференция разделилась на 3 группы: металлургическую, электрогруппу и химико-текстильную. Все 3 группы возглавлялись ленинградскими представителями Автодора.

В первый день конференция заслушала доклад директора НАЗа. Второй день был посвящен секционной работе групп, и третий день — подведению итогов и вынесению конкретных предложений по улучшению работы смежных производств.

В целом конференция констатировала неблагоприятное положение со смежными производствами. Заводы-смежники тормозят работу НАЗа как количественной недодачей, так и безобразным качеством продукции (брак доходит до 85%).

Необходимо также отметить недостаточную технически грамотные условия приемки. Так Пензенский велозавод снабжал свечами с невыдержанной высотой изоляторов. Оказалось, что завод изготавливает свечи по чертежам ВАТО.

Единственное смежное производство, выполняющее обязательства по отношению к НАЗ — это артель «Промбум». НАЗ премировал «Промбум» грузовиком, а артель на конференции вывела на соцсоревнование все заводы-смежники.

На конференции заводы дали твердое обещание в будущем выполнять свои обязательства и улучшать качество частей и деталей.

Конференция вынесла решение об организации штаба содействий и контрольных постов при Ленавтодоре. Ленавтодор заключил соцдоговор с Нижегородским райсоветом и с дирекцией НАЗа.

Нужно там же отметить отсутствие на конференции представителей Центрального совета, а особенно крайсовета Автодора.



# СТРАНА СОЦИАЛИЗМА БУДЕТ ИМЕТЬ ТЕХНИЧЕСКИ ПЕРЕДОВОЙ АВТОТРАНСПОРТ

## К ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ ТРАНСПОРТА

Глубокий мировой кризис, охвативший капиталистические страны мира, особенно сильно сказался на технически передовой автомобильной промышленности.

Во втором квартале 1932 г. автомобильная промышленность САСШ была загружена всего лишь на 8 проц. производственной мощности и вся ее продукция составляла четвертую часть (25 проц.) по сравнению с 1929 г. (из тезисов конференции по реконстр. тр-та). Король автомобильной промышленности, пророк капиталистического процветания Г. Форд, под гнетом бремени кризиса впадает в мрачный пессимизм, красочно рисует безнадежность положения автопромышленности капиталистических стран.

Пролетариат Советского союза в героической борьбе выполняет пятилетку в четыре года, добившись окончательного поворота к социализму.

Пролетариат Союза за последние два с половиной года построил и пустил в эксплуатацию два гиганта — московский автозавод им. Сталина (б. АМО) и Нижегородский завод им. Молотова. С конвейеров этих заводов ежедневно снимаются свыше 100 автомобилей. Общая годовая продукция их достигает 190 тыс. автомобилей, а при дополнительном оборудовании она может быть доведена до 250 — 270 тыс. машин.

Темпы строительства автомобильного транспорта позволят догнать и перегнать во вторую пятилетку страны Европы и вступить в соревнование с САСШ (из тезисов конф. по реконструкции транспорта). За истекшие четыре го-

да пятилетки пополнение автопарка Союза составляет около 90 тыс. автомобилей. Парк Союза увеличится по отношению к первому году пятилетки в шесть раз. Во второй пятилетке автомобильный транспорт призван в основном обслуживать внутрирайонную связь.

Автотранспорт снимает и перебрасывает грузы на коротких расстояниях, освобождая желдор. и водный транспорт от расплывчатых перевозок, обслуживает все виды промышленности, а также сельское хозяйство, которое имеет в этом году на полях уборочной около 15 тыс. автомашин.

Однако наличный автотранспорт не в состоянии удовлетворить огромную потребность промышленности и сельского хозяйства. Вот почему конференция по реконструкции транспорта в первую очередь обсудила вопрос об автопроизводстве. Не менее 1 млн. автомобилей к концу второй пятилетки на наши новостройки, социалистические города и колхозные поля — таково задание второй пятилетки, которое должно быть выполнено с превышением.

Основным типом реконструируемого автопарка второй пятилетки должны быть автомобили, уже проверенные в эксплуатации.

По парку грузового транспорта:

- 1) 5—6-тонные машины ярославского з-да;
- 2) 3-тонные машины б. АМО;
- 3) 1,5-тонные машины типа «Форд».

По легковому парку:

- 1) мощные машины (6—8-цилиндровые);
- 2) машины типа «Форд».

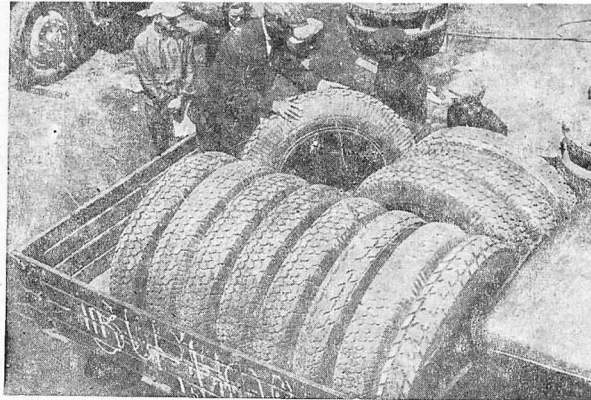
Комсомольская бригада 2-й автобазы Союзтранса за анчивает ремонт машины для отправки на зерноуборочную

Фото К. Алексева



**Удирники - комсомольцы  
2-й автобазы Союзтранс  
грузят шины для авто-  
транспорта, работающего  
на перевозке урожая**

Фото К. А. Алексеева



Особое внимание должно быть уделено трехоскам и тягачам. Эти типы машин во второй пятилетке получат особенно широкое применение. Их грузоподъемность необходимо повысить до 8—10 тонн.

XVII партийная конференция решила «По дорожному и шоссейному строительству и автомобилизации обеспечить более быстрые темпы развития, чем по другим видам транспорта». Это обязывает нас обеспечить такие темпы развития, которые превратили бы автотранспортный транспорт в одну из передовых отраслей, борющихся за успешное выполнение второй пятилетки.

Наряду со строительством новых заводов, выпуск автомобилей на заводе им. Сталина в 1934 г. должен быть доведен до полного использования производственной мощности (50 тыс. единиц в год), а в 1935 г., при дополнительном оборудовании, завод им. Сталина даст 70 тыс. автомобилей. Нижегородский автозавод при полной производственной мощности даст в 1934 г. около 150 тыс. машин, а в 1936 г., при дополнительном оборудовании его, — около 180—200 тыс.

Во второй пятилетке намечен к строительству и пуску второй завод, производящий тяжелые автомобили, и строительство нового или реконструкция существующего завода машиностроения для производства мощных (6—8-цилиндровых) легковых автомобилей, который даст стране 12—20 тыс. машин в год, а также строительство второго автозавода производства автомобилей типа «Форд».

Вместе с тем вторая пятилетка должна создать базу для постановки производства автомобилей на кооперированных началах.

Весьма существенным вопросом реконструкции автотранспорта является реконструкция двигателя. Совершенно очевидно, что проблемы дизель-мотора, электротяги являются не проблемой далекого будущего, а первоочередной задачей, требующей разрешения во второй пятилетке. Преимущество дизель-мотора для грузовых машин и автобусов тяжелого среднего тоннажа, а также троллейбусов и аккумуляторных машин общеизвестны. Надо только решительно, по-большевистки взяться

за разрешение этих вопросов. Уже в 1932 г. надо организовать испытание грузовиков на дизельном моторе и троллейбусов с тем, чтобы с 1933 г. приступить к введению их в эксплуатацию.

Бурный рост автопарка Союза ставит вопрос о правильных условиях эксплуатации парка. Существующее положение, когда машины в среднем простаивают в ремонте 10—50 дней, а простой парка в среднем по Союзу доходит до 50 проц., — обязывает нас коренным образом изменить организацию эксплуатации автотранспорта. В своих решениях конференция отметила, что вместо кустарного, дорогостоящего и продолжительного ремонта в разрозненных мелких мастерских должен быть организован плано-предупредительный ремонт — поддержание машины на ходу — через станции обслуживания на основе замены агрегатов и их частей.

