

ОЖУРГАЗ 1932

ЗА РУКОВОДСТВОМ

4



Да здравствует техническая мощь Красной армии—надежного стража социалистической стройки! Да здравствует XIV годовщина РККА!

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!  
Автомобиль — трудящимся!



ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО  
ОБЩЕСТВА АВТОДОР  
Пятый год издания  
Редколлегия:  
Н. Беляев, А. Головкин, А. Горюнович,  
В. Зарвар, М. Кольцов, Н. Осечкин,  
В. Рубцов, проф. Е. Чудаков, Н. Флак,  
И. Лаленский, А. Штеймер.  
Отв. редактор — Н. Осинский  
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

ЦС Автодора — Москва, Садовая  
Кудринская, 17. Телеф. Д-1-50-82  
РЕДАКЦИЯ: Москва б. Страстной  
бульвар, 11. тел. Э-31 91 Трам. А.  
6, 15, 18, 23 25, 29, 41.  
Массово-тиражный сектор. Тел  
5-51-69.  
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1932 год:  
на год — 4 р. 80 к., 6 мес. — 2 р.  
40 к., 3 мес. — 1 р. 20 к. С прило-  
жением «Библиотеки За Рулем»;  
на год — 10 р., 6 мес. — 5 р., 3 мес. —  
2 р. 50 к.

## РЕШЕНИЯ XVII ПАРТКОНФЕРЕНЦИИ — В ОСНОВУ РАБОТЫ АВТОДОРА

### УСИЛИМ БОРЬБУ ЗА ОВЛАДЕНИЕ ТЕХНИКОЙ

4 февраля 1931 г. в речи на съезде работников промышленности т. Сталин выдвинул исключительный по своему историческому значению лозунг — «Большевики должны овладеть техникой. Техника в период реконструкции решает все». Речь и лозунг т. Сталина определили на целый ряд лет основное решающее звено нашего социалистического строительства.

Лозунг т. Сталина об овладении техникой воспламенил партию, комсомол, хозяйственные и производственно-технические кадры, многомиллионные массы пролетариев и передовых колхозников на борьбу за технику. Этот лозунг вождя мобилизовал массы на борьбу за успешное завершение построения фундамента социалистической экономики в третьем решающем году пятилетки.

Огромное руководящее и историческое значение сталинского лозунга состоит в том, что под действием этого лозунга в 1931 г. впервые положено действительное и прочное начало великому массовому движению миллионов строителей социализма за овладение техникой производства, за освоение новейших технических оборудований на десятках вновь построенных индустриальных гигантов, на сотнях новых предприятий социалистической промышленности.

XVII Всесоюзная партконференция констатирует, что в 1931 г. «усилиями партии, хозяйственников-организаторов, инженерно-технических работников, усилиями всего рабочего класса проводилось внедрение в широком масштабе новой техники и освоение новых производств».

|   |    |
|---|----|
| РУБЦОВ В.—Решения XVII партконференции — в основу работы Автодора . . . . .                     | 1  |
| Четырнадцать лет на охране социалистических завоеваний . . . . .                                | 4  |
| ФЕЛИСТАК И.—Совхозы и МТС должны энергично участвовать в дорожном строительстве 1932 г. . . . . | 6  |
| А. Р.—Добьемся создания советского вездехода . . . . .  | 8  |
| ПОЛЬ-МАРИ.—Себестоимость автоперевозок в условиях ходрасчета . . . . .                          | 9  |
| В. Л.—Проблема использования автотранспорта зимой должна быть разрешена . . . . .               | 10 |
| РАВОВ ТИХ.—Диспетчерская служба в работе автопарка . . . . .                                    | 12 |
| М. С.—Автозавод им. Сталина в   |    |

|  |    |
|--|----|
| борьбе за импортную независимость . . . . .  | 14 |
| Гаражная смекала . . . . .   | 17 |
| Освобождаемся от иностранной зависимости в автотракторной и дорожной промышленности . . . . .      | 19 |
| ДЮМУЛЕН И.—Правила автомобильного движения в САСШ, и возможность использования их в СССР . . . . . | 20 |
| Новости мировой автодорожной техники . . . . .   | 24 |
| Техническая консультация . . . . .   | 26 |
| Рабселькоры-автодоровцы пишут . . . . .  | 27 |
| На общественный суд . . . . .  | 31 |

В номерах 33 иллюстрации

25 ФЕВРАЛЯ 1932 г.



Лучшие образцы подлинного большевистского упорства в борьбе за овладение техникой производства показали сталинградцы, краснопутиловцы и пролетарии многих других наших социалистических предприятий.

Огромные успехи достигнуты за истекший год в подготовке новых технических кадров. К началу 1932 г. во втузах, техникумах и ФЗУ обучаются около 2 млн. человек. Широко развернута массовая техническая



пропаганда. На XVII партконференции и в нашей печати приводится множество выдающихся фактов и примеров, свидетельствующих о том, что массовая борьба за технику явилась важнейшим рычагом в укреплении экономической независимости СССР.

На ряду с огромными успехами отмечается также целый ряд случаев явно неудовлетворительного состояния борьбы за овладение техникой, за образцовую постановку массовой технической пропаганды. Основной причиной указанных недочетов, как правило, является наличие оппортунистической недооценки решающего исторического значения лозунга об овладении техникой. Недооценкой того, что лозунг овладения техникой становится узлом, в котором переплетаются все проблемы социалистического строительства и классовой борьбы на нынешнем этапе" (Ц. О. „Правда“ от 4 февраля 1932 г.).

Задачи завершения в 1932 г. первой пятилетки и подготовка ко второй пятилетке, с ее гигантскими задачами, полной технической реконструкции всего народного хозяйства диктуют дальнейшее развертывание процесса овладения техникой. Необходимо освоение новых технологических процессов широкими слоями рабочих и инженерно-технических работников, в особенности громадными массами новых рабочих; необходимо, кроме плановой подготовки кадров во всей

системе стационарного обучения, широкое развитие производственно-технической пропаганды (из резолюции XVII партконференции по докладу т. Орджоникидзе).

Во вторую пятилетку, осуществление задач полной технической реконструкции народного хозяйства неразрывно связано с делом овладения техникой нашими хозяйственными кадрами, с созданием широких новых кадров собственной технической интеллигенции из рабочих и крестьян и с решительным поднятием культурного уровня всей массы трудящихся" (из резолюции XVII партконференции по докладу тт. Молотова и Куйбышева).

Годовщина речи т. Сталина об овладении техникой и решения XVII партконференции по этому поводу должны быть использованы для организации новой, еще более мощной волны массовых штурмов на борьбу за технику, за производственно-техническую пропаганду, на борьбу с трудностями и оппортунистическими шатаниями на этом решающем участке строительства социализма.

Начало этому новому штурму уже положено проведением всесоюзного массового смотра борьбы за технику, предложениями целого ряда профсоюзных организаций об объявлении дня 4 февраля постоянным всесоюзным днем техники и об учреждении ежегодно сталинских премий за новые крупнейшие технические достижения и научные труды.

Наша автодорожская общественность ни в какой степени не может удовлетвориться некоторыми имеющимися у Автодора достижениями в борьбе за технику. Надо прямо сказать, что Автодор в этой области пока что не может похвалиться особенно крупными достижениями. В наших организациях пока что очень слабо развита научно-техническая, исследовательская и изобретательская работа над вопросом автодорожной техники. Отсутствует какая-либо плановая и организованная постановка работы по массовой технической пропаганде.

Автодорожские организации должны включиться во всесоюзный массовый смотр борьбы за овладение техникой, должны организовать в своих рядах массовую проверку всей работы по проведению технической пропаганды, еще больше усилить борьбу автодорожских масс за овладение техникой, за техническую учебу, за максимальное содействие выполнению и перевыполнению планов автотракторного производства, рациональной эксплуатации автотракторного парка и дорожного строительства на 1932 год.

Лозунг т. Сталина об овладении техникой должен быть постоянно самым боевым лозунгом во всей автодорожной работе. Каждое объединение, каждая отдельная организация общества Автодор должны всесторонне проверить свою деятельность в борьбе за технику, всемерно оживить техническую пропаганду и учебу, чтобы быть во всеоружии для практического участия в тех гигантских работах, которые намечены решениями XVII всесоюзной партконференции.

Беспощадный огонь критики по оппортунизму всех мастей в практике автодорожской работы, максимальное повышение классовой бдительности и борьба за генеральную линию партии — таковы важнейшие предпосылки к действительному дальнейшему оживлению работы, к практическому участию Автодора в социалистическом строительстве.

**В. Рубцов**

---

**Выдвинутый т. Сталиным лозунг — «Большевики должны овладеть техникой» — является важнейшим лозунгом партии. Этот лозунг на деле должен стать лозунгом второй пятилетки, пятилетки завершения технической реконструкции хозяйства. Если мы не добьемся решительных успехов, и при том на широком фронте, в деле овладения передовой мировой техникой нашими большевистскими кадрами, мы не выполним основных задач второй пятилетки. Большевики теперь и здесь должны идти впереди и должны вести за собой массу инженерно-технических работников.**

Из доклада т. В. Молотова на XVII партконференции.



Отряд автодорзвев-мотоциклистов, принимавших участие в маневрах РККА

## ЧЕТЫРНАДЦАТЬ ЛЕТ НА ОХРАНЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ ЗАВОЕВАНИЙ

### К XIV ГОДОВЩИНЕ РККА

Рабоче-крестьянская Красная армия празднует XIV годовщину в момент, когда Советская страна, несмотря на все трудности, закончила постройку фундамента социалистической экономики, когда ленинский вопрос «кто — кого» решен бесповоротно против капитализма в пользу социализма, когда мы вступили в 4-й заключительный год пятилетки.

Величайшие победы Советского союза на всех фронтах хозяйственного строительства особенно знаменательны на фоне неслыханного мирового кризиса, безудержного роста безработицы и нищеты в капиталистических странах.

Все углубляющийся мировой экономический кризис приводит к резкому обострению против речей в лагере империализма, к новым войнам. События на Дальнем Востоке и в частности последние события в Шанхае убедительно говорят о том, что провокации, направленные к срыву мира, не прекращаются, что «все больше стирается грань между мирным положением и войной», несмотря на громкие и длительные речи о разоружении в торжественной обстановке международных конференций.

Все это требует от нас, поглощенных мирной стройкой, проводящих последовательную политику мира, бдительности, должной готовности к защите интересов рабоче-крестьянского государства.

Красную армию, отстоявшую в гражданской войне завоевания Октября и зорко охраняющую наши границы на протяжении всех последующих лет, мы должны окружить сейчас еще большими заботами, поддержкой.

Задача всемерного укрепления обороноспособности Советского союза — одна из ос-

новных задач полуторамиллионной автодорзвевской общественности.

В какой мере Автодор справился с этой задачей, в какой мере он развернул военную работу, военизировал свои ряды и помог делу моторизации и механизации нашей армии?

После 2-го расширенного пленума Центрального совета (июль 1930 г.) при Автодоре была создана специальная военная секция, под руководством которой началось развертывание военной работы в местных организациях общества.

В 1930 г., не имея еще достаточного опыта, военная секция не сумела добиться размаха в работе. Этот год характеризовался лишь участием в маневрах Красной армии московской и ленинградской организаций и созданием фонда для постройки шестиколесных автомобилей.

Но небольшой опыт работы 1930 г. дал все же большие положительные результаты. Успешная работа автодорских авто-мотоотрядов на маневрах была отмечена военным командованием. Контрольная цифра сбора средств в фонд шестиколесных автомобилей была перевыполнена на 38%, что дало возможность передать РККА 15 боевых автомашин и автоколонну им. Клима Ворошилова в составе 30 шестиколесных автомобилей.

В 1931 г., на основе предшествовавшего опыта, военная работа Автодора развернулась значительно шире. В основных крупных организациях (Москва, Ленинград, Западная Сибирь, Урал) были созданы военные секции. Участие в маневрах Красной армии принимали не только Московская и Ленинградская области, но и целый ряд других областей, как например Западно-сибирская, Северо-кавказская, Средне- и Нижне-вожжская, Нижегородская, Закавказская, Белорусская и др., причем большинство организаций Автодора заслужило благодарность военного командования за

1 Из речи т. Молотова на открытии XVII всесоюзной партконференции.

# БОЛЬШЕВИСТСКИМИ УСИЛИЯМИ ПРЕВЫСИМ ПРОЕКТНУЮ МОЩНОСТЬ СТЗ

ИЗ ДОКЛАДА г. ОРДЖОНИКИДЗЕ НА XVII ПАРТКОНФЕРЕНЦИИ.

Все вы прекрасно помните, как мы радовались пуску Сталинградского завода и сколько упорнейшей работы потребовал Сталинградский завод, прежде чем мы его поставили на ноги. Высокая американская техника не сразу нам далась.

Орган германской социал-демократии газета «Форвертс» не раз выражала свою радость, что большевикам не удастся справиться с заводом, вооруженным новой американской техникой. Орган германских меньшевиков злопыхательствовал над тем, что хотя город, где построен этот огромный завод и называется именем Сталина — стального человека, но все-таки одной стальной волей не взять этой высокой техники. Однако воля большевиков, воля рабочих властно подчинила себе этот гигант и заставляет его служить делу социализма, выбрасывать ежедневно свыше сотни тракторов на колхозные поля.

С большим трудом, с большим напряжением, но молодые кадры рабочих, молодые

инженеры и инженеры старшие, с опытом, взяли за дело со всей преданностью советской власти, и в настоящее время мы имеем завод целиком и полностью в наших руках. Завод в прошлом году 30 января дал 37 тракторов, а 30 января 1932 г. он спустил с конвейера 130 машин (аплодисменты).

Тов. Птуха мне только что передавал, что на заводе сейчас идет дискуссия о том, предел ли проектная мощность — 144 машины в сутки? Если мы сегодня имеем 130 машин в сутки, то несомненно не позднее чем в конце марта или в начале апреля мы будем иметь 144 машины в сутки.

Я согласен с теми товарищами из Сталинградского завода, которые считают, что 144 это же предел. Я уверен, что рабочие, инженеры и техники Сталинградского завода еще раз докажут нашим врагам, что они не только овладели заводом, не только дали полную проектную мощность, но будут спускать с конвейера и по 200 тракторов в сутки (аплодисменты).

успешную работу на маневрах, за умелое, четкое и быстрое выполнение заданий.

С огромным успехом Автотор провел кампанию по созданию специального фонда моторизации пограничных частей. Кампания приняла всеобщий характер, мобилизовала внимание к пограничникам всей пролетарской общности Советского союза и дала исключительные результаты. Контрольная цифра сбора средств, намеченная в начале кампании в размере 3,5 млн. рублей, превыполнена в несколько раз. К настоящему времени общая сумма сбора превышает 8 млн. рублей.

Собранные средства частично уже реализованы. Автотор передал Красной армии 16 глссеров, 100 велосипедов и несколько вездеходов. Остальные средства будут превращены в автомобили повышенной проходимости, мотоциклы, аэросани, которые будут сделаны рабочими наших заводов в порядке перевыполнения планов.

Какие задачи стоят перед военными секциями Автотора на ближайший период?

