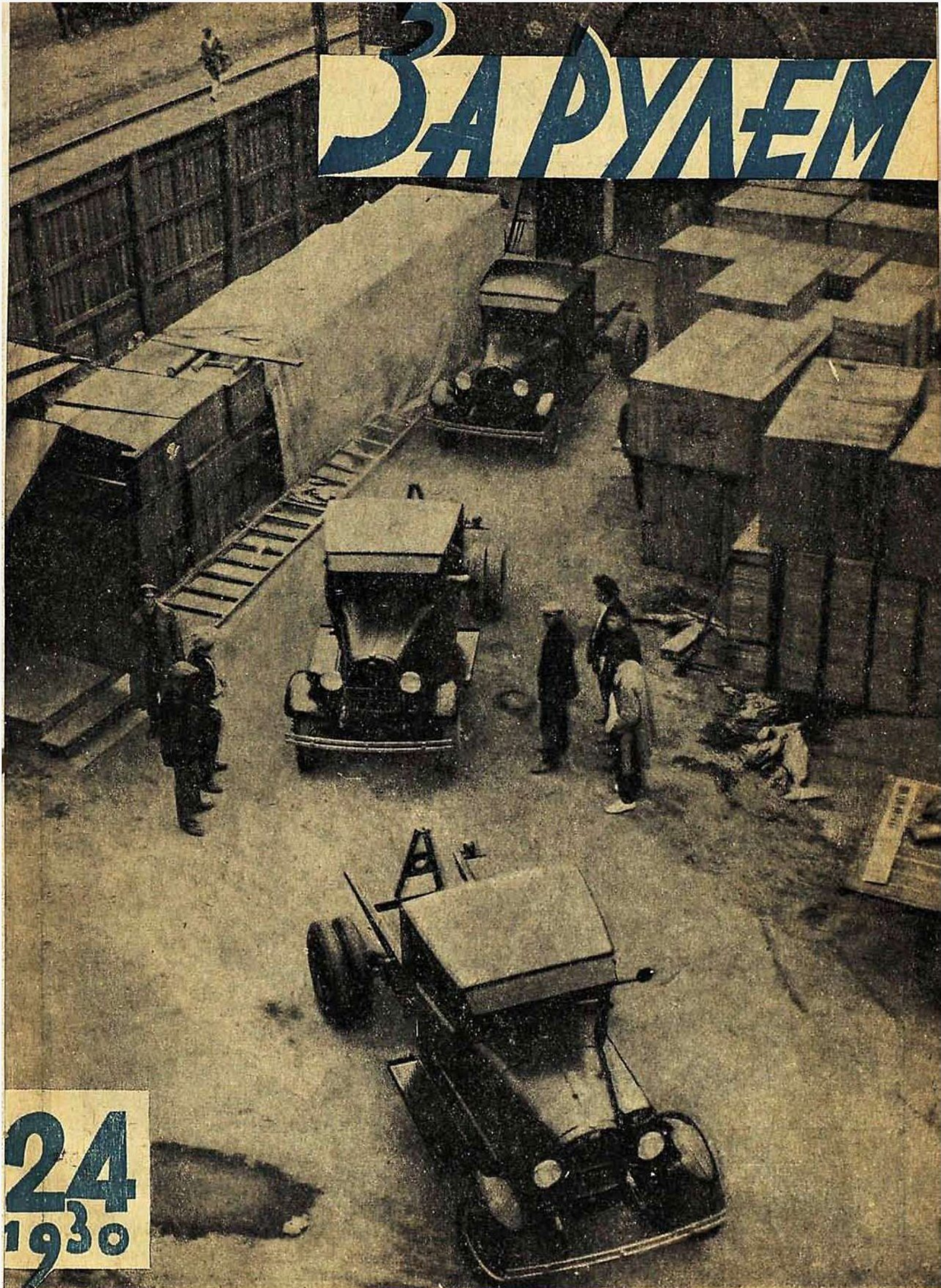


# ЗА РУЛЕМ



24  
1930

С КОНВЕЙЕРА НИЖЕГОРОДСКОГО АВТОСБОРОЧНОГО ЗАВОДА ОДНА ЗА ДРУГОЙ СЪЕЗЖАЮТ МАШИНЫ, ПОПОЛНЯЯ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПАРК СОВЕТСКОГО СОЮЗА

# Побит мировой рекорд

«Катерпиллар» производит среднюю годовую норму работы без остановки!