Единая ремонтная сеть, правильно районированная по всей стране и полностью обеспечивающая потребность автопарка, должна состоять в основном из следующей системы:

- станции обслуживания типа Дилер;
- заводы ремонта агрегатов и их деталей;
- заводы капитального ремонта тяжелых и среднего тоннажа грузовиков и автобусов;
- вулканизационные мастерские.

Наиболее отсталым участком автотранспорта являются автогужевые дороги. Вследствие вредительства, проникшего в дорожное хозяйство, строительство дорог в первые годы пятилетки шло очень медленно, и по существу 1931 г. был переломным годом в дорожном строительстве. В итоге за четыре года пятилетки построено около 85 тыс. км улучшенных автогужевых дорог, из них более 13 тыс. км дорог с каменным покрытием. Протяжение всех улучшенных автогужевых дорог достигает около 1,2 млн. км, из них с каменной одеждой мы имеем только около 4 проц. Вот почему со всей решительностью ставится во второй пятилетки вопрос о форсировании дорожного строительства.

Рост новостроек и социалистических городов на базе механизации, специализация с.-х. районов, освоение новых районов севера и восто-

ка, кооперация работы с железнодорожным и водным транспортом и, наконец, бурный рост автотранспорта вызывают потребность в более быстром росте строительства улучшенных дорог.

Основным типом строительства во втором пятилетии должна быть дорога низкой стоимости: грунтовые улучшенные и с облегченным каменным покрытием. Наряду с этим необходимо помнить, что рост грузооборота в хозяйственно развитых районах и крупных рабочих центрах — Москва, Ленинград, Харьков и др. — требует строительства высших типов дорог (гудронированное шоссе, асфальтобетон и др.).

В своей работе конференция по реконструкции транспорта уделила особое внимание вопросу о комплексе, полной увязке развития всех видов транспорта: «Достижения советского транспорта и огромные перспективы его дальнейшего развития обуславливаются наличием в СССР плановой социалистической системы хозяйства и единства транспортной сети страны».

Это в большой степени относится и к автодорожному транспорту.

Вопрос конфигурации дорожной сети во втором пятилетии приобретает огромную важность и сложность как активный фактор в размещении производительных сил страны. Вот почему строительство автодорожных дорог во втором пятилетии должно проходить «как единый комплекс дорог Цудортранса, промышленности, сельского и лесного хозяйства, а также коммунальных и внутрипроизводственных» (из директив Госплана СССР).

Надо отметить, что такие крупные организации как НКЗ, НКТ и др. до сих пор еще не раскачались, строительство автодорожных дорог этими организациями проводится без должной увязки с другими отраслевыми объединениями. Направление, характер и напряженность грузооборота всей системы народного хозяйства, по существу, должны определять конфигурацию дорожной сети.

Во второй пятилетке нужно уделить особенно большое внимание составлению титульных списков автодорожных дорог.

Роль общественности, в частности Автотдора, здесь исключительная. Сделать автодорожную пятилетку реальной, дать ей конкретный облик — титулы — дело нелегкое и выполнимо только тогда, когда в составлении ее примут участие миллионы трудящихся.

Строительство автодорожных дорог за второе пятилетие по всей системе народного хозяйства, охват реконструкцией и улучшением до 50 проц. учтенной сети дорог — может быть выполнено только при решительной механизации работ и в первую очередь трудоемких работ (земляные работы, бойка камня и т. д.). Та база машинно-дорожного строения, которая имеется сегодня, далеко недостаточна. Особенный недостаток ощущается в сложных машинах и тяжелых прицепных орудиях. Производственная база дорожных машин — онежский, рыбинский, краснодарский, кременчугский заводы — нуждаются в реконструкции, в смысле узкой специализации. Но этого недостаточно. Необходимо форсировать строительство не менее трех новых заводов сложных машин в Московской области, заводы смешанного производства и заводы южной части СССР, главным образом по производству прицепных орудий. Все это говорит за то, что упорядочению эксплуатации и содержанию дорожной сети во второй пятилетке должно быть уделено исключительное внимание.

Пора по-большевистски на важнейших участках автодорожных дорог добиться непрерывности работы в течение круглого года. Но это возможно только при перестройке структуры дорожных органов и решительной механизации работ.

Страна социализма может и будет иметь хорошие дороги и автомобили.

И. Лебедев

## ВКЛЮЧАЙТЕСЬ ВО ВСЕСОЮЗНЫЙ КОНКУРС НА ЛУЧШЕЕ ПРОВЕДЕНИЕ ДОРСТРОИТЕЛЬСТВА

В текущем году план строительства низовой сети дорог с помощью трудового участия населения составляет в денежном выражении 380 млн. рублей, занимая огромное место в общем плане дорстроительства 4-го, завершающего года пятилетки.

Своевременное выполнение этого плана требует образцовой организации труда населения, привлечения к дорожным работам широких трудящихся масс сел и колхозов, активного содействия всей пролетарской общественности и в первую очередь автодорожников и комсомольских организаций.

Для обеспечения высоких темпов, высокого качества работ, а также досрочного выполнения и перевыполнения плана, Центральный совет Автотдора, Цудортранс и ЦК союза железнодорожников объявили конкурс-смотр на лучшее выполнение плана дорстроительства 1932 года с трудучастием населения.

Задача конкурса — привлечь внимание к дорожному строительству широкой общественности, комсомола, совхозов, колхозов и МТС.

По конкурсу установлен целый ряд премий: 5 легковых и 10 грузовых автомобилей для республиканских, краевых и областных лортрансов, автодорожников, комсомольских и профсоюзных организаций, риков и областных и районных газет.

20 машинно-дорожных отрядов и 30 тракторов для риков, колхозов и МТС.

5 мотоциклов, 25 велосипедов, 50 путевок в дома отдыха и 100 других премий и денежных вознаграждений отдельным ударникам, бригадирам ударных бригад и т. п.

Для проведения конкурса в республиканских, краевых, областных и районных центрах должны быть организованы местные конкурсные комиссии из представителей Автотдора, профсоюза, дортранса, комсомола и др.

Центральный штаб конкурса выработал показатели работ с оценкой в баллах для всех участников смотра (отдельно для дортрансов, автодорожников, комсомольских, профсоюзных организаций, а также для риков, колхозов, совхозов и МТС).

Конкурс закончится 1 января 1933 года.

# АМО И ЯЗЫ ВЫДЕРЖАЛИ ЭКЗАМЕН

## 1 800 км БЕЗ ЕДИНОЙ ПОЛОМКИ

4 августа в Москве состоялся финиш автопробега машин заводов им. Сталина и Ярославского.

Этот пробег был исключительным по своим трудностям и достижениям. В нем участвовало 9 машин. В их числе 2 трехосных 4-тонных машины з-да им. Сталина, 3 стандартных 2,5-тонных машины, 2 трехосных 8-тонных машины ярославского з-да, 1 стандартная 5-тонная машина и автобус з-да им. Сталина.

За 11 дней пробега было покрыто расстояние около 1 800 км, из которых около 600 км приходилось на плохие проселочные дороги. В пути пришлось без посторонней помощи построить один мост и восстановить большое количество переправ. На участке Орша—Дорогобуж через реки Проня и Днепр участникам пробега пришлось переправляться на плотах, наскоро сколоченных. В некоторых местах машины шли почти на метр в воде, вылезая иногда с помощью канатов.

Во время пути не было ни одной поломки, не сменили ни одной рессоры и в целостности перевезли все взятые с собой запасные части.

3,5- и 2,5-тонные грузовики новой конструкции производства з-дов им. Сталина и ярослав-

ского показали полную пригодность к длительным передвижениям даже по плохим грунтовыми дорогам. Заданная им скорость в 30 км по шоссе и в 20 км по проселку перевыполнялась.

На финише участников пробега приветствовали представители Автодора и заводских организаций. Директор завода т. Лихачев в своем выступлении подвел итоги этого пробега. Он говорил:

— Сегодня мы, а с нами и трудящиеся всего Союза, подводят первые итоги создания новых советских автомобилей. Мы уже строим машины сами и строим неплохо.

— Доказательство тому, что с этой задачей мы справились, является блестяще законченный сегодня пробег. Ни единой аварии, ни одной поломки в течении всего пробега не было.