Прежде всего, при всех без исключения республиканских, краевых, областных и важнейших районных отделах должны быть в кратчайший срок организованы работоспособные военные секции. Подготовку военно-тех-

нических кадров из гражданского населения надо развернуть шире, проводя ее под углом подготовки бойца-специалиста, хорошо знающего свою машину и умеющего владеть ею в боевой обстановке. К участию в маневрах воинских частей надо еще шире привлечь автодорожные организации, формируя из членов Автотора постоянные воевизированные отряды.

Работу Автотора в Красной армии необходимо строить вокруг домов Красной армии и клубов воинских частей, организуя там автодорожные учебные базы. Возможно шире нужно практиковать шефство организаций Автотора и отдельных мощных производственных коллективов над специальными частями РККА. Помимо этого следует попрежнее практиковать проведение специальных сборов средств на моторизацию и механизацию армии и добиваться расширенного производства тех видов механического транспорта, которые имеют специальное оборонное значение (шестиколесные автомобили, мотоциклы, глссеры, аэросани, вездеходы).

Задача местных организаций — всемерно активизировать свою работу на этом ответственном участке с тем, чтобы в кратчайший срок превратить Автотор в подлинный общественный боевой резерв Красной армии.

# СОВХОЗЫ И МТС ДОЛЖНЫ ЭНЕРГИЧНО УЧАСТВОВАТЬ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ\*

До сих пор во многих местах участие МТС и совхозов в дорожном строительстве, осуществляемом в порядке трудового участия населения, рассматривается как добровольная помощь со стороны дирекции МТС и совхозов дорожным органам или районным исполкомам.

Это — неправильно. МТС и совхозы по постановлению правительства РСФСР от 20 июня 1931 г. привлекаются к трудовому участию в дорожных работах в обязательном порядке, так же как и население.

Несмотря на совершенную ясность и категоричность закона, МТС и совхозы в 1931 г. к трудовому участию в дорожном строительстве фактически привлечены почти не были.

При обследовании Ленинградской и Московской областей установлено, что из общего количества 51 МТС этих областей в дорожных работах с трудовым участием участвовало всего только 2 МТС.

Ни в Ленинградской, ни в Московской областях совхозы участия в дорожном строительстве не приняли.

Проверка подготовки к трудовому участию в 1932 г. установила, что участие МТС и совхозов в дорожном строительстве с трудовым участием не предусматривается их производственными планами, что директора МТС и совхозов продолжают рассматривать дорожное строительство как случайно навязанную кампанию.

К сожалению, дорожные органы не ушли значения МТС и совхозов и не предприняли почти никаких мер, чтобы дирекции МТС и совхозов развернули дорожные работы.

Нужно отметить, что ответственность за безразличное отношение МТС и совхозов к трудовому участию, за уклонение от дорожных работ в 1931 г. в значительной мере падает на дорожные органы, которые не использовали всех преимуществ и прав, предоставленных им законом 10 августа 1931 г., чтобы заставить дирекции МТС и совхозы выполнить закон.

В законе по вопросу об ответственности за уклонения от трудового участия (в п. 8) сказано следующее:

«В случаях уклонения граждан от трудового участия в дорожном строительстве они привлекаются к уплате денежного взноса в двойном размере против установленного ст. 7 настоящего постановления.

При несении в установленный срок взноса последний взывается в бесспорном порядке».

Имея в виду, что в том же законе (в пункте 9) участие МТС и совхозов в дорожном строительстве определяется наравне с трудовым участием населения, дорожные органы обязаны были использовать предоставленное им право и штрафовать МТС и совхозы за уклонение от дорожных работ.

Дорожным органам нужно понять, что уклонение МТС и совхозов от трудового участия следует рассматривать как прямое невыпол-

нение закона от 10 августа 1931 г. Принуждая дирекции МТС и совхозов к выполнению обязанностей, возлагаемых на них этим законом, они должны обращаться за помощью к прокурору и суду, привлекая виновных к уголовной ответственности по ст. 61 У. К.

Директора МТС и совхозов часто пытаются рассматривать трудовое участие, как временную проходящую кампанию.

Трудовое участие — плановая, из года в год со все расширяющимся кругом участия — повторяемая работа.

Основное преимущество этого факта — его территориальная и объемная стабильность, позволяющая со всею точностью осуществить плановое начало в дорожных работах, осуществляемых с трудовым участием.

Участие МТС и совхозов в дорожных работах, осуществляемых с участием населения, закон не ограничивает никакими условиями и примечаниями. В нем совершенно ясно сказано: МТС и совхозы к трудовому участию привлекаются наравне с трудовым населением, всей живой и механической тяговой силой и необходимым инвентарем и машинами.

Трудовое население привлекается на дорожные работы в порядке трудучастия и бесплатно на 6 дней в году. Отсюда совершенно ясно, что каждая единица рабочего скота, каждый трактор, каждый автомобиль, дорожная или иная какая-либо машина, полезная для дорожных работ и принадлежащая МТС и совхозу, должны проработать на дорожных работах в течение 6 дней в году.

Говоря об объеме участия МТС и совхозов в дорожных работах, очень часто забывают об участии в дорожных работах его технических кадров. Между тем постановлением правительства от 20 августа совершенно четко указано, что МТС и совхозы помимо живой и механической тяговой силы и машин обязаны предоставить в распоряжение риков инженерно-технических специалистов».

Связывая этот закон с законом от 10 августа 1931 г., необходимо установить, что дорожные работы, осуществляемые МТС и совхозами в порядке трудового участия, надо организовать и осуществлять под руководством и надзором специалистов МТС и совхозов.

Таким образом объем трудового участия каждой МТС и совхоза в дорожных работах с трудовым участием определяется произведением суммы всего механического оборудования и рабочего скота, умноженной на 6 дней ежегодного обязательного трудучастия, плюс техническая помощь, оказываемая риком, и техническое руководство дорожными работами, осуществляемыми в порядке трудового участия.

Место участия МТС и совхозов в дорожных работах с трудовым участием. В законе сказано: «МТС и совхозы привлекаются к участию в дорожных работах, проводимых с трудовым участием населения, на всех разрядах дорог, используемых ими для своего грузооборота».

\* В порядке обсуждения.

Но это не значит, что трудучастие МТС и совхозов должно ограничиться только постройкой или ремонтом дорог, предназначенных для внутреннего грузооборота МТС и совхоза.

Ясно, что дорожные работы на этих дорогах являются хозяйственным делом МТС и совхозов и засчитываются как выполнение трудового участия ни в коем случае не могут.

Совершенно бесспорно: МТС и совхозы в порядке трудучастия должны осуществлять дорожные работы на дорогах сельских, районных, краевых, республиканских и союзных, если они используются для их грузооборота.

Ограничивая трудовое участие МТС и совхозов на дорогах, используемых для своего грузооборота, постановления вовсе не ограничивают место расположения работ на самой дороге от места расположения МТС или совхоза.

Очевидно, если дорога тянется от станции железной дороги или пристани и если МТС и совхоз использует эту дорогу для доставки по ней своих грузов, то трудовое участие МТС и совхоза обязательно на всем протяжении этой дороги, независимо от расстояния ее начального или конечного пункта от самой МТС или совхоза.

**План трудучастия и производственный план МТС и совхозов.** Может ли МТС или совхоз, располагающий 50 тракторами, 10 автомобилями, 40 машинами, применимыми на дорработах, и 50 единицами рабочего скота, сбалансировать свой производственный план, не внося в него предусмотренное законом обязательство дать 900 трудодней на трудовое участие?

К сожалению, среди большинства директоров МТС и совхозов все еще процветают предположения и расчеты о возможности выделения 100 и 1000 рабочих дней по машинам и рабочему скоту из какого-то забалансового расчета, хотя почти все они в один голос утверждают, что даже для основных работ им времени не хватает.

**Трудовое участие МТС и совхозов в дорожном строительстве должно получить совершенно четкое отражение в производственном плане каждой МТС и совхоза.** Для каждого трактора, единицы рабочего скота в производственном графике их использования должны быть указаны особые 6 дней, когда трактор или лошадь отвлекаются на трудовое участие.

Дорожные органы должны добиться повсеместного и обязательного включения трудового участия МТС и совхозов в их производственные планы.

Однако одним включением трудового участия в производственный план МТС и совхозов выполнения плана дорожных работ мы еще не обеспечим.

Включая трудовое участие в производственный план МТС и совхоза, надо точно установить время (срок) трудового участия.

**Правильно выбранное время предопределяет успех дорожного строительства с трудовым участием.** Нельзя назвать производством дорожных работ в разгар основных сельскохозяйственных кампаний, т. е. в период весеннего сева, в период взмета паров, в период уборки урожая и озимого сева.

Шесть дней для трудового участия должны

быть выкроены в узкие сроки между этими кампаниями, но в такие дни, когда бы они не перегружались другими работами.

**Зимний период** для заготовки строительных материалов, на составление проектов дорожно-строительства — **первый срок.**

**Весенний период** в междурярье для производства подготовительных работ, трассировки и разбивки полотна дороги — **второй срок.**

**Предуборочный период** для производства основных дорожных работ — **третий срок.**

И между этими сроками — отдельные работы: подвозка материала, оканавливание, утюжка, подсыпка обочин и т. п.

Объекты трудового участия в дорожном строительстве МТС и совхозов, казалось бы, достаточно определены постановлением правительства от 10 августа. Тем не менее обследованием установлено, что объекты дорожного строительства выбираются недостаточно продуманно.

Очень часто дорога, построенная весной, запахивается и перепаживается осенью, построенная летом — становится ненужной весной и т. д. Такому способу развития дорожного хозяйства должен быть положен предел.

МТС и совхозы, являясь крупнейшим центром (для каждого данного района) сосредоточения технических сил, обязаны взять на себя инициативу составления плана дорог района с выбором и установлением твердых трасс постоянных дорог, обеспечивающих перспективное развитие грузооборота района.

**Взаимоотношения МТС, совхозов, сельсоветов и райисполкомов в вопросах трудового участия на дорожных работах.** Организация и проведение дорожных работ с трудовым участием на территории района является делом районного исполкома.

На территории сельсовета организатором и проводником дорожных работ с трудовым участием населения является сельсовет, полностью несущий ответственность за это дело.

В то же время МТС и совхозы в порядке постановления правительства от 20 июня 1931 г. обязаны предоставлять в распоряжение райкомов, а следовательно, сельсоветов, все технические силы для организации и проведения трудового участия.

В соответствии с этим положением МТС и совхозы по требованиям сельсоветов обязаны представить списки тракторов, рабочего скота, дорожных и прочих машин, подлежащих привлечению к трудовому участию, с указанием календарных сроков выпуска на дорожные работы машин и рабочего скота.

Не ограничиваясь одной формальной стороной, в порядке постановления от 20 июня 1931 г. МТС и совхозы выделением инженерно-технических работников обязаны принять непосредственное участие в составлении плана дорожных работ с трудовым участием по сельсовету, предусмотрев в этом плане объекты строительства, выполняемого самими МТС и совхозами в порядке трудового участия.

Весь план распределения и расстановки работы по объектам предполагаемого дорожного строительства по сельсовету должен быть проработан инженерно-техническими работниками МТС и совхоза в порядке обязательного трудового участия самой МТС и совхоза.

И. Феллистан



# ДОБЬЕМСЯ СОЗДАНИЯ СОВЕТСКОГО ВЕЗДЕХОДА

Зависимость автомобиля от времени года, климата в целом, от рельефа местности, грунтов и погоды — общеизвестна.

В порядке опыта применения автотранспорта в наших условиях уже можно утверждать, что севернее линии Киев—Харьков—Актюбинск—Семипалатинск—Благовещенск на Амуре (примерно; севернее 50° параллели) автотранспорт вне пределов города и хорошо расчищаемого шоссе используется глубокой осенью, зимой и ранней весной лишь как исключение.

Таким образом получается, что, примерно, на 5/6 всей территории СССР в течение 5—6 месяцев в году автотранспорт не используется в достаточной мере.

Стоимость тонно-километра груза немедленно подскакивает в несколько раз, грузооборот товаров кооперации на расстояниях в 150—200 км замедляется в 4—5 раз, также удлиняется по времени в несколько раз движение едущих по грунтовым дорогам, замедляется почта и т. п. и т. д.

Это, конечно, не соответствует темпам нашего социалистического строительства, и мы несем от этого убытки во много миллионов рублей.

Нам необходима автомашинка, работающая круглый год на любом грунте, при любой погоде, идущая по дорогам и вне дорог. Нам необходимо вездеход.

Как известно, так называемая проходимость машины складывается из способности машины преодолевать, без вреда для себя, неровности почвы (подъемы, кочки, ямы, пеньки и т. д.) и из способности машины преодолевать тяжелые для движения грунты (глубокая грязь, болотистый мягкий луг, канавы и лужи с водой, пеньки, снег и т. д.).

Все имеющиеся до сих пор так называемые машины повышенной проходимости обладают, главным образом, первым свойством — преодоления неровностей почвы и в значительно меньшей степени вторым — преодоления тяжелых грунтов, т. е. оказываются наиболее слабыми в наиболее важном для нас отношении.

Приспособления к этим повышенной проходимости автомашинкам для еще большей их проходимости разработаны и разрабатываются во многих вариантах и во многих местах.

Во многих районах Союза уже сама машина повышенной проходимости решит вопрос автомобилизации района; во многих районах Союза машина повышенной проходимости плюс упомянутые нами выше приспособления (обычно сводящиеся к гусеничной ленте с так называемыми «башмаками» или «шпорами», надеваемыми на оба задних колеса трехосной машины), тоже решат вопрос.

Но эти приспособления имеют много слабых сторон: они обычно громоздки, достаточно тяжелы, не исключают возможности внутренней пробуксовки, требуют повышенной мощности мотора или эксплуатации существующего мотора почти на пределе его мощности, сильно удорожают машину и т. д. и т. д.

Наконец самое важное — во многих районах и случаях они не решают вопроса. Проходимость машин с этими приспособлениями окажется недостаточной. Возьмите условия, где грунт требует малого удельного веса машины — болотистые грунты, жидкая глубокая грязь, сыпучие пески, снег.

Эти условия у нас слишком часты и слишком продолжительны по времени, чтобы ими можно было пренебречь. Решить вопрос автомобилизации какого-нибудь района в полном смысле слова при наличии указанных выше условий может лишь вездеходная машина. Без нее нельзя говорить о полном решении проблемы автомобилизации СССР.

В разработке типа вездеходной машины мы стоим перед большими трудностями, чем обычно в автопромышленности, ибо здесь нам придется работать часто без опыта автопромышленности Западной Европы и САСШ. Многих характерных для нас условий климата и грунтов нет в Западной Европе и САСШ.

Но трудности разработки типа вездеходной машины тем больше обязывают нас подлинно по-большевистски взяться за решение этой проблемы.

Мы имеем налицо все данные для решения проблемы. В самом существе планового социалистического хозяйства, в громадном размахе научно-исследовательской работы, в социалистическом соревновании и ударничестве, в мобилизации широких общественных организаций трудящихся масс — в первую очередь Автодора — уже заложены предпосылки успеха выполнения нашей задачи по разработке типа вездеходной машины.

Необходимо форсировать испытания, необходимо перевести строительство опытных образцов из слабо оборудованных мастерских на мощные заводы. Мы уже имеем некоторый опыт в этой работе; мы уже имеем и некоторое количество опытных образцов; у нас накопился какой-то материал для дальнейших шагов в этой области. Но работа ведется слишком медленно, в различных местах руководство этой работой не объединено, внимание ВАТО — организации, казалось бы, наиболее заинтересованной в этом деле, — далеко недостаточно. Автодор также недостаточно сильно мобилизует внимание общественности к этой проблеме.

Этому должен быть положен предел. Необходимо поставить изучение и решение проблемы вездеходной машины должным образом, необходимо обеспечить привлечение к этой работе имеющихся научных сил, необходимо использовать опыт работников, уже работающих на этом деле, необходимо объединение руководства опытно-исследовательской работой, необходимо обеспечить строительство более или менее больших серий, уже хорошо зарекомендовавших себя образцов. Автодору необходимо стать в первые ряды борцов за создание и осуществление типа советской вездеходной машины.

А. Ротзель

## ХVII ПАРТКОНФЕРЕНЦИЯ ПОСТАНОВИЛА:

ВО ВТОРОМ ПЯТИЛЕТИИ ПО ДОРОЖНОМУ И ШОССЕЙНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ И АВТОМОБИЛИЗАЦИИ ОБЕСПЕЧИТЬ БОЛЕЕ БЫСТРЫЙ ТЕМП РАЗВИТИЯ, ЧЕМ ПО ДРУГИМ ВИДАМ ТРАНСПОРТА.

# СЕБЕСТОИМОСТЬ АВТОПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ ХОЗРАСЧЕТА

Хозрасчет означает денежную оценку производственной продукции и оказанных услуг — так формулирует понятие хозрасчета зам. наркомфина СССР тов. Левин.

Мы хотим коснуться постановки этого вопроса в хозрасчетных транспортных организациях, в частности в одной из крупнейших автотранспортных организаций Союза — в Союзтрансе.

Недавнее совещание при секторе транспорта и связи НКФ СССР по вопросу об установлении единой методологии определения себестоимости автоперевозок и анализа ее показало, что эти вопросы как в самом Союзтрансе, так и в высшем руководящем автотранспортном органе — Цудортрансе — находятся в самом зачаточном состоянии. Изданные Цудортрансом руководящие данные по эксплуатационным расходам и измерителям работы автотранспорта не только не преподаны местам, но даже не все управления Союзтранса, ведающие автоперевозками, снабжены этим руководством. Никакого живого инструктажа по правильной постановке учета и отчетности себестоимости на местах Союзтрансе не ведет, анализ данных о фактической себестоимости автоперевозок, представляемых окружными конторами Союзтранса (ОКС) в центр, не производится.

Все сказанное может быть иллюстрировано следующим примером. Плановые задания на 1931 г. по себестоимости автоперевозок, посланные правлением Союзтранса на места, определяли ее для наиболее крупных ОКСов в следующих суммах (с тонно-километра): Ленинградская — 39,4 коп., Московская — 44,9 коп., Нижегородская — 64,9 коп., Харьковская — 46,9 к., Зап.-Сибирская — 57,0 к. и Средне-Волжская — 64,8 к.

Если сопоставить эти плановые задания с отчетными данными за первое полугодие 1931 г., то очевидно колоссальное расхождение между планом и выполнением. Колебания выражаются от 34,4% до 261%; так например Ленинградская ОКС при плановом задании в 39,4 к. выводит отчетную себестоимость тонно-километра в 1 р. 29 к., а в Зап. Сибири ОКС при плановом задании в 57,0 к. с тонно-километра показывает отчетную себестоимость в 19,6 коп. с тонно-километра. Невольно напрашивается вопрос: кто же прав в своих исчислениях — правление Союзтранса или ОКСы? К сожалению, ответа на этот вопрос, повидимому, пока нельзя получить ни от правления Союзтранса, ни от ОКСов.

Как было сказано, анализ фактического вы-

полнения себестоимости автоперевозок в правлении Союзтранса не производится; по заявлению представителей Союзтранса оно пока что произведено быть не может, так как получаемая планово-экономическим управлением Союзтранса конъюнктурная отчетность выполнения производственной программы и технических измерителей не согласуется с бухгалтерской отчетностью, получаемой финансовым управлением.

Поэтому правление Союзтранса в своих квартальных конъюнктурных отчетах ограничивается лишь констатированием печального факта, что плановые задания резко расходятся с фактическим выполнением без всякого анализа причин этого явления.

Не могут нам дать ответа на поставленный вопрос и ОКСы, потому что, получая от Союзтранса плановые задания, они не имеют подробной калькуляции, на основании которой исчислена эта плановая себестоимость. Конечно, эта калькуляция имеется (установленные правлением Союзтранса плановые ставки себестоимости исчисляются с точностью до десятых долей копейки), но почему-то эта калькуляция остается в недрах правления и на места не спускается. Если сам Союзтрансе не верит в ее реальность, для чего выводится эта фантастическая себестоимость?

Все попытки Союзтранса объяснить расхождение между плановой и фактической себестоимостью автоперевозок общими соображениями (вроде недостаточной обеспеченности автохозяйств ремонтными средствами и гаражами, плохим состоянием путей и т. п.) неудовлетворительны; все эти условия должны быть хорошо известны Союзтрансу при установлении плановых заданий для данной ОКС и учтены им в его калькуляционных исчислениях.

Союзтрансу предоставлены достаточные средства на капиталовложения, чтобы иметь возможность, не распыляя их, сосредоточить главную массу на наиболее ответственных участках работы, создать там наиболее выгодные и наилучшим образом технически обслуживаемые условия и на опыте этих участков выработать уже действительно реальные нормы себестоимости автоперевозок.

Мы считаем, что определение и анализ себестоимости автоперевозок является первоочередной задачей Союзтранса, без правильной постановки которой Союзтрансе не сможет провести в жизнь одно из важнейших указаний т. Сталина — хозрасчет.

Поль-Мари

# ПРОБЛЕМА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТА ЗИМОЙ ДОЛЖНА БЫТЬ РАЗРЕШЕНА

Вопросам использования автотранспорта зимой, имеющим огромное значение для промышленных и пассажирских перевозок в климатических условиях Советского союза, до сих пор уделяется недостаточное внимание.

Помещая настоящую статью одного из работников Северолеса о крайне невнимательном отношении ряда организаций к снабжению северной промышленности автосанями и аэросанями и о прохождении соответствующих заказов в ряде организаций, редакция просит все учреждения и работников, связанных с зимним моторным транспортом, высказаться на страницах журнала по этому вопросу.

Редакция

Более полгода необъятные пространства наших северных окраин и Сибири покрыты снежными покровами.

Снежные целины, да и мало наезженный проселок трудно поддаются завоеванию их современной автоматотехникой, но все же они вынуждены отступить перед лучшим советским снегоходом — аэросанями.

Редкие затерянные в глухих лесах колхозы, лесные базы и становища Северного края имеют только еле заметные проселки-тропы, по которым пока движется лишь клыча, олень и собака. Эти три транспортных «двигателя» помогают осуществлять огромные задачи, возложенные на край партией и правительством по лесозаготовке, рыболовству и заготовке пушнины.

Выходом из положения на ближайшее время является создание таких средств передвижения, как аэросани и автосани.

Руководящие органы Северка своевременно ушли всю выгоду применения этих видов транспорта и всячески стараются внедрить их в хозяйственную жизнь края.

Северолес, как крупнейшая хозяйственная единица в Северке, уже третий год поддерживает связь с научными организациями, конструирующими автосани-вездеходы.

Зимой 1930 г. Северолес построил гусеничный автомобиль по патенту проф. Н. Ветчинкина. Этот автомобиль испытывался в Архангельске и, несмотря на некоторые недостатки кустарно выполненной модели, опыт показал, что мысль создания автосаней верна.

Автосани со старым мотором 20 л. с. «Форд Т» хотя медленно, но идут на целине, давая до 10 км в час.

На основе этих опытов, не имея под рукой лучшего, весной 1931 г. Северолес заказал Научному автотракторному институту в Москве разработку проекта переделки автомобиля «Форд А», как более мощной и современной машины для гусениц по системе проф. Ветчинкина. Проект в основном готов.

На зиму 1931—32 года Северолес заказал НАТИ разработать и построить другую конструкцию автосаней. Кроме того, для удешевления гаражного строительства на севере, Северолес заказал НАТИ проект установки, обогревающей радиаторы автомаши, хранящихся в холодных гаражах и сараях в зимнее время (изобретение НАТИ).

Имея прошлой зимой одни аэросани с мотором-инвалидом, Северолес все же убедился в

их приспособленности к северному бездорожью и принимает самые энергичные меры для приобретения еще нескольких аэросаней; заказывает аэросани и крайисполкомом.

Для практического осуществления этого дела Северолес не раз командировал работников в Москву и Ленинград для размещения заказов, получения материалов, моторов и для связи с научными организациями, выявляя лучшие образцы автосаней и аэросаней.

Работникам Северолеса пришлось убедить в равнодушии ряда московских учреждений, имеющих отношение к автомобилизации страны, работники которых подчас не могут оценить всей серьезности северного бездорожья.

Вот примеры:

Центральный совет Автодора, в лице секции зимнего автотранспорта и автосекции, мало занимаясь вопросом практического применения автосаней и материалов по этому вопросу не имеет, несмотря на то, что в СССР не раз производились соответствующие испытания. Вместо реальной помощи Северолесу в постройке автосаней руководители Автодора беспомощно разводили руками.

В июне в Бризе ВАТО созывалось совещание по вопросу гусеничных автомобилей и, несмотря на приглашение, представитель Автодора не был.

Главдортранс, видимо, в бездорожный транспорт не верит вовсе; сотрудник его автодела «успокаивал», что на ближайшее время создание автосаней «невозможно».

РИАТ вовсе не интересуется этим вопросом; он готовит кадры, а будут ли эти кадры строить автосани или ездить на них, это, видимо, им не касается.

У пионера этого дела — НАТИ тоже неблизко: при наличии отдела бездорожного транспорта, заказанный Северолесом проект автосаней выполняет газогенераторный отдел, и только после совещания при Бризе ВАТО и при НАТИ отдел бездорожного транспорта взглянул на проект и вместо необходимой консультации лишь подчеркнула некоторые недостатки.

Для дальнейших опытов с гусеницей системы проф. Ветчинкина Северолес намерен был построить хотя бы одну машину. Для этого ВСНХ предложил отпустить одну «Форд А» для переделки его на гусеницы. С марта, несмотря на частые посещения ВСНХ председателем Северолеса, сектор машиностроения машины не отпустил и при всей серьезности про-

блемы зимнего транспорта сумел прокормить «завтраками» Северолес с марта по сентябрь.

Кроме этих неувязок, бюрократизма и равнодушия при осуществлении постройки автосаней и аэросаней встречаются трудности производственного порядка.

Обойдя многие московские предприятия и мастерские, Северолес не мог разместить заказа на изготовление некоторых деталей, необходимых для постройки гусеничного автомобиля.

НАТИ, работающий в этой области, не имеет в своих мастерских даже фрезерного станка и тоже ищет производственной базы для своих заказов, живя мечтой о новом, строящемся черепашьими темпами, опытном заводе.

Некоторые институты, имея прекрасно оборудованные мастерские, не берут заказов, ссылаясь на отсутствие работников и низкую квалификацию своих же учеников.

Заводы не берут таких «мелких» заказов, несмотря на то, что эти скромные заказы могли бы решить очень большие проблемы.

С постройкой аэросаней — тоже трудности. Были попытки отдельных заводов Москвы и Ленинграда строить аэросани, но стоимость их еще очень велика (14—15 тыс. руб. без мотора). Кроме того, при заказах на аэросани заводы обязывают заказчика доставить более сотни наименований различных сортов материалов — от стальных труб до пружинной проволоки включительно.

Крупным препятствием для внедрения аэросаней является полное отсутствие легких авиомоторов для них, о необходимости производства которых для нашего аэросанестроения настоятельно надо ставить вопрос перед ВСНХ во всей его широте.

Требования на аэросани, автосани и автомобили повышенной проходимости предъявляет не только Северолес, но и Зернотрест, Наркомсвязь, многие тресты лесной промышленности. Но не все учреждения рискуют испытывать мытарства, перенесенные Северолесом. Работая в одиночку, Северолес многого добиться не сможет. Требуется объединение всех интересующихся этим вопросом организаций, увязка с научными организациями, работавшими в этой области.

Учитывая огромное значение этого вида транспорта для обороны страны, надо разрешить все трудности, возникающие при всяком нововведении, к которому относятся и машины бездорожья.

Всю эту большую организационную работу и должен взять на себя Центральный совет Автодора через секцию зимнего транспорта, которая должна объединить производителя и потребителя в единый фронт. ЦС должен создать широкое совещание заинтересованных организаций (Научный комитет НКС, отделы рационализации Зернотреста, Главлеспрома, представительство Севкрая, НАТИ, ВАТО и др.), на котором обсудить лучшие образцы и проекты автосаней и аэросаней для воплощения в жизнь проекта постройки аэросанных поплавков конструкции НАТИ. Протолкнуть в жизнь обогревательную установку для радиаторов. Помочь НАТИ в постройке опытных моделей автосаней, добиваясь производственной базы и отпуска необходимых агрегатов и материалов. Освещение этих вопросов в печати должно привлечь внимание широких масс и общественности к этому делу.

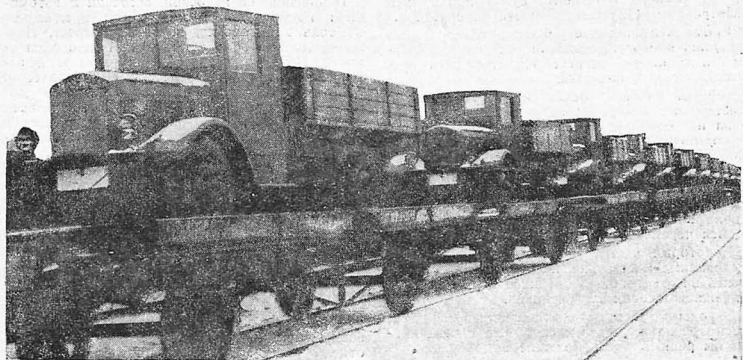
В. Л.

г. Архангельск

Союзфото

ДАДИМ ЛЕСОВЕЗАМ  
ЛЕСОПРОМХОЗОВ ХО-  
РОШУЮ ДОРОГУ! Работ-  
ницы лесопункта Воло-  
годского прамхоза под-  
держивают в порядке  
ледяную дорогу





Подготовка к третьей большевистской весне.  
Грузовики Ярославского завода идут на социалистические поля

Фото А. Шайкета

## ДИСПЕТЧЕРСКАЯ СЛУЖБА В РАБОТЕ АВОПАРКА

Одним из мероприятий для рационализации работы автопарка является диспетчеризация, которая ведет к круглосуточной работе машины, увеличению процента полезного пробега, уменьшению простоев, четкому планированию перевозок и пр.

Диспетчеризация, как метод конкретного руководства и управления движением, способствует устранению обезлички и уравниловки, вводит четкую ответственность каждого лица за порученный ему участок работы.

Диспетчеризация на автотранспорте уже проводится в жизнь, но не в таких масштабах, на которые имеет право, и еще носит экспериментальный характер.

В то же время нет никаких сомнений, что диспетчеризация на советском автотранспорте — уже совершившийся факт, и имеющийся в этом деле опыт работы ляжет в основу дальнейшей работы.