От редакции. В ближайших номерах журнала предполагается осветить с технической стороны результаты пробега амовских и ярославских машин, а также результаты пробега т. Осинского на 8-цилиндровом Форде, Форде «Б» и Плимуте по маршруту Москва—Севастополь—Москва.

## СОДЕРЖАНИЕ НЕ СООТВЕТСТВУЕТ НАЗВАНИЮ

### О КИНОФИЛЬМЕ „АВТОМОБИЛЬ ФОРД“

Украинфильм выпустил в свет картину под названием «Автомобиль Форд».

Зрители надеются увидеть в раскрытом виде мотор, сцепление, коробку скоростей, дифференциал и прочие «тайны» автомобиля. Но напрасно. Со второй же части зритель разочарован. Коробка скоростей, дифференциал и другие части трансмиссии проносятся перед его изумленным взором нераскрытыми, нерасшифрованными. Автор фильма разрешает зрителю только издаലെка, на минуточку задержать свой взгляд на этих вещах. А ведь какие возможности имеет кино, чтобы показать слож-

ную и труднообъяснимую работу, например, дифференциала!

Авторы фильма все это упускают. Фильма главным образом останавливается на устройстве и работе двигателя как такового.

Авторы показывают схему и систему зажигания, хотя они и здесь немного путаются, показывая работу прерывателя в трамблере.

В общем картину, если бы ей дали название «Двигатель автомобиля», а не «Автомобиль Форд», чтобы оправдать содержание, можно признать удовлетворительной.

Самарин

## ХРОНИКА МИРОВОГО АВТОДОРОЖНОГО ДЕЛА

Белые пальто для регулирующих движение полицейских предлагает ввести на слабоосвещенных перекрестках австрийский Турингклуб. Предложение небезынтересное и в наших условиях.

Продукция Форда достигла в июне 112 тыс. машин. За это время Шевроле выпустил лишь 50 тыс., а Плимут — 20 тыс.

Международная конференция по перевозкам созывается в конце этого года в Вашингтоне. Основной вопрос — зависимость между автомобильным и железнодорожным транспортом.

Двенадцатицилиндровый Франклин с воздушным охлаждением недавно появился на американском рынке. Цилиндры расположены U-образно, мотор развивает 150 л. с. при 3.100 об/мин.

48 процентов разрешений на право езды во Франции в течение 1931 г. выдано женщинам.

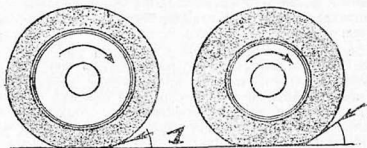
Предохранительное устройство с плавким предохранителем выпущены в Англии. Устройство прекращает подачу горячего в цилиндр при резком повышении температуры.

# РАЗВИТИЕ шин низкого давления

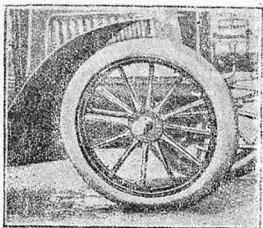
Прогресс автомобиля не может быть выражен непрерывной и плавной кривой. Некоторые годы показывают резкий скачок этой кривой — результат появления какого-либо крупного изобретения, улучшающего качество автомобиля и снижающего его стоимость. В другие годы, наоборот, наблюдается некоторый застой, что характеризует период внедрения крупного изобретения. Сказанное целиком относится и к автомобильным шинам.

С момента появления вплоть до 1924 года автомобили имели шины высокого давления и малое поперечное сечение. Такие шины не обеспечивали пассажирам элементарных удобств. При выпуске этих шин исходили из ошибочного предположения, что для поддержания веса автомобиля достаточно иметь в шинах малый объем воздуха, но с большим давлением. Основное значение придавалось давлению воздуха, но не его объему.

тального учета главнейших динамических качеств автомобилей, то в процессе эксплуатации некоторых автомобилей возникли затруднения в механизмах рулевого управления и в системах подвешивания рессор.



Шины низкого давления имеют больший угол соприкосновения с почвой, чем шины низкого давления



Старые шины высокого давления

Шины с большим объемом воздуха, так называемые «баллонные», появились впервые на Олимпийской выставке в 1924 году и сразу получили очень быстрое распространение. Но так как они часто ставились без предвари-

В дальнейшем наметилась тенденция к уменьшению диаметра обода колес. Эта тенденция диктовалась двумя обстоятельствами. Во первых один и тот же двигатель при меньшем диаметре обода колеса на одной передаче получает возможность делать большее число оборотов и легче трогать с места.

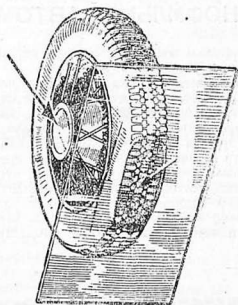
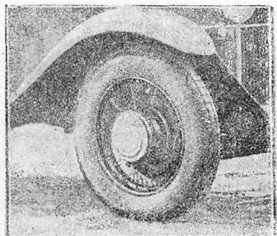


Рисунок объясняет зависимость между нагрузкой на колесо и давлением воздуха в шине и поверхностью ее соприкосновения с почвой

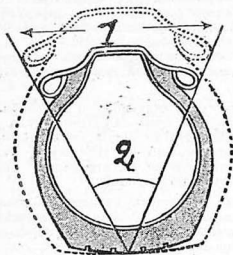


Современные шины низкого давления

Второе обстоятельство диктуется необходимостью понизить центр тяжести автомобиля. Вместо старого размера обода колес в 530 мм появились размеры в 450 и даже 430 мм.

С течением времени поперечное сечение шин начало опять увеличиваться, но наружный диаметр шин оставался неизменным, т. е. увеличение поперечного сечения шин происходило за счет уменьшения обода колес. Вместо шин в 127×480 мм появляется размер в

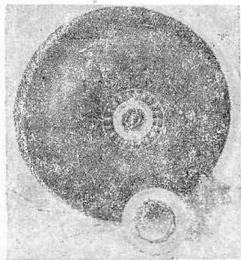
179×480 мм. Наружный диаметр шин в обоих случаях равен 736 мм. Объем воздуха в шинах является важнейшим фактором, обуславливающим комфортабельность автомобиля. Оно пропорционально квадрату сечения шин. Зна-



Для сохранения нормального угла устойчивости, шины низкого давления имеют расширенный обод

чит, если сечение шин увеличить в отношении 5:7, то объем заключенного в них воздуха увеличится в отношении 25:49.

Шины с большим поперечным сечением, естественно, должны иметь пропорционально

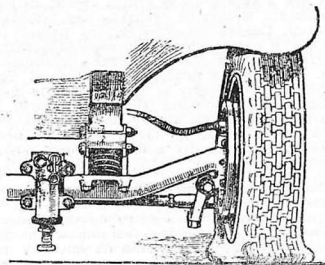


Шины будущего. Надеваются непосредственно на ступицу колеса

меньшее давление воздуха, большую эластичность и большую поверхность соприкосновения с почвой. Если, например, шина испытывает нагрузку в 400 кг и имеет поверхность сцепления в 192 см<sup>2</sup>, то для поддержания

этой нагрузки, не учитывая влияния упругости шины, давление воздуха в ней должно равняться 2 атм. Если давление воздуха в шине равно 1,5 атм., то шина начнет «садиться», пока поверхность сцепления ее не делается равной 320 см<sup>2</sup>. В обоих случаях шина выдерживает нагрузку в 400 кг.

Отсюда вытекает следствие, что шины с низким давлением воздуха увеличивают сопротивление катанию автомобиля и расход горючего. Они вызывают также дополнительный износ в рулевом управлении. Впрочем, в новейших автомобилях эти отрицательные моменты почти неощутимы.



Отрицательное явление в шинах низкого давления. В случае торможения шины осаживаются книзу и в стороны

Что касается угла устойчивости шин, то в шинах низкого давления он полностью сохраняется благодаря увеличению ширины обода колес. От размера угла устойчивости шины зависит величина сопротивления ее качению.

Толстые шины (т. е. с большим поперечным сечением) при движении имеют большой охват пути и более частые соприкосновения частиц ее рельефа с почвой чем тонкие шины; поэтому лучшие современные автомобили всегда имеют толстые шины.