Первые попытки ввести диспетчеризацию на местном транспорте относятся к 1923 г., когда в Москве пытались применить его при городских перевозках багажа большой скорости. К сожалению, работа эта вскоре заглохла, и следующую попытку, увенчавшуюся на этот раз успехом, мы видим в Киеве, в областной конторе Союзтранса.

Точком для введения диспетчеризации в Киеве послужил низкий уровень эксплуатационных показателей в 1-м и 2-м кварталах 1931 г. По инициативе тт. Малахова, Либерсона, Скоробогатова, Гринько, Наземцева и др. коллектив местной конторы занялся изысканием методов наилучшего использования транспортных средств. Летом 1931 г. киевская областная

контора Союзтранса организовала у себя диспетчерскую службу следующим образом.

Транспортно-эксплуатационный отдел конторы был реорганизован в эксплуатационный, в составе которого создали группу перевозок с диспетчерской частью.

Роль группы перевозок заключается в оформлении всех операций по перевозкам, в концентрации всех сведений о невыезденных грузах. Эта же группа извещает клиентов о прибытии грузов, устанавливает очередность перевозок и пр.

Старший диспетчер составляет посуточный план перевозок и передает его вместе с перечнем маршрутов для каждой автомашины дежурному диспетчеру, который и регулирует движение машин, устраняет непроизводительные простои, перебрасывает — при «пробах» — машины в другие пункты. Связь с шоферами диспетчер поддерживает по телефону.

Для фиксации работы машин применяется очень простой аппарат — «автослед», на котором отмечается ход машины, время прибытия из пункт и отъезда.

Оправдала ли себя диспетчеризация в Киеве? Безусловно. Это видно на росте показателей.

В 1-м квартале 1931 г. общий пробег машины в километрах равнялся 115 км., во 2-м — 112 км., а в 3-м квартале, когда начала вводиться диспетчеризацию, он возрос до 124 км и в 4-м — до 135,4 км.

Увеличился и коэффициент использования пробега (соответственно по кварталам — 58,8%, 59,6%, 61,2%, 76,9%). Наконец коэффициент использования тоннажа по кварталам также дает: 55,4%, 54,7%, 61,8%, 66,1%.

# ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ИМЕЕТ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ

ИЗ ДОКЛАДА ТОВА. В. В. КУЙБЫШЕВА О ВТОРОЙ ПЯТИЛЕТКЕ НА XVII ПАРТКОНФЕРЕНЦИИ

Исключительно важное значение во втором пятилетии принимает развитие **ДОРОЖНОГО И ШОССЕЙНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА**, которое должно разгрузить ж.-д. транспорт от перевозок на короткие расстояния и подготавливать к освоению новые промышленные и с.-х. районы.

Дорожное и шоссейное строительство имеет еще тем большее значение, что при нашем крупном с. х. без устроенных дорог абсолютно нельзя овладеть процессом производства и нельзя достигнуть нужных экономических результатов от уборки урожая.

Таков производственный эффект, полученный от автодиспетчеризации в Киеве.

Мы остановились так подробно на опыте киевлян потому, что их система диспетчеризации — самая жизнеспособная и эффективная.

Несколько позже киевлян работу по диспетчеризации начали проводить в Саратове, Москве и Ленинграде. Однако системы диспетчерования в этих городах еще недостаточно изучены, и об эффективности говорить еще рано.

Опыт киевлян был подхвачен также Харьковом, Одессой, Тифлисом, и там он принес хорошие результаты. Это отметила проходившая в конце января первая всесоюзная конференция по диспетчеризации на местном транспорте.

Конференция отметила и другое: недооценку со стороны профессиональных и хозяйственных органов значения дела диспетчеризации и, как результат этого, — позднее заострение внимания на вопросах диспетчеризации.

В области диспетчеризации на автотранспорте сейчас наиболее актуальными являются разрешение следующих вопросов.

Создать в больших городах опытные участки для практической проработки диспетчерской службы. Привлечь к осуществлению диспетчеризации широкие массы рабочих, служащих, ИТР. Изучить по всей сети местного транспорта грузовые потоки, — без этого невозможна правильная и максимально-эффективная эксплуатация автомашин. Приступить к подготовке кадров диспетчеров, командиров движения на автотранспорте. Провести широкую псеуларизацию опытов диспетчеризации на автотранспорте.

Вот вкратце те вопросы, от скорейшего решения которых зависит и скорейшее осуществление диспетчеризации на автотранспорте.

Диспетчеризация — одно из важнейших звеньев в общей цепи мероприятий, на основе которых местный транспорт сумеет выполнить и перевыполнить транфинплан 1932 г.

Тих. Равов

# БОЛЬШЕ ТРАКТОРОВ И АВТОМОБИЛЕЙ

ИЗ РЕЧИ ТОВА. ОСИНСКОГО НА XVII ПАРТКОНФЕРЕНЦИИ

Тов. Молотов сказал, что к концу пятилетия мы будем производить 300—400 тыс. автомобилей. По-моему, эта цифра недостаточна и то, что она недостаточна, можно с большой легкостью показать вот какими сопоставлениями. Мы собираемся в 1937 г. выплавить 22 млн. тонн чугуна.

Франция выплавляла 10 млн. тонн чугуна до начала кризиса и в то же время Франция производила 248 тыс. автомобилей и 85 тыс. мотоциклов, итого 333 тыс. единиц, на которых можно передвигаться; Англия, производившая 8 млн. тонн чугуна, производила около 400 тыс. единиц для передвижения; Германия, производившая 13 млн. тонн, производила 250 тыс. единиц для передвижения. Мы собираемся выплавить 22 млн. тонн чугуна, и думаем остаться на уровне 300—400 тыс. автомашин. Это не выйдет.

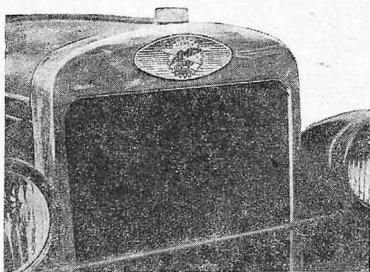
СТАЛИН. Пятилетняя программа считается у нас минимальной. У нас будет еще ежегод-

ные контрольные цифры, которые будут расширять пятилетний план из года в год. У нас будут кроме того встречные планы, которые приведут к дальнейшему расширению пятилетнего плана.

ОСИНСКИЙ. Я именно и подчеркнул, что это является отправным вариантом. Совершенно правильно. И я предьявляю встречный план от лица общественной организации, именуемой «Автодор». (Смех). Автодор на своем съезде выдвинул встречный план — миллион автомобилей в 1937 г. И только эта цифра соответствует как тому уровню выплавки чугуна, которого мы достигаем в 1937 г., так и еще вот чему. Если вы возьмете, какая доля металла в Соединенных Штатах затрачивается на автостроение, то увидите, что она составляет 18 проц. Между тем, у нас на всю автотракторную промышленность намечается около 8 проц. на 1937 год.

# АВТОЗАВОД ИМ. СТАЛИНА В БОРЬБЕ ЗА ИМПОРТНУЮ НЕЗАВИСИМОСТЬ

БЕСЕДА С ДИРЕКТОРОМ ЗАВОДА Т. ЛИХАЧЕВЫМ



...751 «новых АМО» выпустил завод им. Сталина в январе

Напряженная борьба за выполнение промфинплана первого периода пуска завода прошла вполне удовлетворительно. Программа на январь была — 750 машин, на тридцать первое января была выпущена 751 машина.

В этой борьбе за промфинплан мы не упускали из виду важнейшую проблему освобождения от импортной зависимости, поставленную перед всей индустрией СССР. Весь ход развертывания производства настойчиво напоминал об этом. С первых же шагов пускового периода мы столкнулись с нехваткой инструмента, с ненадежностью нашего инструментального цеха. Он располагал инструментом

«в обрез». При конвейерной системе ненастроенное инструментальное хозяйство создавало напряженное положение с выполнением производственного плана.

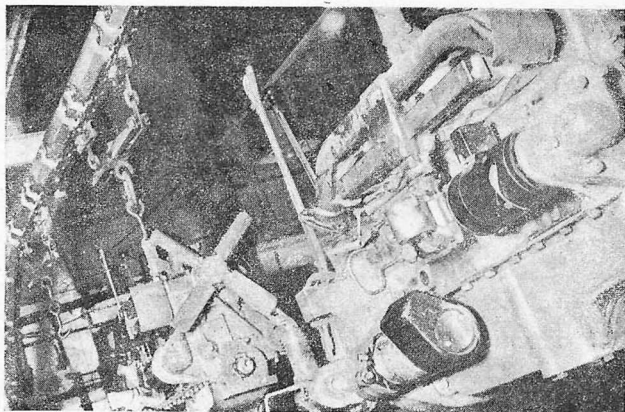
Мы не могли допустить, чтобы на нашем заводе повторялось то, что имело место на первых порах на Сталинградском тракторном заводе, где за полным истощением инструментов приходилось посылать аэроплан за новыми инструментами. Теперь эти «детские болезни» в корне изживаются на наших автотракторных заводах.

Что касается нашего завода им. Сталина, то мы мобилизовали наш инструментальный цех на производство самых сложных инструментов.

Мы не только не хотим оставаться с небольшим запасом инструментов, но стремимся полностью наладить у себя на заводе все сложные и новейшие инструменты, которые необходимы для нашего конвейерного и поточного производства. Мы не можем допустить какой-либо зависимости от импортного ввоза и уже добились многого.

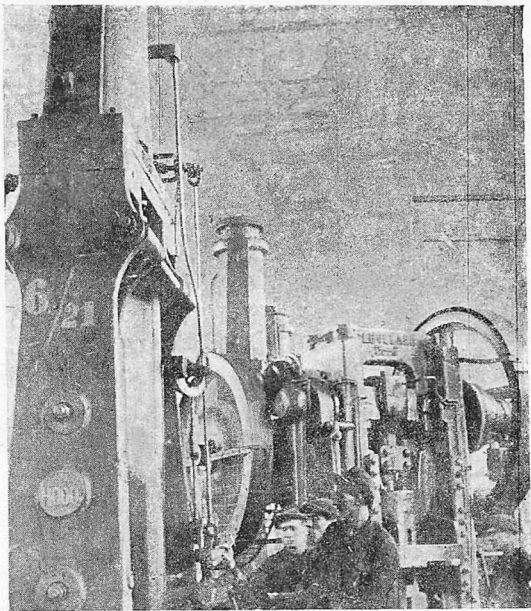
Мы уже производим на нашем заводе вполне самостоятельно и успешно такие инструменты, как проценки «Эллипс», развертки «Келли», метчики кривые к гайкорезным автоматам, плашки для нарезки резьбы «Дотометрик», плашки «Лэндис», некоторые фрезы «Феллат», протяжки длиной до 800 мм, плашки для накатки резьбы, штампы для холодной высадки болтов, стандартный скольчатый кондуктор и др.

Дело осложняется тем, что у нас еще нет в достаточном количестве новых и сложнейших американских станков для производства



Завод им. Сталина. Готовый автомобильный мотор на передаточном конвейере

**Завод им. Сталина.** В ответ на наглую клевету Рябушинского о том, что новый АМО якобы построен им, сталинцы выпустили в январе 1932 г. такое количество машин, о котором при Рябушинском нельзя было даже серьезно говорить. На снимке — кузница автозавода им. Сталина. Паровые молоты



инструмента. Лишь один-два завода в Америке выпускают эти станки. Но мы всячески приспособляемся, упрощая производство, применяя для этого те станки, которые имеются под рукой. Мы достигли в этом отношении значительных «технических реформ». Так, вместо специального станка для шлифовки профиля долбяков (фрез) «Феллат», мы довольно успешно используем плоскошлифовальный станок «абразив».

Скоро мы должны получить заказанные в Америке станки для производства инструментов, и тогда мы совершенно освободимся от их импорта. Но конечно нужно идти еще дальше. Нужно, чтобы наша машиностроительная промышленность приступила к производству сложных станков.

Но раньше всего необходимо иметь в виду, что пуск двух крупных инструментальных заводов — «Фрезер» и «Калибр» — полностью не обеспечит наши автозаводы стандартными инструментами. Следует принять все меры к кооперированию производства инструментов, мобилизации всех производственных возможностей инструментальных мастерских наших автозаводов для усиления производства инструментов.

Автозавод им. Сталина совершенно освобождается от импорта пробковых изделий. Одесский завод «Большевик» начал успешно про-

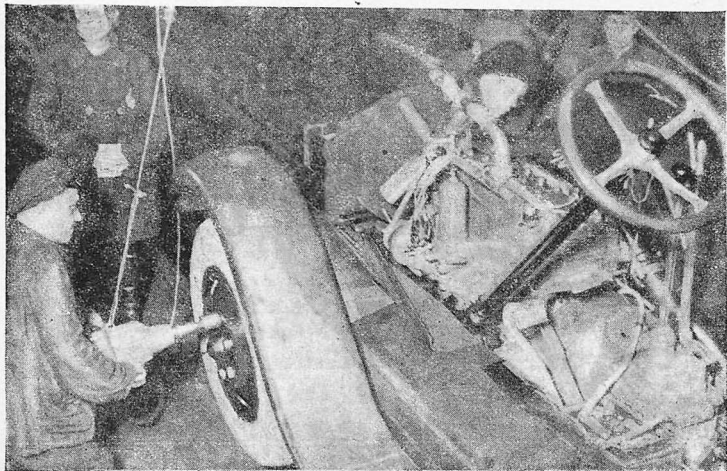
изводить из пробки 6 очень существенных деталей, которые до последнего времени приходилось ввозить из-за границы.

Большие достижения имеются в советском производстве резиновых изделий для авто-тракторной промышленности. Отчасти это происходило по инициативе, заказу и прямым указаниям автозавода им. Сталина. Наш завод делает формы для выделки резиновых изделий. По этим формам резиновые части (диск гибкий, манжеты поршневые, ремень-вентилятор и пр.) делают для нашего завода «Красный треугольник» и «Каучук».

По всей разнообразной номенклатуре резиновых агрегатов и отдельных резиновых частей мы добиваемся полной импортной независимости.

Весьма многообещающи те опытные мероприятия, которые производятся бюро производства завода им. Сталина по замене цветных металлов черными. Старая марка машины АМО изобиловала цветным металлом. Тип новейшей машины «АМО-3» мы получили из Америки, где конструктора стремились к возможно большей замене цветных металлов иными. В новейших конструкциях американских автомашин уже отчетливо чувствуется вся важность замены цветных металлов для удешевления себестоимости машин.





Завод им. Сталина. Главный конвейер. Насадка колес.

Союзфото

Не приходится доказывать, какое большое значение имеет в условиях нашего производства возможность как можно меньше применять, где только это возможно, цветной металл. На данный период, пока разовьется наше советское производство цветных металлов, это даст возможность как можно меньше прибегать к импорту дорого стоящего цветного металла для нужд автотракторной промышленности.

При всем «радикализме» американских конструкторов в замене цветных металлов опытные изыскания на заводе им. Сталина показали, что можно идти в этом отношении еще дальше, без всякого ухудшения качества всей машины и отдельных ее частей. Мы установили, что для целого ряда деталей бронзовое литье можно заменить литьем из ковкого чугуна, например вкладыши крайних подшипников, смазочный патрубков и пр. Бронзовое литье можно также заменить железными трубами, листовой цветной материал — черным листовым железом (корпус верхней коробки радиатора, корпус нижней коробки радиатора, коробки скоростей, шайбы), бронзовое литье заменяется листовой латуной, латунными трубами, и даже латунные трубки заменяются трубами из черного металла.

Установлено, что при переходе с обычного способа литья на литье под давлением заметно сокращается отход металла.

Те трудности, которые происходят на заводе с выпуском ковкого чугуна, задерживают широкую замену цветных металлов черными. Но эти трудности будут вскоре преодолены, и тогда замена цветного металла черным получит массовое применение. Нужно только,

чтобы заводы-поставщики присылали черный металл требуемого качества и стандарта. Тогда импорт для нужд автотракторной промышленности будет доведен до минимума.

\*\*

В беседе с нашим сотрудником зам. директора завода им. Сталина тов. Елисеев заявил: «С организацией на Нижегородском автозаводе им. Молотова производства колес к автомашинам (а это производство ставится там очень широко) чрезвычайно укрепляется импортная независимость всей автомобильной промышленности. Почти на-нет сведется импорт для наших автозаводов, если мы наладим советское производство электрооборудования для автомашин.

Но на сегодняшний день нет еще должного сдвига в этом деле. Мы заключили соглашение с Электрозаводом на поставку важнейшего электрооборудования для наших машин еще с первого квартала текущего года. Но Электрозавод медленно налаживает производство нужного нам электрооборудования; главное, нет еще производства полного комплекта электрооборудования.

По всем данным производство полного комплекта электрооборудования будет налажено лишь к третьему кварталу текущего года.

Наша печать, в особенности специальная, в первую очередь журнал Автотора «За рулем», должна тщательно и систематически следить за тем, как Электрозавод и другие заводы овладевают производством электрооборудования для автотракторной промышленности. Нужно мобилизовать общественное внимание вокруг этого производства.

М.С.

# ГАРАЖНАЯ СМЕКАЛКА

## 28. КАК СДЕЛАТЬ ТОРЦОВЫЙ КЛЮЧ

Предложение Д. Литвинова, г. Славянск, Донбасс

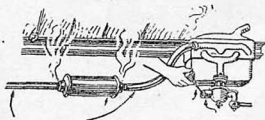
Из куска железа или стали загибается на торце шестигранник по размерам, соответствующим гайке, для которой нужно сделать ключ.

Затем взяв подходящего диаметра трубку, нагреваем ее конец и забиваем в него сделанный ранее шестигранник. Удалив теперь шестигранник из трубки, мы получим в последней шестигранное отверстие, необходимое для нашего торцевого ключа.

В противоположном конце трубки просверливаем сквозное отверстие, в которое вставляем ручку для вращения.

## 29. ПРОВЕРКА НЕПЛОТНЫХ СОЕДИНЕНИЙ

При малейшей неплотности в соединениях глушителя с выпускной трубой газ прорывается через отверстия и попадает в машину

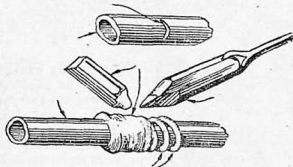


Для отыскания неплотных соединений и отверстий, через которые происходит утечка газа, применяется следующий способ.

Поставив машину на яркий свет и запустив мотор, вливают в воздушное отверстие карбюратора немного керосина. Тотчас же из всех щелей и неплотно пригнанных отверстий покажутся стуйки дыма

## 30. ПОЧИНКА ТРУБОПРОВОДОВ

Для починки давших течь бензиновых или мелкопроводных трубок предлагается следующий способ.

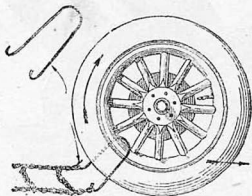


На расстоянии одного сантиметра с каждой стороны образовавшегося отверстия зачистить поверхность трубки наждачной бумагой. Затем взять медную проволоку и свободно обернуть ее вокруг зачищенного участка трубки, после чего прижать ее к трубке, как показано на рисунке.

## 31. ХОМУТ ДЛЯ НАТЯГИВАНИЯ ЦЕПИ

При натяжении цепи на колесо очень удобен следующий способ.

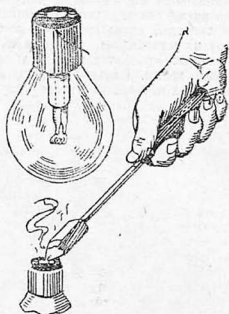
Из толстой проволоки изгибается хомут с двумя крюками на концах (см. рис.). Пропустив ее между спицами так, чтобы она охва-



тила шину с двух сторон, одевают на ее крюки последние звенья цепи, растянутые на земле позади колеса. Затем медленно прокатывают вперед машину, после чего цепь обовьется вокруг шины и легко будет соединить ее концы.

## 32. ЭКОНОМИЯ ЛАМПОЧЕК

При перегорании одной из нитей в двухконтактной лампе накаливания передних фонарей автомобиля лампочки обычно выхлывают из уло-

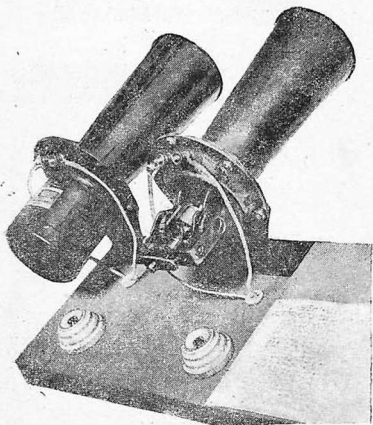


требления. Между тем их очень легко превратить в одноконтактные лампочки для заднего фонаря и сигнала «стоп».

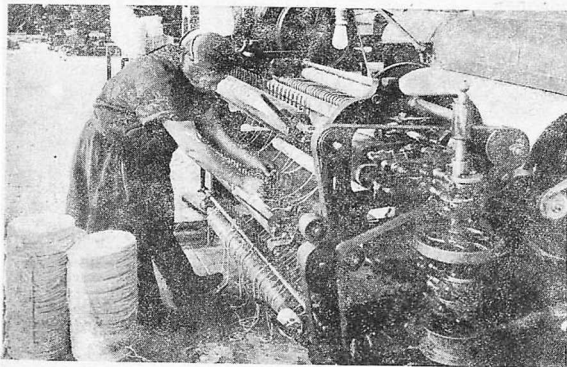
Делается это следующим образом. На оправе лампочки, со стороны изоляции помещаются контакты. Взяв паяльник и нагрев его, сплавляют оба контакта маленькой полеречной (см. рис.), после чего лампочка снова будет служить. При этом необходимо проследить, чтобы контакты не были бы присоединены припоем к металлической оправе, что может вызвать короткое замыкание.

# ОСВОБОЖДАЕМСЯ ОТ ИНОСТРАННОЙ ЗАВИСИМОСТИ

## ВИТРИНА № 1

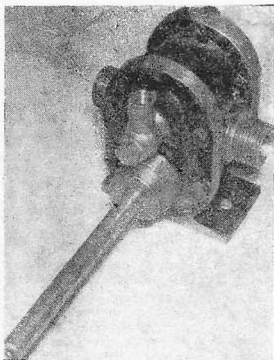


На первом съезде Автодора на специальной выставке были показаны авточасти и предметы автооборудования, которые уже сконструированы советской промышленностью и которые должны быть в ближайшее время сняты с импорта. Слево — электрические сигналы, сконструированные в СССР и по качеству не уступающие заграничным, к производству которых Снабавтодор должен приступить в ближайшее время. Направо — витрина изделий автомеханических мастерских Снабавтодора



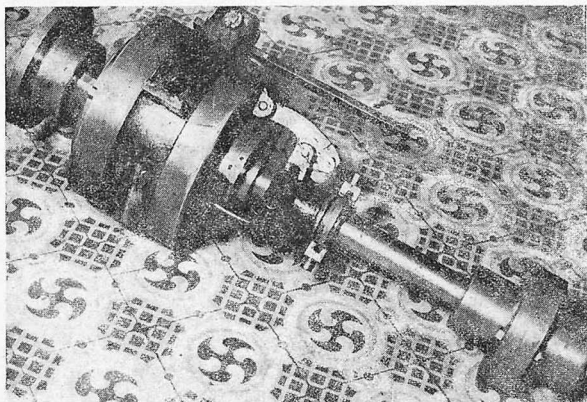
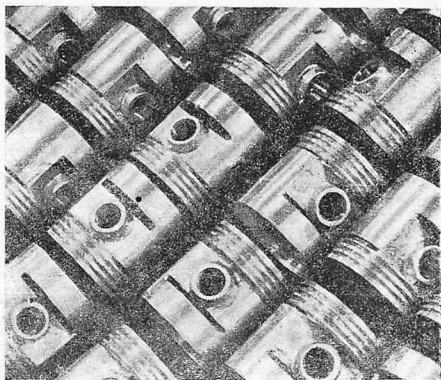
Тормозная лента «Ферадо» до сих пор возилась из-за границы. Сейчас Егорьевская фабрика на основе рабочего изобретательства начала выпускать ленту «Ферадо», по качеству не уступающую заграничной. На снимке — ударница — комсомолка за заправкой ватного станка

# В АВТОТРАКТОРНОЙ И ДОРОЖНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



Шестеренчатая помпа для судового мотора до сих пор ввозилась из-за границы. На фото—помпа, сконструированная и выпущенная в СССР

Поршни для моторов Форд, которые в большом количестве необходимы советскому автопарку. Изображенные на фото поршни отлиты в СССР



Реверсионная муфта для судового двигателя типа „Парагонг“, сконструированная и изготовленная в СССР

Помещая первую витрину автомонооборудования, изготовляемого в СССР взамен ранее ввозимого из-за границы, редакция „За рулем“ просит все автотракторные предприятия присылать для помещения в журнале снимки тех изделий, которые освобождают нас от импорта, сопровождая их подробными подписями.

# ПРАВИЛА АВТОМОБИЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ В САСШ И ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИХ В СССР\*

Сигнал «No Parking» бывает двух родов: 1 — действующий только в определенные часы и 2 — действующий во всякое время дня и ночи. На всех центральных улицах воспрещается ставить машину от 8—45 утра до 6—15 вечера или даже до 10—30 вечера (последнее обычно в районе театров). На соответствующих сигналах, висящих на каждом столбе, а там, где их нет — на специальных, это совершенно точно написано. Например, в Детройте на главной улице «Вудворт Авеню» стоянка машин воспрещена на расстоянии 8 миль (12,8 км), за исключением только некоторых мест. Очень часто около магазинов, кафе, ресторанов стоянка разрешается в течение определенного времени: 15 минут, 20 минут, ½ часа и 1 час на той же улице, где стоянка воспрещена почти по всей ее длине; тогда вместо сигнала, воспрещающего стоянку, будет висеть сигнал, разрешающий ее в течение указанного времени с такого часа до такого.

На улицах со свободной стоянкой, в этом случае не висит никаких сигналов. Имеются места, где нельзя стоять, это — подъезды гостиниц, кино, ресторанов, магазинов; в этом случае на тротуаре стоят два сигнала, воспрещающие стоянку между ними в течение определенного времени или круглые сутки, что точно написано.

При таком положении со стоянкой машин в центре города, было бы очень затруднительно пользоваться автомобилями — их пришлось бы оставлять за несколько миль от того места, куда надо поехать. Поэтому стоянка разрешается на всех или почти на всех поперечных улицах; в центре города построены большие общественные гаражи, где машины стоят днем или вечером до окончания кино и театров. На всех пустырях, хотя бы временных, или из больших дворов устроены специальные места для стоянок за плату 10—15—25 центов, и, наконец, многие предприятия устраивают свои собственные гаражи для стоянок (например, «Фишер гараж», на 1100 машин в Детройте) или открытые дворы для стоянок универсальных магазинов.

\* Окончание. См. № 2—3 „За рулем“.

После указанного на сигналах времени стоянка разрешается до 8—45 утра.

К сигналам, воспрещающим стоянку во всякое время дня и ночи, относятся следующие. На узких улицах воспрещается ставить машины по обим сторонам ее, чтобы не загромождать проезд. В этом случае по одной стороне ее висят соответствующие сигналы, примерно через каждые 50 метров.

Воспрещается ставить машины, около пожарных депо, электрических станций, сооружений водопровода, канализации, больших заводов.

Воспрещается ставить машины так, чтобы загромождать выезд из ворот и проездов, трамвайную линию, хотя бы даже временно, так, что вызовет остановку вагонов, или задерживать автомобильное движение.

**8. Предельные скорости.** Большинство американских городов расположено на берегах рек или озер, и центром города является часть его, расположенная непосредственно на берегу. Эта часть, по своей форме напоминающая полукруг, называется «Business Section» — деловая часть, кругом нее расположена «Residence Section» — жилая часть, не имеющая какой либо определенной формы и вытянутая по подходящим к городу дорогам.

По скоростям город тоже делится на две зоны. В деловой части города 20 миль в час (32 км/час) и только в очень немногих городах эта скорость установлена в 15 миль. В жилой части предельная скорость 25 миль в час (40 км/час); в тех же городах, где низший предел 15 миль, высший равен 20 милям в час. На границе этих зон, по всем дорогам, входящим в город, т. е. в жилую часть, стоит сигнал, на котором и указана разрешенная скорость; в самом городе на границе «деловой части» на улицах тоже стоит сигнал с указанием скорости в данной зоне. За пределами городов никаких ограничений скорости нет, за исключением только некоторых штатов.

За последнее время некоторые города увеличивают предельные скорости — в «деловой части» до 25 миль в час (40 км) и до 30 в жилой (48 км). Как только кончается зона



Указатель о том, что в данной зоне предел скорости ограничен 20 милями в час

Указатель о том, что в данной местности скорость ограничивается 25 милями в час



ограниченной скорости, ставится соответствующий сигнал.

Благодаря этому совершенно не нужно помнить, где и в каком городе какая разрешена скорость, что совершенно невозможно было бы в американских условиях, где автомобиль в сутки проходит до сотни городов. Все ограничения и запрещения обязательно указаны там, где они действуют; если ограничения временны, то и сигналы указывают на это или сами ставятся только временно.

9. Улицы с движением в одну сторону «One Way Street». В центре городов очень часто бывают улицы, по которым движение по всей ее ширине идет только в одну сторону. Например, в центре Нью-Йорка все поперечные улицы имеют движение только в одну сторону: четные, например, слева направо, а нечетные — справа налево. В этом случае на каждом углу такой улицы висит сигнал «One Way Street» и кроме того стрела, указывающая направление движения, видимая до поворота на эту улицу.

10. Временные сигналы. В том случае, если движение по улице закрыто по случаю ремонта, ставится большой сигнальный щит, на котором написано, что дорога закрыта для движения, и кроме того указан объезд и на-

правление его. Ночью перед таким щитом или на нем самом ставятся два красных фонаря.

Конечно такой сигнал ставится в том месте, где с данной дороги имеется поворот и возможен объезд, а не так, как это часто делается у нас, у самого места работ, и свернуть куда-либо уже невозможно — приходится возвращаться назад. Если на улицах производятся какие-либо мелкие работы, то место их огорожено легкой деревянной или металлической сеткой со всех сторон, с красными фонарями ночью, до места работ на расстоянии 300 футов (91,5 м) от нее.