Вообще говоря, комфортабельность автомобилей обеспечивается тремя моментами: шинами, рессорами и упругостью подушек сидений. Упругость рессор и пружин сидений сейчас достигла высокой степени совершенства и надеяться на значительное их улучшение не приходится. Развитие будут иметь главным образом шины. В последнее время уже появились первые автомобили с шинами авиационного типа. Результаты испытаний таких шин оказались положительными и повидимому им принадлежит ближайшее будущее.

Инж. А. Норостелии

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ

„БИБЛИОТЕКИ ЗА РУЛЕМ“

В ближайшее время в серии библиотеки „За Рулем“ выйдет книга проф. К. Купреянова „Новейшие течения в технике дорожного дела“. В книге 16 печатных листов.

# Будьте осторожны с бензином!

В редакцию поступило письмо от шофера, Г. Лобовикова (ст. Храмник, Урал), который описывает происшедший случай бензинового взрыва, от которого он сильно пострадал. Этот случай произошел в одном из гаражей Уральской области в начале текущего года.

Тов. Лобовиков так описывает этот случай. Придя в девять часов утра в гараж, он направился в подвал за бензином для заправки машины. Подвал очень тесен, его размер —  $3 \times 4$  м, а высота 2,5 м. В подвале находились шесть бочек горючего и стоял бензиновый бак. Освещения в подвале не имеется. С шофером никакого света не было, и работа производилась в полутьме. На двух бочках с бензином, стоящих в углу подвала, находилась пустая бочка. Во время перекачки бензина из одной из них в бачок, пустая бочка качалась.

Окончив наполнение бачка и желая проверить его полноту, шофер, повидимому, неловко повернулся и задел пустую бочку, которая скатилась на пол. Сначала послышался металлический звон. Вслед за этим он увидел у пустой бочки огонь синего цвета и начал тушить его ногами. Вдруг пламя охватило его. Произошел взрыв, который разрушил потолок и крышу, а самого шофера выбросило во двор. Помещавшаяся на дворе пожарная команда оказала шоферу помощь.

Комиссия по обследованию этого случая точных фактов причин взрыва не установила. Тов. Лобовиков, описав случай, просит редакцию дать заключение и опубликовать для того, чтобы предостеречь других шоферов в работе.

Не имея более подробных данных, все же можно установить возможные причины взрыва. В рассматриваемом случае хранение огнеопасных жидкостей было нерационально. Теснота и темнота помещения, нагроможденность бочек друг на друга, отсутствие огнетушителя или неумение шофера обращаться с ним, — все это является косвенной причиной взрыва. Прямой причиной было то обстоятельство, что в подвале, который, повидимому, не вентилируется, около поверхности пола от проливаемых остатков бензина образовалась взрывчатая смесь.

Бензин, бензол и др. огнеопасные вещества имеют определенные границы взрыва. Смесь воздуха с парами бензола при содержании последнего в пределах, примерно, 2—7,5% (по объему) способна взрываться. Если содержание паров бензола меньше 2% или больше 7,5%, то смесь не взрывается. Пары бензола, примерно, в 3 раза тяжелее воздуха.

Соответствующие данные для бензиновых смесей следующие: пределы воспламеняемости бензина в смеси с воздухом лежат между 1,1% и 5,5%. Пары бензина от 3,5 до 5 и более раз тяжелее воздуха. Тяжелые пары бензина и бензола или их смеси располагаются близко около земли.

При благоприятных для взрывчатых смесей условиях (напр. для бензина в пределах от 1,1 до 5,5 л паров бензина на 98,9 или 94,5 л воздуха — объем общей смеси — 100 л) при достаточно сильной искре смесь неминуемо взрывается, вызывая зачастую тяжелые последствия.

В данном случае скатившаяся железная бочка ударила о другую или бачок, куда перекачивался бензин, и от удара появилась искра. Помимо удара можно предположить, что искра могла явиться от электризации бензина при протекании по трубам.

Целый ряд пожарных катастроф доказали полную возможность загорания и взрыва безвидных внешних причин. При переливании бензина образовались электрические напряжения до 9 тыс. вольт. При лабораторных опытах разность напряжений между бензином и стенками трубы доходила до 20 тыс. вольт в тех случаях, когда бензин пропущался с большой скоростью по тонким трубкам. При этом образовывались электрические искры значительной воспламеняющей силы. Заземлением труб и бачков можно отвести их электрическое возбуждение, однако бензин сам возбуждается сильно электрически и может из-за своей плохой проводимости долго удерживать электрический заряд. Имели место случаи воспламенения и взрывов бензина при наполнении бачков в автомобиле.

К. Баун в своей книге «Тушение и предупреждение пожаров на нефтяных промыслах» приводит примеры из материалов бостонского пожарного департамента: «Шофер, желая наполнить бак большого лимузина, стоял на цементном полу гаража, держа обыкновенную пятигаллонную (ок. 19 л) жестянку с деревянной ручкой. За эту ручку он повесил банку на крюк газолинового насоса, который был соединен с резервуаром газолина, находившегося вне гаража. Шофер уже налил около 4 л, как вдруг раздался шум наподобие треска, и банка оказалась в огне. Дверь гаража была открыта, и шофер, схватив банку за низ, бросил ее на цементную дорожку, направил на нее шланг и потушил огонь. Другой шофер стоял на подножке и держал опорожняемую банку совсем близко к краю воронки, но не касаясь его, как вдруг искра, перескочившая от воронки к банке, зажгла пары газолина, но благодаря быстрому действию огнетушителя автомобиль был спасен».

В случае с т. Лобовиковым не исключена возможность заряда статическим электричеством бочки или бачка при перекачке бензина.

Необходимо всегда при перекачке бензина следить за правильным заземлением сосудов, трубопроводов и т. п.

В книге инж. Цапс «Опасности пожаров и взрывов в гаражах и меры их предупреждения» имеются более подробные описания этих еще мало изученных явлений.

Инж. Н. Голованов

## ИСПОЛЬЗУЕМ АВТОПАРК НА РЫБОПЕРЕВОЗКАХ

Использование машин для рыбоперевозок по 550 км тракту Уральск—Гурьев (Казакстан) еще довольно молодое и не вышедшее из рамок опыта дело. Прошедшая зима как нельзя лучше подтверждает это. Зимой связь Гурьев—Уральск прекращается. Железнодорожного сообщения нет, а река Урал замерзает. Единственным путем передвижения является тракт. Здесь со всей остротой встает вопрос о применении автомашин.

Целесообразность и эффективность их применения, по сравнению с верблюжьим парком, становится очевидной. Цифры говорят сами за себя.

На один рейс Уральск—Гурьев и обратно, включая суда погрузку и разгрузку, автомашин тратит трое суток, в то время как при наличии всех условий для бесперебойной работы верблюду потребуется месяц, а то и сорок дней. Грузоподъемность машины—15,3 и 5 тонн. Верблюд же может везти 6 и в лучшем случае 8—9 центнеров рыбы. Быстрота и большая грузоподъемность — вот преимущества автотранспорта. Но в условиях уральской зимы, когда ежегодно, начиная с февраля, начинаются снежные заносы и бураны, необходимо обеспечить нормальную работу автотранспорта.

Вопрос о засылке мощных тракторов «Катерпиллер», зарекомендовавших себя в работе по

очистке тракта от снежных заносов, должен быть заострен в будущей кампании.

Дальность расстояния (550 км) требует достаточного количества тракторов. Это необходимое условие для бесперебойной работы автопарка. Если разделить весь тракт на расстояния по 50 км в каждом и считать, что один трактор сумеет очистить в сутки этот отрезок пути от снежных заносов, то чисто арифметическая выкладка потребует минимум 11 мощных «Катерпиллеров». Эти тракторы необходимы, чтобы изжить простой машин, застрявающих по три недели в станциях.

В будущей кампании вопрос о своевременной засылке необходимого количества тракторов нужно будет поставить ребром. Теперь совершенно ясно, что срыв рыбоперевозок в прежней кампании нужно всецело отнести за счет тех органов, в частности Союзтранса, которые не уделили этому важному вопросу должного внимания. Чтобы рабочие центры были снабжены в достаточном количестве свежей рыбой, нужно тщательно учесть все ошибки и богатый опыт прошлой кампании с тем, чтобы не повторять их в будущем. Необходимо также привлечь внимание Автодора к этому делу.