Если работы производятся на большом протяжении, так что оба встречных движения идут по одной стороне улицы, для регулировки движения стоят два человека с красными флагами у начала и конца работ, которые пропускают движение по очереди то в одну, то в другую сторону. Это делается только в том случае, если невозможен объезд по другой улице. Ко всем такого рода случаям относятся очень строго, и если место работ или лежащие предметы не были огорожены сигналами и машина наткнулась на препятствие (так как сбавлять ход без сигналов никто не обязан), то предприятие, производившее ремонт, хотя бы даже городское управление, штрафуется на 10 000 долларов. Кроме того оплачивается ремонт автомобиля, лечение пассажиров, все убытки, полученные пассажирами за время болезни, а в случае смерти кого-либо, то и содержание семьи его.

В особых случаях ставится специальный сигнал — щит с черными и белыми шишками, предупреждающий об опасности. Этот сигнал ставится только в исключительных случаях, где это действительно нужно.

11. Второстепенные сигналы. На всех местах, имеющих перекрытие сверху, указано максимальное расстояние, от верхней балки до пола (клиренс).

На перекрестках дорог, ведущих в предместья города или мелкие города, расположенные кругом него, кроме названий улиц даны расстояния, направления и названия селений, поселков, предместий и проч., что сильно помогает ориентировке. Все дороги, соединяющие города, имеют свой индивидуальный номер; путь следования ее по городу до соединения с другими указан соответствующими сигналами на столбах.

Кроме того существует еще одно правило движения, правда нигде не регламентирован-



Указатель объезда в виду закрытия данной дороги

нос, но помогающее безопасности движения. Заканчивается оно в следующем. Если ваша половина дороги загоржена (мелкий ремонт, очень тихо идущий автомобиль, лошадь) так, что для проезда необходимо выехать на левую сторону, то это можно сделать только в том случае, если нет встречного движения. Вы не имеете права не только остановить встречный автомобиль, но даже задержать его движение (да он и не будет замедлять ход) и в лучшем случае останетесь без крыла, если не успеете очистить дорогу.

Интересны правила употребления гудков. Абсолютно воспрещено вызывать из дома гудком, воспрещается пользоваться гудком в районе госпиталей и концертов на открытом воздухе.

Сигнал нужен только при правом повороте, и при обгоне машины, если она не оставила для этого достаточно места; во всех других случаях надо употреблять сигнал как можно реже. По отношению к пешеходам его совершенно не приходится применять — никто не вздумает при зеленом свете перейти улицу, да это и просто невозможно при сильном движении.

В некоторых случаях, в затруднительном положении находятся и автомобили. Это бывает, когда переделывают шоссе или прокладывают новое так, что нельзя объехать места работ. Тогда стоит сигнал «Дорога конструируется, позаботьтесь на свой собственный риск», т. е. если что с вами произойдет, то никто за это платить не будет, даже та страховая компания, где застрахован ваш автомобиль.

Особые правила для движения грузовиков, автобусов и такси. Все грузовики и автобусы имеют особые номера, со своим счетом, — цвет и формат их тот же, что и для автомобилей. Но на таком номерном знаке, сверху написано «Commercial car» — коммерческий автомобиль.

Все грузовики и автобусы, работающие вне города, обязаны иметь на крыше кабины шофера световые сигналы: три зеленых фонаря для автобуса и два зеленых для грузовика. Габаритная ширина грузовика должна быть сзади отмечена двумя красными фонарями (в том случае, если он шире нормальных легковых автомобилей), а вдоль борта должны висеть не менее двух красных фонарей. Такие же фонари должны иметь и прицепоки. Если на грузовике или прицепке лежит груз, свешивающийся сзади (рельсы, бревна, доски), то на конце их днем должен висеть красный флаг, а ночью — красный фонарь.

Если грузовик остановится на шоссе (подломка), то он должен быть огорожен красными фонарями, поставленными на дорогу, не менее как за 100 футов до него; кроме того все обычные красные сигналы на нем самом тоже должны работать. Неполное этого штрафуются до 10 000 долларов, со всеми последствиями при катастрофе какой-либо машины. Грузовики и автобусы при спуске с горы не имеют права выжимать сцепление или ставить коробку скоростей на холостое положение, т. е. езда с выключенным мотором воспрещена, так как в этом случае остановка машины требует очень хороших тормозов. Все автобусы и грузовики, останавли-

вающиеся перед железнодорожным переездом, должны иметь надпись об этом сзади на кузове. Все грузовики с прицепами, имеющие воздушные тормоза на все колеса грузовика и прицепок, должны иметь сзади надпись «воздушный тормоз».

Автобусы тоже должны иметь сзади два красных фонаря, указывающих ширину машины.

**Регулировка движения.** Движение регулируется специальным штатом полисменов и инспекторов движения. Все они имеют в своем распоряжении или автомобили или мотоциклы, великолепно знают автомобиль и артистически на них ездят, так что уйти от них совершенно невозможно. Все нарушения штрафуются по специальному «прейскуранту» с твердо установленными ценами. Например проезд красного света — 3 доллара, оставить машину на тормозе — 1 доллар, оставить машину там, где это воспрещено — 3 доллара.

Превышение скорости до 35 миль — по доллару за милю, т. е. 30 миль в час стоит 30 долларов, если же скорость выше 35 миль, то штраф назначается судьей, в зависимости от того, в какой части города это произошло, в котором часу и т. д. и доходит до 100 долларов и двух недель заключения. Езда в пьяном виде — 100 долларов, если вообще ничего не произошло, а все остальное — по отдельной таксе. Все штрафы назначаются специальным судьей («судья по движению»).

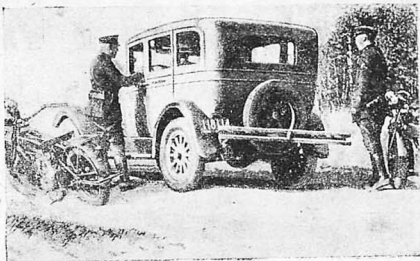
При увеличении скорости выше нормы, полисмен обязан ехать сзади не менее двух кварталов, так как увеличение скорости может быть временным, необходимым только для обгона машины; если же машина все же идет быстро, то полисмен должен поравняться с данной машиной, некоторое время идти рядом и проверить скорость по своему точному спидометру, после этого остановить машину и вручить водителю квитанцию. Вопрос же о размере штрафа будет решаться судьей.

Благодаря таким правилам почти исключена возможность оштрафования по неопытности полисмена, неправильного освещения положения или даже просто по личным счетам.

Автомобили врачей имеют рядом с обычным знаком кружок с красным крестом; это дает им право в случае экстренности повышать скорость. Но при этом полисмен имеет право сесть к нему в машину и проверить, едет ли он действительно к больному, или так, по своим делам. В часы наибольшего движения часть полисменов, оставляет свои автомобили и помогают движению, стоя посредине улицы, вся команда подается свистком. В некоторых случаях полисмен стоит даже под сигнальным фонарем и увеличивает пропускную способность данного пункта тем, что начинает движение уже при желтом свете, прекращая свистком поперечное; это производится обычно около 4 часов дня. Весь состав, регулирующий движение, является очень хорошими автомобилистами, великолепно знает все условия езды, возможности нарушений и места, особенно к этому располагающие.

Переходя к нашим условиям, надо сказать прямо, что правил движения у нас нет, а есть целый ряд пунктов общего характера, перемены улиц, по которым нельзя ездить грузови-

Полисмены, следящие за движением на дорогах САСШ. Левый полисмен вручает водителю штрафную квитанцию, а правый стоит наготове для помощи первому в невидимом для водителя месте



кам, давать все время «явственно слышимые сигналы» и т. д. притом все это рекомендуется помнить, а как нужно поворачивать, останавливаться, этого никто не знает. Автомобильное движение увеличивается, и пора автомобилю дать права хозяина улицы и не смотреть на него, как на нечто нарушающее привычный уклад жизни. Автомобилю надо, наконец, предоставить его настоящую дорогу — мостовую, а пешеходов вернуть на тротуар.

Учитывая опыт Америки, следовало бы ввести у нас такие общие правила движения.

1) Все конные экипажи и велосипедисты обязаны держаться как можно ближе к тротуару.

2) Автомобили, идущие почему-либо очень тихо, тоже должны идти около тротуара.

3) Автобусы перед остановкой должны постепенно подходить к тротуару, а после остановки постепенно отходить от него.

4) Воспретить пассажирам, ожидающим автобус, устраивать очереди на мостовой, и тем заставлять его останавливаться посредине улицы.

5) Ввести правило правого и левого поворота и ни в коем случае не разрешать, перед поворотом направо, заезжать на левую сторону улицы.

6) Так как большинство автомобилей у нас имеют левое управление, и все принятые к производству автомобили тоже будут иметь левое управление, то ввести сигналы исключительно левой рукой при всех поворотах или замедлениях хода. Что же касается автомобилей с правым управлением, то, во-первых, заставить все организации, пользующихся такими, выписывать эти марки исключительно с левым управлением.

Во-вторых, машины, имеющие правое управление, обязать поставить с левой и правой стороны сигналы со светящейся стрелой или возложить на пассажира обязанность подавать сигнал своей левой рукой.

7) Ввести обязательную остановку при выезде из переулка на улицу.

8) Воспретить стоянку автомобилей на главных улицах в часы движения.

9) Поставить сигналы, где именно воспрещается стоянка, понимая под этим словом продолжительную стоянку.

10) На площадях и перекрестках желтой краской дать переходы для пешеходов.

11) Отменить ежегодный осмотр машин, а ввести его по американскому методу.

12) Воспретить пешеходам ходить по мостовой.

13) Вывесить под сигнальными фонарями правила поворота направо и налево.

14) Перевести фонари на автоматическое переключение.

15) Весь штат, регулирующий движение, посадить на мотоциклы и автомобили.

16) После введения таких правил повысить скорость движения до 40 километров внутри колыха «А» и до 55 — вне его.

17) Ввести однообразные номерные знаки для всего Союза, но различного цвета для разных областей.

18) В каждой области номерные знаки должны начинаться только с одного первого номера.

19) Номерные знаки писать через тире и для грузовиков иметь отличные.

20) Ввести номерные знаки на прицеппики.

21) Дать отличительные световые сигналы для грузовиков и автобусов, работающих и за городом.

22) Ограничить силу ближнего света фар 21 свечей, и воспретить пользоваться дальним светом в городе.

23) При встречах на шоссе переключать на ближний свет, но не требовать полного его выключения.

24) Привести все фары в порядок, в смысле направления света.

25) Ввести однообразные правила езды для всего Союза.

26) Упростить получение номеров и права езды для непрофессионалов.

27) На трамвайных остановках останавливаться за два метра от задней площадки вагона, а на перекрестках при остановках не заезжать на переходы для пешеходов. Это — в общих чертах.

Конечно, следует все эти правила более детально разработать, пояснить, и уточнить некоторые места, вызывающие сомнения. Все правила широко распространить.

Все запрещения или исключения из правил выставить в виде отдельных сигналов там, где их следует применять. Другими словами, обратиться к автомобильному движению так же серьезно, как и к железнодорожному. При таких условиях количество несчастных случаев сильно сократится, машины будут целее, а скорость движения увеличится.

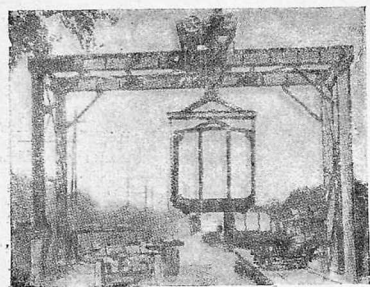
И. Дюмулен.



# НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТ

## АВТОПЕРЕГРУЗКИ С КОНТЭЙНЕРОМ

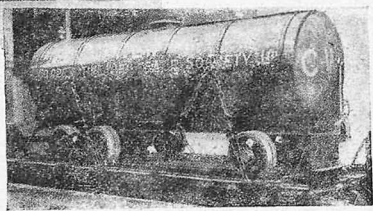
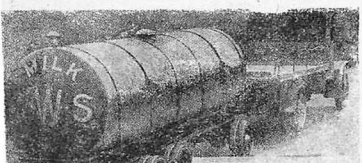
На фото изображен способ непосредственной перегрузки грузов с железнодорожных платформ на прицепы грузовиков (или тракторов) и обратно при помощи мостового крана.



Такой способ позволяет одному человеку в полчаса произвести разгрузку (или погрузку) 10-тонного вагона. Для этого употребляются особые ящики стандартной формы (металлические или деревянные), так называемые контейнеры, широко распространенные за границей в виду даваемой ими большой экономии во времени.

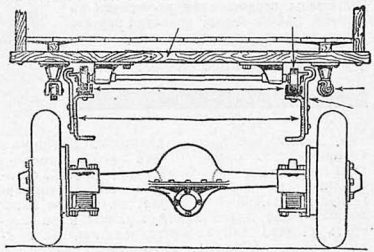
## ТРАНСПОРТИРОВАНИЕ МОЛОКА

На наших фото изображена цистерна для перевозки молока, одна из трех, употребляемых крупной лондонской молочной фирмой. После того как такая цистерна наполняется



## СКАТЫВАЮЩАЯСЯ ПЛАТФОРМА

Наш чертеж показывает очень интересную и простую конструкцию платформы грузовика, которая в случае необходимости может скатываться со своего шасси.



Платформа снабжена, как видно из рисунка, двумя комплектами роликов: во-первых, теми, на которых она вкатывается на шасси грузовика и скатывается с него, и, во-вторых, темя, которые служат ей для самостоятельного передвижения.

Платформы этого устройства имеют большое значение в транспортном деле, так как значительно ускоряют процесс разгрузки и погрузки. Так, при наличии хотя бы двух этих платформ, простой грузовика сводится к минимуму: пока работает одна платформа, другая разгружается или наоборот.

на молочных фермах, ее доставляют трактором или грузовиком на станцию железной дороги, где прямо с уровня погрузочной платформы она въезжает на платформу вагона. Колеса цистерны наглухо закрепляются на платформе посредством особых башмаков, прижимаемых специальным зажимом. Кроме того, для большей безопасности вся цистерна стягивается еще массивными цепями. По прибытии в Лондон молоко выкачивают из цистерны и развозят в различные части города.

С помощью подобных цистерн молоко довозят в Лондон из отдаленных молочных районов.

# ОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

## НА РАЗНУЮ ВЫСОТУ

Многие автомобильные фирмы стали за последнее время снабжать свои грузовики особыми приспособлениями, опрокидывающими

дающими по желанию ту или иную высоту опрокидывания (см. фото).

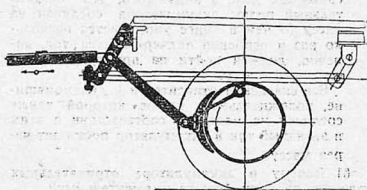
Такое устройство дает возможность сыпать грузы на высоту около полутора метров.



## АВТОМАТИЧЕСКИЙ ТОРМОЗ ДЛЯ ПРИЦЕПА

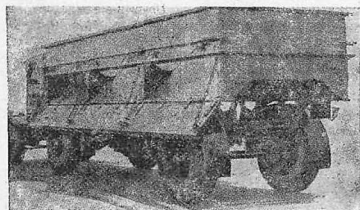
Наш чертеж показывает конструкцию тормоза на прицепе грузовика, автоматически приводящегося в действие при снижении скорости грузовика или при его остановках.

Все время, пока грузовик тянет прицеп, сцепная балка оттягивает тормозные башмаки от барабана, и колеса вращаются свободно. Но как только грузовик замедляет ход, сцепка в силу инерции продолжает стремиться вперед, и сцепная балка производит давление на систему рычагов автоматического тормоза; они, в свою очередь, передают усилия на тормозные колодки, прижимая их к барабанам колес.



## САМОРАЗГРУЖАЮЩАЯ ПЛАТФОРМА

На фото показан грузовик с саморазгружающейся платформой. Последняя представляет в поперечном разрезе, опрокинутую букву А и разделяется на три отделения, имеющие три

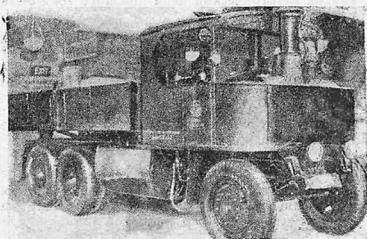


независимых дверки. Когда дверки открыты, груз благодаря покатому дну платформы скатывается с нее силой собственной тяжести. При довольно большой общей высоте грузовика (2¼ метра) вместимость его платформы составляет около 8 куб. метров.

## НОВЫЙ ПАРОВОЙ ГРУЗОВИК

Среди западных фирм, занимающихся производством паровых грузовиков, наблюдается за последнее время тенденция переводить их с грузшин на пневматики.

На нашем фото показан 9-тонный паровой грузовик английской фирмы «Йоркшайр», оборудованный пневматическими шинами, фигурировавший на последней олимпийской выставке.



# Техническая Консультация

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ ПРОФ. Е. А. ЧУДАКОВА

Коллетиву „Автодор“ совхоза им. Войкова

60. В какой последовательности проходят ток приборы зажигания на автомобиле «Форд»?

От положительного полюса аккумулятора на массу автомобиля и далее на приборы зажигания.

В книге «Зажигание в автомобильном двигателе», проф. Е. А. Чудакова, при описании электрооборудования автомобиля «Форд», направление движения электрического тока и порядок прохождения им всех приборов зажигания указан обратный действительному. Сделано это для более простого и наглядного объяснения всего процесса и в соответствии с ранее разобранными схемами. Таким образом указано, что ток из аккумулятора идет к контактной коробке, далее на катушку, на прерыватель и по массе возвращается к аккумулятору. На самом же деле в виду того, что положительный полюс аккумулятора соединен на массу (о чем в книге упоминается несколько раз и особенно подчеркивается, ток, конечно, должен пойти на приборы зажигания через массу.

Все сказанное относится и к динамошине, положительный полюс которой также соединен на массу. В соответствии с этим и зарядный ток в аккумулятор поступает через массу.

61. Почему в аккумуляторе отрицательных пластин на одну больше положительных?

Так как в химической реакции, происходящей при разрядке, участвуют только те части пластин, рядом с которыми находятся пластины другого состава, то для максимального использования заряженных (положительных) пластин они с обеих сторон должны быть окружены отрицательными.

Таким образом отрицательных пластин всегда на одну больше положительных.

62. Каким образом в момент замыкания контактов прерывателя в первичной цепи образуются экстракты, в то время как в разомкнутой электрической цепи никакого тока быть не может?

В момент замыкания контактов прерывателя в первичной цепи возникает электрический заряд, напряжение которого достаточно велико, чтобы пробить воздушный зазор между контактами прерывателя.

При этом замечается так называемое искрение. Конденсатор уменьшает влияние этого вредного заряда.

Тов. И. Чернову, зерносовхоз „Батрак“

63. Почему, отъединяя на больших оборотах двигателя провод аккумулятора, идущий на массу, замечаются следующие явления:

- уменьшаются обороты двигателя,
- слышится гудение в динамо,
- появляется сильное искрение?

При отъединении провода, идущего на массу от аккумулятора на больших оборотах двигателя, напряжение на клеммах динамо резко возрастает и при этом замечаются все указанные выше явления.

Необходимо подчеркнуть, что подобные эксперименты являются чрезвычайно вредными и производить их категорически воспрещается, так как они могут привести к порче всего электрооборудования автомобиля (конденсатора, прерывателя, реле), перегоранию лампочек и т. д.

64. Из чего изготавливается смазка «Тавот»? «Тавот» вырабатывается из нефти.

65. Когда начинается зарядка аккумулятора автомобиля «Форд» от динамомашины?

Момент начала зарядки определяется по амперметру. Стрелка амперметра при этом отклоняется вправо. Зарядка от динамо начинается при движении автомобиля «Форд» на последней передаче со скорости 12—15 км.

66. Не может ли перезарядиться аккумулятор при продолжительной работе двигателя на больших оборотах?

При правильной регулировке динамо (зарядный ток должен быть силой не свыше 10 амп.) перезарядка не должна иметь места.

67. Как регулируется сила тока динамо?

Она регулируется специальным вибратором при помощи третьей щетки.

Тов. Нулигину Г., Иркутский зерносовхоз

68. Одинакова ли плотность электролита в американских (6-вольтовых) и европейских (12-вольтовых) аккумуляторах?

Должна быть совершенно одинакова (около 32° в градусах Боме или удельный вес должен быть равен 1,3).

69. Если амперметр показывает при зарядке аккумулятора силу тока 10 амп., то заряжается ли аккумулятор током в 10 ампер или меньшим (мотор работает на средних оборотах)?

Амперметр показывает всегда точную силу зарядного тока.

70. Чем объясняется, что после промывки аккумулятора автомобиля «Форд» при зарядке его до 6 вольт напряжение его упало до 4 вольт после 2-часовой работы?

Причин может быть несколько.

а) Слишком быстрая зарядка (током силой свыше 15 ампер);

б) Зарядку нужно было довести до 7,2—7,5 вольт;

в) крепость раствора слишком малая (меньше 32° по Боме; удельный вес меньше 1,3);

г) количество электролита было недостаточное (не покрывало пластин);

д) при работе автомобиля не происходила зарядка аккумулятора,

е) при промывке аккумулятора был попорчен.

# РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ ПИШУТ

## АВТОДОРОВЦЫ ПОМОГАЮТ ВЫПОЛНИТЬ ПРОМФИНПЛАН

По инициативе низовых работников и председателя коллектива Автодора тов. Банка в Ленинграде на заводе «Кооператор» создана ударная бригада им. Автодора, куда вошли шесть лучших автодоровцев-общественников. За короткий срок бригада сумела показать, как автодоровцы умеют драться за выполнение промфинплана завода. Свой производственный план бригада выполняет на 112%. Бригада уже два раза премирована за хорошие показатели.

Бригадир, автодоровцы-ударники и в работе коллектива Автодора тоже идут впереди. Трое из них—члены бюро. В результате их работы коллектив вырос за два месяца на 75 новых членов Автодора. Организован кружок по изучению автодела на 45 человек. Полностью выполнена разверстка велолотереи. Коллектив Автодора завода «Кооператор» вызван на соцсоревнование коллектив завода «Большевик».

Следуя примеру коллектива Автодора завода «Кооператор», фабрика им. Володарского и завод М. О. обязались создать ударные бригады на производстве.

Володарское районное отделение Автодора



Первая ударная бригада им. Автодора ленинградского завода «Кооп. ратор»

отметило достижения коллектива «Кооператор» премированием.

Каждый автодоровец должен быть ударником на производстве. Коллективы Автодора должны быть ответственны за выполнение промфинплана своего завода.

К. Лейтан

Ленинград

## ПЛОХОЕ РУКОВОДСТВО ГРОБИТ ИНИЦИАТИВУ МАСС

Курсанты, обучающиеся при кинешемском транспортном учебном комбинате, прозанимавшись два месяца, осознали необходимость укрепления коллектива Автодора и в количестве 75 человек решили вступить в члены Автодора.

3 декабря 1931 г. было назначено совещание, на которое все явились аккуратно, кроме секретаря коллектива т. Уклонского, который не изволил явиться. А между тем ста-

росты групп, понимая большую важность этого дела, шли пешком за 3 км и, не добившись никаких результатов, ушли домой, как говорится, «не солоно хлебавши».

Мы просим обратить внимание на такое возмутительное отношение секретаря Автодора. Инициатива курсантов должна быть продвинута как можно скорей.

Курсант

г. Кинешма

## В РЕЗУЛЬТАТЕ СЛАБОЙ ТРУДДИСЦИПЛИНЫ

Прочитав в журнале «За рулем» № 21 статью «Укроем трудовую дисциплину на автотранспорте», я хочу сказать немного о трудовой дисциплине в нашем провинциальном гараже совхоза «Первый московский гигант».

Гараж наш насчитывает всего 12 автомашин, которые обслуживаются 13 автоработниками. 60% этих работников имеют 5—10-летний стаж работы на автотранспорте, а остальные имеют подготовку в объеме ЦИТ-овского метода, но без прав на управление автомашиной. Не так давно шеф совхоза завода «Серп и молот» прислал на ликвидацию прорыва нескольких шоферов, не имеющих практики, но прорыв не только не был ликвидирован, но, наоборот, усилился из-за неопытности шоферов. Сейчас на ходу всего 2—3 машины, а остальные — в текущем ремонте. Ремонт требуется из-за неисправности ко-

нуса, стука в моторе, из-за непрочистки фильтров масляного насоса, изуродования дисков колес, из-за езды на спущенных шинах и т. д. Были случаи аварий по вине пьяных водителей, часты случаи опаздывания на работу, уход с работы раньше времени, небрежное отношение к машинам.

Надо сказать, что упадку труддисциплины способствовал уволенный теперь механик Грачев. Точно так же этому способствуют технические условия в гараже. Администрация техники слишком мало заботится о состоянии гаража, автотранспорта и автоработников.

Есть, однако, шофера активные, опытные; если бы администрация и общественные организации занялись делом как следует, можно было бы работу наладить.

Клапан

т. Клементьево

## К ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ В 1932 г. ПЛОХО ГОТОВЯТСЯ

Успехи социалистического строительства за три года пятилетки по СССР настоячиво требуют борьбы за улучшение дорог. Рост грузонапряженности по шоссе и грунтовым дорогам создает зачастую узкое место при доставке сырья фабрикам и заводам и перевозке сельскохозяйственных изделий, машин и орудий в коллективизирующуюся деревню.

Перевозка гужем по Боровическому району Ленинградской области в среднем обходится тонно-километр 30—35 коп. При улучшенной грунтовой дороге с затратами на 1 километр 4—5 тыс. руб. стоимость перевозок тонно-километра понизится до 15—20 коп., что даст 9—12 тыс. руб. экономии в год.

Боровический район получил в 1931 г. 67 новых автомашин против имевшихся 6 машин в 1930 г. Рост автомобильного парка требует безусловно хорошей дороги.

По плану дорожное строительство на 1932 г. по Боровическому району утверждено на сумму 750 тыс. руб. (из них 330 тыс. по трудучастию населения) против 332 500 руб. в 1931 г. Однако, успех по выполнению плановых заданий не обеспечивается подготовкой к строительному сезону. По дорогам 3-го класса (областные) вывезено камня только 1 702 куб. метров, а по плану 14 500 куб. метров. Еще хуже подготовка по дорогам 4-го и 5-го классов (районные и сельские). Риком план хотя и составлен, но до сельсоветов, колхозов и совхозов не доведен. Отсюда — главная опасность срыва плана несвоевременной заготовкой (санним путем) строительных материалов.

Слабая подготовка к строительному сезону на 1932 г. объясняется бездеятельностью дорожных работников рика и сельсоветов. Рабочая сила вербуется самотеком, неорганизованно. Постоянных вербовщиков не выделено. В результате мы имеем 128 завербованных вместо 396 по плану. Рабочих возчиков 87 вместо 277 по плану. По дорогам низших классов никакой работы до сих пор не ведется.

Некоторые колхозы не совсем добросовестно относятся к подготовке к дорожному строительству. Так, например, колхоз «Красный керамик» Шибатовского сельсовета, имеет 44 лошади; из них 18 работают по договорам с госучреждениями, а остальные 26 лошадей стоят на подножном корму и поедают доходы урожая.

Подготовка квалифицированных кадров не обеспечивает дорожное строительство. Дорожным участком организованы курсы организаторов по трудучастию населения. Сельсоветы и рики командировали на эти курсы только 21 человека вместо 96 по плану. Всего завербовано на курсы мостовщиков 22 человека вместо 90 по плану.

Надо сказать, что общественность в лице Райавтодора и райштаба при рике в течение 1931 г. бездействовала и, как видно, не интересуется дорожным строительством и в 1932 г.

Вопросы улучшения культурно-бытового обслуживания инженерно-технических работников и рабочих заставляют желать много лучшего. Кооперация снабжает плохо. В орга-

низации общественного питания Райпотребсоюз отказал.

Нужно создать перелом, пока еще не поздно. Автодор и вся общественность должны взять на буксир дорожное строительство. Путем соцсоревнования и ударничества ликвидировать прорывы подготовки к дорожному строительству. Создать вокруг выполнения плана доро строительства общественное мнение у населения с привлечением его к практическому участию в проведении дорожных работ. На всех сельсоветах, в колхозах и совхозах, в единоличном секторе, на сходах обсудить планы дорожного строительства. Развить соцсоревнование между сельсоветами, колхозами и отдельными ударниками. Изжить обезличку в дорожном строительстве. Дороги разбить на участки, прикрепив их к колхозам и деревням.

г. Боровичи

Заварин

От редакции. Редакция журнала «За рулем» обращает внимание Дорожной секции ленинградского Автодора на дорожное строительство в Боровическом районе. В редакции имеется целый ряд статей о дорожном строительстве в Боровическом районе. Редакция просит проверить и помочь районному Автодору.



Ударника-шофера Сам рского зерносовхоза тов. Ил. Ясоза, переверженная в мастерские на ремонт моторов машины

Союзфото

## ЗАБРОШЕННЫЙ АВТОМУЗЕЙ

По скатертному пер. в доме № 2/4 в Москве в глубине небольшого двора над заколоченным входом висит вывеска «Автомобильный музей».

Это действительно автомобильный музей—тот самый музей, о котором два года и зад писала «Вечерняя Москва», музей, к торьй н. сколько раз перевозился с места на место; наконец—музей, которого категорически не хотят признавать руководители учреждений, которым ведать надлежит. В то же время ви но требование масс о том, что музей этот должен существовать, что он пользуется большой популярностью.

После долгих мытарств Автотракторный институт пристроил сюда музей; ему отвели помещение для более объемистых экспонатов—в проходных в ротах, а для остальных—три комнаты в глубоком подвале.

Привыкший ко всем видам музей кое-как разместился и начал свое скромное существование. Автотор проводит свою работу на каждом заводе, учреждении, жакте, почти всюду есть кружки Автотора, но машин для ознакомления не хватает. И вот в этом музее, после нескольких теоретических лекций, можно продолжить ознакомление с автотехниками.

Я видел, как часами проставляют около машин кружковцы.

Кроме этого музей имеет и историческую ценность. Здесь вы увидите автомобиль на деревянной раме, обитый жестью, автомобиль, который управляется вожжами, проект первого автомобиля на одном колесе, моторы Баттиских заводов разных конструкций, авиационные моторы разных систем. На базе этого музея можно и нужно показать рост нашей социалистической автопромышленности.