**Шофер Союзтранса В. Белов**

Москва

## ПОРА ОТКАЗАТЬСЯ ОТ НЫНЕШНЕЙ СИСТЕМЫ ЗАКРУГЛЕНИЙ НА ДОРОГАХ

23

Автомобильное движение предъявляет все большие требования не только к качеству дорожной одежды, но и к профилю дороги.

Если выбор продольного профиля дороги может рассматриваться лишь с экономической точки зрения, то поперечный профиль закругления имеет еще огромное значение и для безопасности движения. Практикуемый до сих пор двускатный профиль на закруглениях даже с некоторым уширением проезжей части полон на дорогах нисколько не решает проблемы безопасности движения, гребя от водителя большой опытности, дисциплинированности учета особенностей своей машины (ее устойчивость, учет высоты нагрузки на машину при вильности размещения груза или пассажиров и т. п.) и неизбежного уменьшения скорости движения. Последнее не всегда бывает желательно, в особенности если после закругления начинается подъем и машина, движущаяся по наружной стороне закругления, под влиянием центробежной силы находится под угрозой опрокидывания или заноса при скользком пути.

Автомобильная практика имеет достаточно случаев аварий из-за двускатного профиля закругления. В одном Брянске на одном из таких закруглений на новой дороге Брянск—Бежица за 1930 и 1931 гг. имели место три аварии. Машина АМО Ф-15 опрокинулась с пассажирами, причем убило и ранило 19 человек.

На том же месте во второй раз опрокинулась АМО-2—убило грузчика. В третьем случае опрокинулась АМО Ф-15, убив проходившую женщину. Подобных случаев аварий в Союзе немало.

Вопрос о реконструкции закруглений на дорогах с автодвижением нужно поставить в порядок дня.

Наилучшим решением этого вопроса будет применение на закруглениях односкатного поперечного профиля, с уклоном к центру от 3 до 4 проц. в зависимости от радиуса поворота.

Такой профиль по своим свойствам будет совершенно равноценен двускатному и при постройке не вызовет никаких технических затруднений. Достоинства же его для автодвижения очевидны: машина проходит закругление более устойчиво, возможности заноса и опрокидывания значительно сокращаются. Движение на таких закруглениях может совершаться на открытых местах с одинаковой скоростью, как и на прямых участках.

Единственным недостатком этого профиля можно признать некоторое неудобство для движения санных обозов в зимнее время, когда необорудованные подрезами сани будут скатываться в одну сторону.

**Н. Оглоблин**

Смоленск



# Гаражная Снежинка

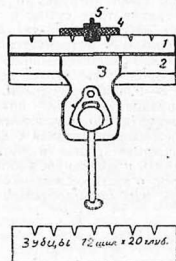
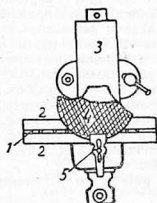
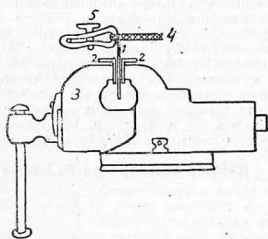
## 50. ПРИБОР ДЛЯ ЗАЧИСТКИ ЗУБЬЕВ ШЕСТЕРНИ

Предложение механика автобазы МСПО А. Гурьева (Москва)

Обычно в тракторных ремонтных мастерских зачистка зубьев шестерни производится карундовыми брусочками. Эти брусочки

в тисках устанавливаются два куска углового железа примерно 300—350 мм длиной. Между полками углового железа зажимается пила (рис. 1).

Передвигая по зубьям пилы негодный карундовый круг или часть его (рис. 2), распиливают примерно на половину его толщины. После этого корунд переворачивают и пропила-



24

могут быть заготовлены в любой мастерской из негодных к дальнейшему употреблению карундовых шлифовальных кругов.

вают с другой стороны. Следует избегать значительного углубления пилы в корунд с одной стороны во избежание заедания пилы в пазу,

## 61. ДОБАВОЧНАЯ ПЕДАЛЬ ДЛЯ УЧЕБНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Предложение Б. Основа (г. Гороховец, Ивановской обл.)

В дополнение к ранее описанным в журнале «За Рулем» системам добавочных педалей для учебных автомобилей я предлагаю нижеследующую конструкцию, легко устанавливаемую на любом автомобиле и не требующую значительных затрат.

Все устройство состоит из 4 рычагов и подставки для них (п).

Рычаг I укреплен шарнирно на педали А и подставке «п». Второй конец рычага I опира-

ется на рычаг III. Рычаг III укреплен шарнирно в средней стойке подставки (II). При нажиме ногой на добавочную педаль А второй конец рычага III поднимется и при этом поднимется рычаг I. Второй конец рычага I, укрепленный к педали А, опустится при этом и педаль придет в свое нижнее положение.

Точно также работает пара рычагов II и IV. Только рычаг II укреплен шарнирно на педали и на средней стойке подставки, а рычаг IV укреплен на правой стойке подставки. Рычаги возвращаются легко в свое первоначальное положение при помощи пружин «р».

Вид подставки сверху указан на рис. 2.

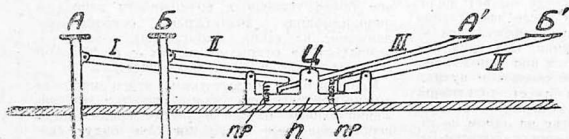


Рис. 1

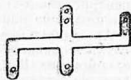


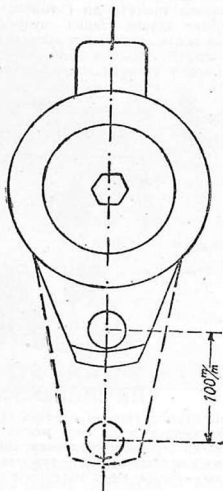
Рис. 2

## 62. ЛУЧШЕЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРИВОДНОГО РЕМНЯ

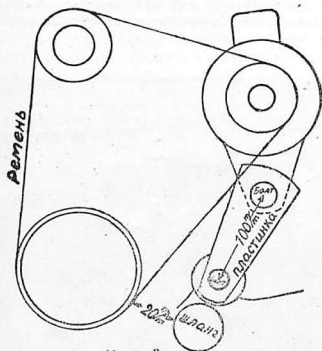
Предложение шофера Белянкина (ст. Кущевская, Сев.-Кав. края)

В целях лучшего использования приводного ремня вентилятора и динамомашины на автомобиле «Форд» и предохранения нижнего шланга радиатора от перетирания при слабой

натяжке ремня, предлагаю: удлинить крошечку, на котором укреплено динамо, на 100 мм, как указано на чертеже. При этом ремень отойдет примерно на 20 мм от нижнего шланга радиатора, и натяжка ремня может производиться гораздо дольше и при ослаблении шланга.



Черт. 1



Черт. 2

## 63. КАК УЛУЧШИТЬ ОТСТОЙНИК

Предложение шофера Раскоvalова (г. Тюмень, галанг Союзатранса)

В виду наблюдавшихся засорений и замерзания воды при сильных морозах в кранике и отстойнике бензинопровода на автомобиле «Форд» предлагаю:

1. Краник перенести непосредственно под краник бака.



2. Краник изготовить большего размера, чтобы мусор попадающий с бензином, в нем не задерживался.

3. Отстойник изготовить литой чугунный (Форд АА мод 1928 года).

4. Бензинопровод вести от середины отстойника.

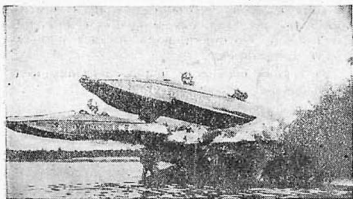
## РАБСОЛКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ-УДАРНИКИ ПЕЧАТИ,

пишите об участии автодорожников организаций в уборочной и хлебозаготовительной кампании о ходе дождежного строительства и о развертывании работы автодорожников организаций в совхозах, колхозах, МТС и сельсоветах.

# НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

## „ЛЕТАЮЩИЕ ЛОДКИ“

Легкие лодки обычной конструкции с подвесным мотором с разгона влетают на трамплин, срываясь с которого пролетают расстояние в 12 метров.

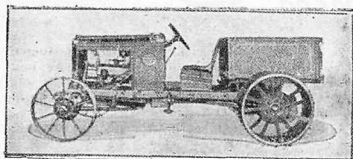


Американские спортсмены занимаются усовершенствованием конструкции лодки, увеличением мощности мотора для более продолжительного «полета».

На снимке — «полет» такой лодки.

## „ФОРД А“, ПЕРЕБОРУДОВАННЫЙ В ТРАКТОР

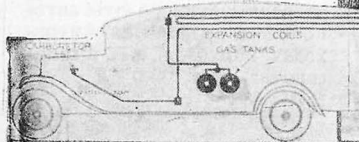
Оставшийся нераспроданным ввиду кризиса запас машин Форда старой модели переоборудуется для других целей. Так, например,



фирма Стауд превратила «форд А» в трактор, недурно работающий в сельском хозяйстве.

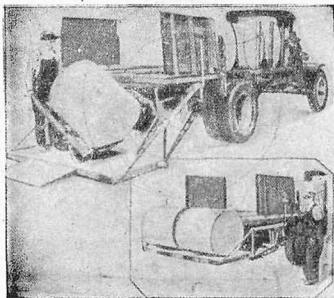
## ОХЛАЖДАЮЩЕЕ ГОРЮЧЕЕ

В Америке введено применение специальных грузовиков для перевозки скоропортящихся продуктов (мяса, масла и т. п.). При этом охлаждающей жидкостью служит само топливо, имеющее специальный химический состав. Горючее помещается в двух баках, из которых



## ПОДЪЕМНИК НА ГРУЗОВИКЕ

В Америке был испытан и показал хорошие результаты грузовик с гидравлическим подъемным механизмом, позволяющий одному человеку без особых усилий поднимать на платформу грузовика тяжести до 1 тонны. Подъемником служит задняя стенка кузова, опускающаяся на землю, где на нее устанавливают груз. Затем шофер приводит в действие ручку гидравлического механизма и платформа под-



нимается, выгружает тюк на платформу и автоматически становится на свое место, между двумя боковыми стенками грузовика. Наиболее удобный груз для подъемника — тяжелые круглые предметы — бочки, кипы материала или рулоны бумаги.

оно сначала по трубкам поступает в стенки грузовика и, охладив их до температуры замерзания, переходит в двигатель.

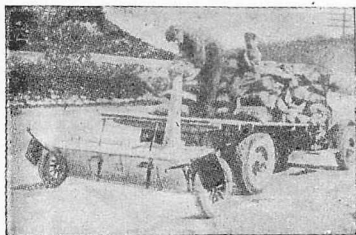
Предполагается, что это горючее получит большое распространение в автобусном движении жарких стран



# ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

## ОБЕСПЫЛИВАНИЕ ДОРОГ

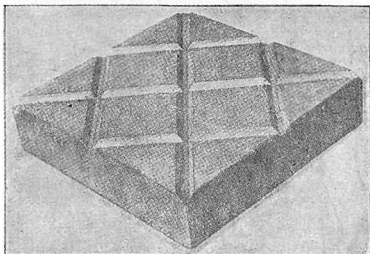
В Соединенных штатах широко применяется устранение пыли на дорогах путем обработки их хлористым кальцием, впитывающим влагу из воздуха.



На фото — грузовик со специальной прицепкой во время «обеспыливания» дороги.

## РИФЛЕННЫЕ АСФАЛЬТОВЫЕ ПЛИТЫ

На нашем фото изображена такая плита. Применение рифленых плит на подъемах, заворотах

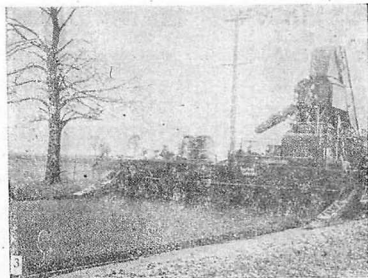
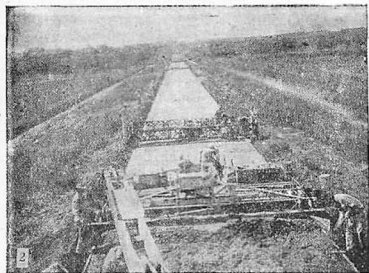
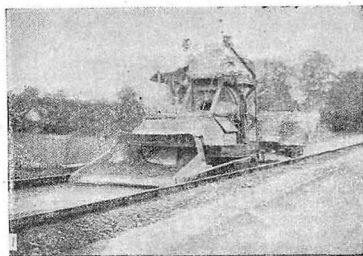


и местах замедления хода предохраняет машины от буксования и заноса.

## ПОСТРОЙКА ДОРОГ НА ВСЮ ШИРИНУ

В Америке получил большую популярность способ постройки дорог, при котором специальная машина обрабатывает поверхность дороги во всю ширину, передвигаясь постепенно по проложенным параллельно дороге рельсам или при помощи лебедок.

Наши фото показывают несколько моментов постройки дорог одной машиной. 1—укладка бетонного основания, 2—прокладка «вечной» (бетонной) дороги, и 3—гудронирование.



# РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

*Кешута*

## СТРОИТЕЛЬСТВУ ДОРОГ — БОЛЬШЕВИСТСКИЕ ТЕМПЫ

Несмотря на ряд достижений в автодорожном хозяйстве, приходится констатировать отставание безрельсового транспорта от общего развития народного хозяйства ДАССР.

Плохая дорога тормозит перевозку хлопка, чая, использование местных лесных ресурсов, создает высокую себестоимость перевозок, вызывает поломки тракторов и автомашин.

Переустройство, например, Далляр—Кедабекской дороги снизило себестоимость перевозок серного колчедана и дало за год 4,5 млн. руб. экономии, что окупило расходы по переустройству дороги.

Несмотря на выполнение плана работ дорожного строительства в 1931 г., отдельные количественные и качественные показатели еще далеко неудовлетворительны.

Объем дорожных работ в 1932 г. увеличен до 45 млн. рублей, но финансирование работ идет из рук вон плохо.

За первое полугодие план финансирования по госбюджету выполнен всего на 20 проц., хозорганизации же не дали ни одной копейки.

Кроме того отделения Госбанка задерживают деньги. Так, в 'Батлахе на текущем счете

дорожного участка числится 18 600 р., а участок не может покрыть задолженности в 5 тыс. руб.

Все это создает задержки в выдаче зарплат, а как следствие — текучесть рабсилы и невыполнение планов дорожного строительства.

Опыт также показывает, что в тех районах, где партийные, советские и общественные организации мобилизовали внимание масс вокруг дорожного строительства, там план работ был не только выполнен, но и перевыполнен.

Большую роль в дорожном строительстве должны сыграть комсомол, Автодор и профсоюзные организации.

XVII партийная конференция дала твердую установку: «По дорожному строительству и автомобильному транспорту должен быть обеспечен более быстрый темп развития, чем по другим видам транспорта». Эта директива в горных условиях ДАССР при наличии слабо развитого железнодорожного и водного транспорта приобретает громадное значение.

Вильпор

Дагестан

## ЗАЩИТНИКИ БЕЗДОРОЖЬЯ

Бездорожье в Шкловском районе приносит ежегодно до 35 тыс. руб. убытка.

Несмотря на это, районные организации совершенно не занимаются вопросами дорожного строительства, ссылаясь на Главдорстрой и на Автодор.

Когда некоторые сельсоветы по своей инициативе начали ремонтировать дороги, уполномоченный рика т. Альтшуллер запретил сельсоветам брать подводы и рабочую силу на дорожное строительство, а уполномоченный рика Козлов возвратил подводы, которые везли лес для дорожных работ.

В результате такого отношения план ремонтно-дорожного и мостового строительства выполнен всего на 12 проц.

Нужно отметить и слабую активность Автодора Белоруссии.

Белоруссия

И. С.

## ДОРОГИ — ЗАБЫТЫЙ УЧАСТОК

Зарайский рик не уделяет никакого внимания дорожному строительству. Решение о трудоустройстве населения не выполняется.