Значимость музея неоспорима. Но некоторые учреждения этого не понимают и стараются стереть его с лица земли.

## МАЛО ВНИМАНИЯ КАДРАМ...

Прочитав в журнале «За рулем» № 23—24 статью о подготовке автотракторных кадров, не могу обойти молчанием тех болезней, которые заняли у нас колоссальное место.

В ноябре 1931 г. в г. Кобеляки открылись курсы трактористов и полеводцов для МТС. Курсы рассчитаны сроком на 3½ мес. Состав—исключительно колхозники. При организации этих курсов Райколхозцентр и Райземотдел обязали колхозы обеспечивать своих курсантов продуктами и помещением для жилья, а МТС—помещением для занятий, лекторами и учебными пособиями. Для этого рик отпустил 8000 руб.

Все было бы хорошо, если бы колхозы осознали необходимость этого мероприятия и



За порчу трактора — под суд! Механики МТС осматривают трактор, выбивший из строя из-за преступной небрежности тракториста

Вот что рассказывают посетители:

«Когда мы сняли обшивку с заколоченных дверей, то войти не смогли, так как вход был завален каменным углем. С трудом пробравшись через уголь, вошли в помещение по Скатертному пер. и увидели, что все машины свалены в уголке. ЦЕКУБУ, которому принадлежит дом, распорядилось ликвидировать музей. Комендант, не согласовав вопроса ни с Автотракторным институтом, ни с руководителем музея, сорвал все замки, свалил уголь в главное помещение, а все экспонаты—в одну комнату и даже не заколодил помещения».

Органам прокуратуры придется вмешаться в это дело, воздать кому следует по заслугам.

Общественным организациям, как Автотракторному институту и ЦС Автотора, нужно уделить больше внимания музею.

Студент АТИ Славинский

Москва

выполнили бы эту директиву. Но получилось обратное.

Колхозы не дают необходимых продуктов, МТС не дает помещения для занятий, не командировует необходимых лекторов. Так, лектор по изучению трактора не знал даже названий частей трактора.

Подобные факты привели к тому, что курсы превратились в проходной двор. Пала трудовая дисциплина, наблюдается большая текучесть слушателей: за последние дни почти 70% курсантов не вышло на занятия.

Мы думаем, что журнал «За рулем» совместно с Автотором сделает все что возможно, чтобы наладить у нас вопрос с подготовкой кадров для колхозов и МТС. Курсант

# ВСЕМ РАБКОРАМ АВТОМОБИЛЬНЫХ И ТРАКТОРНЫХ ЗАВОДОВ, СЕЛЬКОРАМ КОЛХОЗОВ, СО ХОЗОВ И МТС, ВОЕНКОРАМ-АВТОДОРОВЦАМ И ВСЕМ РАБ- С(ЕЛЬКОРАМ-АВТОДОРОВЦАМ

Дорогие товарищи!

Ближайшие номера „За рулем“ будут посвящены вопросам подготовки к дорожному строительству в 1932 г., третьей большевистской весне (посевной кампании), освобождению от импортной зависимости, работе автодорожных организаций в Красной армии и вовлечению женщин в Автодор.

Редакция журнала обращается к вам с просьбой принять самое активное участие в освещении этих вопросов в нашем журнале.

Своим активным участием в освещении этих вопросов в печати вы можете выполнить важнейшие задачи по социалистическому строительству в городе и на селе и организационно-хозяйственному укреплению колхозов на основе проведения в жизнь указаний партии и правительства.

**По дорожному к роительству** нужно писать, как идет подготовка к дорожному строительству, имеются ли планы по участию населения, готовятся ли материалы, механизмируется ли работа, доведен ли план до колхоза, совхоза и села и какое участие принимают в этой подготовке автодорожные организации.

**О третьей большевистской весне**—как включились в практическую работу по содействию развертыванию весенней посевной кампании автодорожные организации, организовано ли широкое участие автодорожных коллективов в подготовке к третьей большевистской весне, как готовы автотракторные хозяйства к севу (ремонт тракторов, изготовление запасных частей и т. д.), какая конкретно помощь оказана со стороны автодорожных организаций (посылка авторемонтных бригад в колхозы, совхозы и МТС и т. д.).

**По освобождению от импортной зависимости**—что сделано вашими заводами для освобождения от ввоза из-за границы и замены нашим производством автодорожных и тракторных машин, частей и различных деталей. Что из предметов импорта изготовлено на наших заводах своими руками и своими машинами.

**О работе автодорожных организаций в Красной армии**—какую конкретно агитмассовую работу проводят автодорожные коллективы в Красной армии, с отпускниками и подготовке кадров и т. д.

**По вопросам о вовлечении трудящихся женщин в Автодор**—необходимо освещать организационную и практическую работу в этом направлении, препятствия и достижения в работе женщин-автодорожков и т. д.

Товарищи рабселькеры и военкеры, пишите коротко, излагайте факты ясно и четко.

Немедленно шлите в редакцию заметки по всем указанным выше вопросам.

Редакция „ЗА РУЛЕМ“

## КУРСЫ АВТОДЕЛА НА ЭКРАНЕ

Московская объединенная кино-фабрика включила по согласованию с Автодором в свой план на 1932 год большую серию в 10 звуковых полнометражных картин, которые дадут полный теоретический курс обучения шоферов.

Все фильмы этой серии будут отпечатаны

в 20 копиях и пойдут одновременно в ряде крупных городов.

С их помощью пройдут теоретические занятия за один только год 100 тыс. человек. Практическую часть курса зрители будут проходить в местных мастерских Автодора.

Семки фильмы будут происходить в Москве и Ленинграде. К 1 ноября все 10 картин (метражем в 25 тыс. метров) должны быть выпущены на экраны.

# НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД

## ПРОСНИТЕСЬ, ПОРА!

Еще в 1930 г. при Кочкарском горнозаводском комбинате «Цветметзолото» был организован коллектив Автодора, но работы не велось никакой.

В 1931 г. бюро переизбрали и организовали районное отделение Автодора. Но и сейчас работы никакой нет.

Провели вербовку в члены Автодора только среди шоферов гаража и—на этом районное отделение замерло.

Сейчас проходит кампания по реализации билетов 3-й автотелерси, но Райавтодор об этом не знает.

Комбинат открыл курсы шоферов; вот уже 2 месяца, как занимаются, а толку мало. Преподавателем на курсах—механик гаража, который с программой очень спешил и курсантам ничего не дал. Райавтодор на эти курсы даже ни разу не заглянул. Вообще Автодор у нас вопросами овладения техникой не интересуется.

Сейчас объявлен трехмесячный конкурс на лучшего общественного распространителя журнала «За рулем», но районное отделение это не интересуется.

Разбудите наш Автодор от такой продолжительной спячки!

### Шофер

Кочкарский горнозаводский комбинат. Уралобласть

## ЗЛЕЙШИЙ ВИД БЮРОКРАТИЗМА

Не работает районное отделение Автодора в станции Староминской.

С трудом можно отыскать секретаря Автодора тов. Сытникова, который на вопросы «как можно вступить в члены Автодора», «как нам организовать коллектив Автодора» отвечает: «Я без председателя не знаю, а председателя сейчас нет, уехал в командировку; суток через двое придет—тогда и узнаете».

Или другой пример: курсант заочных курсов ЦС Автодора попросил заверить справку, присланную из ЦС Автодора. Тот же секретарь, продержав ее в кармане шесть дней, вернул обратно незаверенной с той же мотивировкой: «Обратитесь к председателю». Что это—бюрократизм или халатное отношение? Может быть, нечто худшее?..

### Решитько

## ТОЛЬКО КОММЕРЦИЯ

Коммерческими делами вместо массовой работы занимается брянское районное отделение Автодора

Машины сдаются в аренду промышленной артели для перевозки (за дорожную плату) муки и частным лицам для перевозки дров. А курсанты шоферских курсов ходят в Автодор по три месяца и не могут добиться машины для практических занятий.

За обучение на курсах прежде брали по 75 руб., а сейчас почему то берет 150 р., учебная же стала хуже, так как помещения нет,



В такой вид привел машину челябинской конторы связи водитель Сууслов в результате аварии

Фото Васильева

преподаватели часто меняются и т. д. Надо сказать, что большинство обучающихся на курсах—чернорабочие и плата за обучение для них слишком высока.

Райотделение не ведет никакой работы в коллективах, не помогает развернуть работу среди членов Автодора. Коллективы разваливаются или бездействуют. Райотделение за год не отчитывалось, не было ни конференции, ни общегородского собрания, где можно было поговорить о недостатках или обменяться опытом работы. Стенная газета, вышедшая два раза, больше не выпускалась: работники Райавтодора не любят самокритику.

Есть факты злоупотреблений, пьянства и бесхозяйственности. Ревизионная комиссия Автодора тоже ничего не делает (да и остался там всего один человек).

Нужно областному отделу Автодора проверить работу Брянского райотделения, устранить недочеты и наладить работу Автодора.

Брянск

Автодоровец

## ОБЕЛИЧКА И БЕСХОЗЯЙСТВЕННОСТЬ

Безобразнейшим образом ведется ремонт автомашин в Обливском зерносовхозе № 10 Сев.-кав. края. Полная обеличка деталей автомашин, перетаскивание с машины на другую. Сборка ведется разными шоферами. Одни шофера разбирают, а другие собирают, вследствие чего теряются детали машин. Инструмента почти нет, за исключением трех молотков и пары зубил. Холод в гараже сильнее, чем на улице.

Автодорская организация и дирекция совхоза этим вопросом не интересуются. Зав. гар. Чернышев, к сожалению, малоквалифицированный, слабо разбирается в ремонте.

А ведь наш совхоз механизированный.

Обливский зерносовхоз.

Ридде

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Издатель: Журнально-Газетное Обединение



# ПРЕМИРУЕМ ЛУЧШИХ ОБЩЕСТВЕННЫХ РАСПРОСТРАНИТЕЛЕЙ

## КОНКУРС ПРОДЛЕН ДО 1 МАЯ 1932 ГОДА

Широкое участие автодорожской общественности в распространении журнала общественными распространителями имеет большое значение для оживления автодорожной работы и борьбы за овладение техникой.

Продвижение журнала, привлечение новых слоев постоянных читателей, подписчиков журнала должно быть основано на пропаганде и критическом обзоре содержания журнала. Журнал должен попасть к тому подписчику, который будет его практически прорабатывать, которому журнал может принести несомненную пользу. За привлечение десятков таких подписчиков должен бороться общественный распространитель журнала «За рулем». Для расширения работы лучших общественных распространителей редакция «За рулем» и Журнал-Газетное Объединение организуют в 1932 году конкурс на лучшего общественного распространителя.

В конкурсе могут принять участие все общественные распространители журнала «За рулем» и коллективы Автодора, проводящие работу по пропаганде журнала. Премируются товарищи, добившиеся лучших результатов по охвату подпиской на журнал «За рулем» методами общественной пропаганды. Наряду с количеством собранных подписки и длительности срока будут приниматься во внимание методы работы.

## УСЛОВИЯ КОНКУРСА

Премируются товарищи, собравшие наибольшее количество подписки на журнал «За рулем» в библиотеку «За рулем» за наиболее продолжительный срок методами массовой пропаганды журнала.

Среди товарищей, принявших участие в конкурсе, будут распределены следующие премии:

- 1-я премия (1) велосипед.
  - 2-я премия (2) кожаные костюмы.
  - 3-я премия (8) деньгами по 25 руб.
  - 4-я премия (10) деньгами по 10 руб. или технические библиотеки.
  - 5-я премия (25) по выбору премированных:
- годовая подписка на журналы: «Изобретатель», «Овладеем техникой», «За рулем», 6 мес. журнал «Радифронт» или заочные курсы Автодора по автомобильному отделению один комплект.

Премии присуждаются жюри конкурса не позже 10 мая с опубликованием об этом в журнале «За рулем» и немедленно высылаются премированным.

## ПРАВИЛА ПРИЕМА ПОДПИСКИ И СДАЧИ ЕЕ НА ПОЧТУ

1. При вербовке подписчиков общественный распространитель заполняет особый подписной лист: лист может быть выслан ему по требованию Жургазобъединения (Москва, 6, Страстной бульвар, 11).

В подписном листе четко указываются номера по порядку, фамилия, имя, отчество и адрес каждого подписчика, на какой срок вписывается журнал и стоимость подписки, против стоимости подписки собственноручная расписка подписчика.

2. Вербуемые подписчики могут подписаться с 1 числа любого месяца на следующий срок: журнал «За рулем» с приложением библиотеки: 12 м.—10 руб., 6 м.—5 руб., 3 м.—2 руб., 80 коп. Журнал «За рулем» без приложения: 12 м.—4 руб., 6 м.—2 руб., 40 коп., 3 м.—1 руб., 20 коп. Меньше чем за 3 месяца подписка не принимается.

3. Подписная плата собирается общественными распространителями при подписке полностью за все сроки подписки (год, 6 м., 3 м.). Подписка в кредит и наложенным платежом не принимается.

4. Подписные листы вместе с деньгами сдаются в ближайшее почтовое отделение или в заводскую газетную экспедицию, в сроки, установленные местной почтой. Подписка, сданная позже установленного местной почтой срока, переносится исполнением на следующий месяц. Все жалобы на неакуратное получение или недополучение журнала следует заявлять почте, по месту сдачи подписки, требуя проверки наличия карточек для каждого подписчика, указанного в подписном листе.

5. Жургазобъединение подписки совершенно не принимает. Подписные листы высылать ему также ни в коем случае не следует.

6. При сдаче подписных листов на почту или в газетную заводскую экспедицию общественный распространитель заполняет справку с отметкой почты о количестве экземпляров и сумме сданной подписки, передает эту справку в мас-

сово-тиражный сектор Жургазобъединения (Москва, 6, Страстной бульвар, 11). На основании этих справок и справок коллективов Автодора о проделанной работе будут распределены премии по конкурсу.

7. По окончании срока конкурса не позже 1 мая последний подписной лист должен быть сдан на почту. Одновременно со сдачей последнего подписного листа на почту, общественный распространитель присылает в Жургазобъединение и последнюю справку о количестве и сумме сданной подписки с указанием, сколько уже справок было им ранее отправлено, подтверждает свой точный адрес и высылает справку своего коллектива о проделанной работе.

8. К участию в конкурсе допускаются все общественные распространители, пославшие справки о проделанной работе не позднее 5 мая.

Форма справки почты о сданной общественным распространителем подписки.

### С п р а в к а

По подписному листу от . . . 193 . . . г. на журн. «За рулем» от общественного распространителя тов. . . . к исполнению принято газетно г. . . .

подписки на журнал «За рулем» . . . . . к  
на 12 мес. . . . . из них с пр. 6-ки . . . . . на сумму . . . р. . . к.  
на 6 мес. . . . . из них с пр. 6-ки . . . . . на сумму . . . р. . . к.  
на 3 мес. . . . . из них с пр. 6-ки . . . . . на сумму . . . р. . . к.

Всего . . . экз. на сумму . . . . . р. . . . . к.

Завгазбюро . . . . . (подпись и печать почты)  
г. . . . . 193 . . . г.

Адрес общественного распространителя . . . . .  
.....  
.....