Необходимо покончить с этим безобразным отношением к дорожному строительству.

Автодоровец

г. Зарайск

## ЧЕРЕПАХИ ИЗ ДОРСТРОЯ

Больше двух лет маринуется строительство дороги к цемзаводу «Победа Октября».

Новороссийский дорстрой еще в начале 1930 г. получил у завода деньги на постройку шоссе. Вот уже на исходе 1932 г., а дорога все еще не построена.

Нужно привлечь к строгой ответственности канительщиков из дорстроя.

Н. Дмитриенко

ст. Гайдук, С.-к. к.

## ЛЫСКОВСКИЙ РАЙОН ОСТАНЕТСЯ БЕЗ ДОРОГ

План дорожных работ в Лысковском районе на 1932 г. намечен в сумме 249 тыс. руб.

Однако ни одна районная организация вопросом дорожного строительства не занимается. На президиуме рика дважды намечалось обсуждение этого вопроса, но оба раза вопрос с повестки дня был снят. Штаб по проведению месячника дорожного строительства ничего не делает.

Комсомольская организация бездействует. Безразличному отношению к дорожному строительству нужно положить конец и развернуть работу автодорожских коллективов в районе.

Лысковский район

Автодоровец

## ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НА ЗАДВОРКАХ

На дорожное строительство в Орловском районе в этом году ассигновано по бюджету 226 тыс. руб. и по трудовому участию населения 333 тыс.

Однако ремонт дорог и мостов не обеспечен стройматериалами. Так, на строительстве тракта Орел—Новосиль нехватает 565 куб. м лесоматериала, не подвезен на линию камень и песок, нехватает рабочей силы.

Уже к 1 мая 1932 г. по плану должны были быть закончены 70 пог. м мостов в Собакино-Юдинском районе. План работ сорван из-за отсутствия рабочих.

Рик нарушает свой договор с облстроем и не обеспечивает рабочих пайками, из-за чего большинство из них уходит на другие строительства. Не выполнил орловский рик своего обязательства и по обеспечению строительства тягловой силой. План трудоустройства населения сельсоветами не выполняется.

План проводимого месячника борьбы с бездорожьем не выполнен.

Нужно отметить, что Автодор не борется за хорошую дорогу. Секретарь районного Автодора Лебедев даже не является на заседания комиссии содействия «месячнику». Посланные в помощь сельсоветам 25 автодоровцев не оправдали своего пребывания в районе (так двое из них напились пьяными и были отправлены милицией обратно в район).

Профсоюзные и комсомольские организации также совершенно не участвуют в дорожном строительстве.

## ПЕРЕКРЫТЬ ПРОШЛОГОДНИЕ УСПЕХИ

В прошлом году Ленинградская область провела дорожный месячник с большим успехом, перевыполнив задание Главдортранса по трудоустройству населения на 2 млн. руб.

В этом году план работ за счет трудоустройства населения увеличен, и все же ряд районов, получив контрольные цифры облдортранса, выдвинул встречные планы.

Скверно, что дорожные работы полностью обеспечены лесоматериалами, железом, гвоздями и пр. Нехватает квалифицированной рабочей силы.

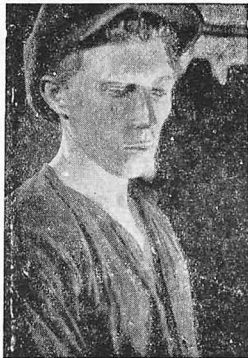
## ЗАКОНЧИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ В 1932 г.

Новостроящаяся дорога Гуниб—Чарсда (35 км) даст проезд целому ряду аулов к железной дороге и свяжет два районных центра Гуниб и Чароду. На строительстве дороги отпущено 250 тыс. руб.

Дорога должна быть построена в этом году, но темпы работ не обеспечивают этого. Обезличка в руководстве, нехватка квалифицированной рабочей силы, слабое техническое руководство, отсутствие проектов для мостов—все это тормозит работу.

Нужно немедленно ликвидировать отставание на этом участке и построить дорогу в срок.

**В. В.**



Сталинградский тракторный завод в порядке соц. помощи и обмена опытом направил на Нижегородский автогигант лучшего кузнеца т. Чепалова. На снимке — ударник-кузнец т. Чепалов

Фото Б. Макасова

Необходимо вокруг вопросов дорстроительства мобилизовать все организации, всю общественность Орловского района и добиться выполнения намеченного плана.

**Леонид Зирн**

Орел

В помощь районам выехало 30 студентов ЛАДИ, 75 автодоровцев и 80 комсомольцев. В месячник широко включились избы-читальни, красные уголки и печать. Планы работ доведены до каждого двора, колхоза и бригады.

Изжив недочеты, еще больше мобилизовав общественное внимание, Ленинградская область должна выполнить план работ дорожного строительства и получить от трудоустройства населения 1530 км новых и 7242 км капитально отремонтированных дорог.

Ленинград

**А. Октябрьский**

## ПЛОХИЕ ДОРОГИ МЕШАЮТ ВЫВОЗКЕ ЗОЛОТА, АСБЕСТА И УГЛЯ

Лабинский район, кроме сельскохозяйственных продуктов, богат залежами асбестовой руды, золота, угля и пр. Но вывозить все эти богатства невозможно из-за отсутствия дорог. Рик приступил к ремонту дороги, но работы срываются из-за отсутствия средств и рабочей силы. Скверно отражается на работе и то, что строительство не поручено определенному человеку.

Пора Лабинскому району иметь хорошую дорогу.

ст. Лабинская, С.-К. край

**А. П.**

# На общественный суд!

## С МАШИНАМИ ОБРАЩАЮТСЯ ВАРВАРСКИ

На Михайловском заводе (Уральская область) имеются 4 автомашины, полученные год назад. Безобразная эксплуатация привела их к полному износу. Летом происходят частые поломки рессор из-за тракта, который в очень скверном состоянии. Никто его не ремонтирует.

Кроме того нет учета расхода горючего, процветает обезличка, ремонтируют машины кое-как, часто вместо водителей сажают людей, не имеющих шоферских прав, и т. д.

## КАК НЕ НАДО ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ ТРАКТОРНЫЙ ПАРК

В кендырном совхозе Кара-Узя имеется 36 тракторов. Почти все время эти тракторы находятся в ремонте. Качество ремонта плохое. Зачастую отремонтированный трактор, не дотя до поля, возвращается обратно для повторного ремонта. Частые поломки являются следствием низкой квалификации трактористов. Персональной ответственности за состояние тракторов нет. Прицепной инвентарь неисправен, из-за чего качество вспашки низкое. Ремонтно-тракторная механическая мастерская, имея хорошее оборудование, работает скверно. Материалы не учитываются, из-за чего происходят хищения. Отношение к горючим и смазочным материалам безобразное.

В результате всего этого тракторный парк

## БЕЗ ТОРМОЗОВ И СВЕТА

В Таганроге шоферы совершенно не считаются с правилами езды по городу. В результате частые аварии. Так, на углу ул. Ленина и Лермонтовского пер. столкнулась автомашина с мотоциклом. В результате аварии 2 человеческих жертвы. Через несколько дней на том же месте Автокаэ завода № 31 наехал на постоянного милиционера.

Несмотря на приказ горсовета о предельной скорости езды по городу в 25 км, сплошь и рядом водители мчатся со скоростью 50 и больше км, причем за это их никто не штрафует. Особенно отличаются шоферы Союзтранса. 75 проц. союзтрансовских машин ходят без тормозов и почти без света, в то время как приходится работать ночью. Однако ни одна организация не обращает внимания на гараж Союзтранса.

Необходимо принять срочные меры по оздоровлению таганрогского гаража Союзтранса и урегулированию уличного движения.

Коллектива Автотора на заводе нет, администрация и не думает бороться с этими недостатками.

Необходимо создать на заводе автодорожский коллектив, а за бесхозяйственность и безобразия в автотранспортном хозяйстве кое-кого следует взгреть.

Уральская область

Шофер

систематически невыполняет производственный план.

Такое положение, особенно в совхозе, где выращивается ценная техническая культура, совершенно недопустимо.

Общественность и администрация совхоза должны решительно взяться за оздоровление тракторного парка.

Кзыл-Орда, Казакстан

А. Третьяков

ОТ РЕДАКЦИИ. Редакция просит Кзыл-ордынскую автодорожную организацию сообщить, что ею предпринимается для устранения всех безобразий, о которых пишет наш рабкор.

## СТАРЫЙ ГАРАЖ РАЗОБРАЛИ НОВОГО НЕ ПОСТРОИЛИ

МТС № 30 Чубаровского района получила 6 автомашин. Стоят они под дождем. так как старый гараж разобрали, а нового никак не построят. Шоферам приходится работать в грязи. Машины мокут и портятся.

Не мешало бы дирекции МТС проявить большую заботу к дорогостоящим машинам.

Чубаровский район

„Рено“

## ДВА ГОДА СТРОЯТ ГАРАЖ

Цементный завод «Победа Октября» имеет 3 машины. Гараж для них строится уже два года. Все это время машины стоят под открытым небом, вбирая в себя цементную пыль.

Ясно, что такое положение приведет к окончательной порче машин.

Администрация завода необходимо принять решительные меры, чтобы к наступлению зимы гараж был построен.

Таганрог

Рабкор

Ст. Гайдук

Н. Дмитриенко

## НА ПОСЛЕДНЕМ МЕСТЕ

По ремонту старых и строительству новых дорог Алапаевский район Уральской области стоит на последнем месте. Еще хуже обстоит дело с мостами.

В районе имеется МТС. Тракторы приходится гнать прямо по воде, из-за чего происходит порча машин, а как следствие—большие простои. Автодорожная организация спит непробудным сном и не видит этих безобразий.

Пора проснуться и начать работать.

г. Алапаевск, Урал. обл.

Трамблер

## ОРГАНИЗОВАТЬ ПОКАЗАТЕЛЬНЫЕ СУДЫ

За последнее время в Сызрани увеличилось количество автомобильных аварий.

Несмотря на неоднократные просьбы Автодора об организации показательных судов над аварийщиками, их дела упорно разбираются без привлечения внимания общественности.

Мы считаем необходимым устройство показательных судов над шоферами, разбивающими машины, с тем, чтобы хотя бы таким путем сократить число аварий.

Сызрань, Ср.-волжск. край

Клим

## ПОТОПИЛ „ИНТЕР“

В совхозе им. «13 годовщины Октября» имеется 6 тракторов. Трактористов на две смены не хватает, и из-за этого тракторный парк не справляется с работой. Кроме того в совхозе царит безответственное отношение к тракторам. Так, бригадир, возвращаясь из Махач-Калы, куда он ездил за горючим, не поехал в объезд, а погнался тракторы напрямик, через реку Шуры. Во время переправы он потопил один «Интер». На выручку пришлось пригнать еще 3 трактора.

В итоге 32 часа простоя.

Дирекции совхоза нужно немедленно прикрепить трактористов к тракторам, а также обеспечить вторую смену трактористами.

Дагестан

Вильпор

## ОБЕЗЛИЧКА ЦАРСТВУЕТ

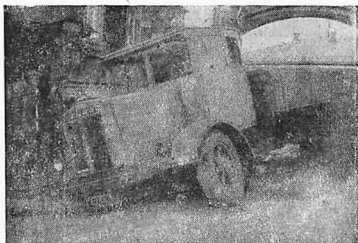
Постановление ЦИК и Совнаркома Белоруссии о трудучастии в дорожном строительстве в Рогачевском районе не доведено до колхозников и бедняцко-средняцких масс единоличников.

В руководстве ремонтом дорог господствует обезличка. Ни один сельсовет и колхоз не знают, где им работать. Дорожные инструменты используются неполностью.

Автодорожная организация должна добиться сдвигов и по-боевому повести борьбу с бездорожьем.

Рогачевский район, БССР

С й



Невнимательность водителей Челябинской конторы Союзтранса является причиной частых автомобильных аварий. На снимке—пятитонный Бюссинг Челябинской конторы Союзтранса, провалившийся в канализационную канаву

Фото Васильева

## „МЫ ДОСТАТОЧНО УЧЕНЫ“

В совхозе Кендырь-Раши комсомольская организация объявила поход за здоровый трактор. Была проведена паспортизация тракторов и организованы лекции для трактористов. Но, несмотря на низкую квалификацию трактористов, часто ломающих и калечащих тракторы, из 85 человек на лекцию явилось только 10.

Трактористы заявляют, что они достаточно учены (?) и учить их, мол, нечему.

Здоровая инициатива комсомольской ячейки не должна заглухнуть. В этом в первую очередь должна помочь автодорожная организация.

Дагестан

Виль

## ДОБРОДУШНЫЙ ЗАВГАР

В гараже таганрогского завода «Сталь» имеются 22 автомашин. Часть их получена сравнительно недавно, но уже требует ремонта. Шоферы не заботятся о состоянии машин (трогают с места на 3-й скорости, при торможении не включают конуса и т. д.). Как ни странно, но зав. гаражем считает правильной такую езду.

В гараже процветает уравниловка, а как следствие—текущее рабство.

Необходимо зав. гаражем решительно взяться за изжитие этих недостатков.

Таганрог

Б. А.

## ЗА ХОРОШЕЕ ОТНОШЕНИЕ К МАШИНАМ

В Беловодском районе имеются всего 4 автомашины, но отношение к ним безобразное. Машины доверяются людям, не имеющим права езды на них. В итоге бесконечные поломки машин, выводящие их из строя.

Дальше такое положение недопустимо. Необходимо принять решительные меры как по отношению к организациям, владеющим машинами, так и по отношению к шоферам.

Беловодский район УССР

Апса



Автодорожские организации готовят тысячи водителей трактористов и дорожных техников. На снимке — группа автодорожцев на занятиях.



## БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ПОДГОТОВКЕ КАДРОВ ДЛЯ КРАСНОЙ АРМИИ

Ленинградская организация Автодора уделяет большое внимание вопросам укрепления обороноспособности страны. Организован ряд военных пунктов, готовящих кадры призванных с автоброневым уклоном. Сотни допризывников и вневоинских прошли курс автоброненеделя, закрепив эти знания практической работой в лагерях.

Скверно, что еще не все райсоветы Автодора обращают на военную учебу достаточно серьезное внимание. Военная работа видна на военных пунктах и в коллективах Автодора, в райсоветах ею занимаются мало, так как увлеклись подготовкой гражданских шоферов. Райсоветы не удосуживались мобилизовать для военной учебы автомашины-экспонаты, в результате страдало практическое ознакомление допризывников с автомашиной.

Некоторые райсоветы при составлении плана работы обходили военные вопросы, не включая их в смету.

Учтя все эти ошибки, райсоветы Автодора должны взяться за действительное руководство военной учебой.

Ленинград

Сильев

## ГАЗЕТА ПОМОГЛА ПОСТРОЙКЕ ДОРОГИ

Еще недавно в районе святского сельсовета дороги были в ужасном состоянии.

Стенгазета «Штурм» забила тревогу. Вопрос о состоянии дорог был обсужден на пленуме сельсовета, который принял решение — в кратчайший срок привести дороги в проезжее состояние.

В результате упорной месячной работы святский сельсовет имеет несколько километров новых дорог, 5 новых мостов и отремонтированные старые дороги.

Рогаченский р-н, БССР

И. Сазицкий

## УЧЕСТЬ ПРОШЛОГОДНИЕ ОШИБКИ

На хлебооборочную кампанию в г. Калаче Орловского района в прошлом году был мобилизован отряд из 65 машин.

Основным недостатком в работе отряда была обезличка.

В этом году надо учесть это и провести строее прикрепление машин к шоферам.

г. Орел

Григорьев

## ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Возобновите немедленно подписку с октября во избежание перерыва в высылке. Тираж журнала ограничен, а срок приема подписки — сокращен.

Поспешите сдать подписку не позднее срока, установленного местной почтой.

Подписка принимается с переходом на 1933 год. Долгосрочная подписка обеспечивает аккуратную доставку.

Подписывайтесь до конца 1933 года.

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Издатель: Журнально-газетное объединение.