В продолжении более двадцати дней и двадцати ночей не прекращался шум мотора выносливого трактора «Катерпиллар». Работа в действительных полевых условиях, под наблюдением отдела с.-х. механики, сельско-хозяйственного колледжа штата Орегон, «Катерпиллар» побил все рекорды своего типа, работавший в продолжении 481 часа и 5 минут. Днем и ночью, с 12 апреля до 3 мая, непрерывно двигались по термически обработанной стабильной гусенице, расположенной по сельским хозяйствам и садам штата Орегон, расположенной где пронавозилось с колледжем. Исключительная сцепленность почвой тракторов «Катерпиллар» никогда не была так велика, как на этой бесперывной работе, которую он совершал день за днем, с легкостью, почти не поддаваясь испытанию. Исключительная казавшаяся никогда не была. По окончании испытания отдел механики колледжа произвел тщательный осмотр всех работающих частей в отношении износа, привалов износа мотора и гусеницы, а также почти ничтожным.

**ОСОБЕННОСТИ ИСПЫТАНИЯ**  
Трактор работал в продолжение 481 часа и 5 минут. Число оборотов мотора за это время было 37 421,098. Количество добавленного масла — 61 литр. Количество использованного топлива — 2743 литра. Количество радиатора долило 16 литров. Гусеницы растянлись на 0,001". Цилиндры сработались на 0,001".

Штабквартира Технических Представителей Тракторной Компании Катерпиллар: ОТЕЛЬ САВОН, МОСКВА

**Caterpillar Tractor Co.**  
РЕОРИ, ИЛ. and SAN LEANDRO, CALIF., U.S.A.  
Гусеничные тракторы, Комбайны, Дорожные машины

**CATERPILLAR**  
Товарный Знак Зарегистрирован  
**Т Р А К Т О Р**

# ЗАРУЛЕМ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ  
ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ  
«АВТОДОР»

Третий год издания

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

## СОДЕРЖАНИЕ

Автодорожцы, на выборы советов! . . .	1
Я. ДРОБНИС.—Вредители в дорожном хозяйстве . . . . .	2
М. НАДЕЖДИН.—Прорыв на фронте авторезины . . . . .	3
А. ЛЯСС.—Добыча советской нефти не должна отставать от темпов автотракторизации Союза . . . . .	7
М. СОЛОМОНОВ.—На фронте мотоцикlostроения „без перемен“ . . . . .	
Рулевые социалистических полей . . . . .	10
На фронте автотракторного строительства . . . . .	12
О кадрах для автотракторных заводов . . . . .	14
Инж. А. ЩУРОВ.—Как пустить двигатель в холодную погоду . . . . .	16
Вл. КОНОНОВ.—Дорожное машиностроение—на первый план! . . . . .	18
Почему автомобиль заносит на скользкой мостовой . . . . .	20
Автодор в Нижне-Волжском крае . . . . .	22
По письмам рабкоров-автодорожцев . . . . .	23
Указатель материалов, помещенных в журнале в 1930 году . . . . .	24

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

РЕДАКЦИЯ: Москва, 6, Страстн. бульв., 11. Тел. 3-31-91; трам. А, 6, 15, 18, 23, 27.

КОНТОРА: Москва, 6, Страстной бул., 11. „Огонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-61.

## АВТОДОРОВЦЫ на ПЕРЕВЫБОРЫ СОВЕТОВ!

**П**РОВОДИМАЯ отчетно-перевыборная кампания советов должна всколыхнуть общественность нашей страны для осуществления намеченного в пятилетке строительства наших дорог. Планы, намеченные отдельными советами, должны быть подвергнуты жесточайшей критике с точки зрения выполнения контрольных цифр. Отчетно-перевыборная кампания должна мобилизовать всю массу автодорожцев на усиление советского автотракторного строительства, еще больше развивая на заводах социалистическое соревнование, ударничество, самозакрепление до окончания пятилетки.



Перевыборная кампания на заводе АМО. У входа на завод

Автодорожец должен стать лучшим производственником, лучшим ударником. Он должен своими предложениями и личным примером рационализировать производство. Автодорожец должен стать передовиком-организатором общественной активности в пере-выборах советов.

Отчетно-перевыборная кампания должна явиться мощным толчком к закреплению того огромного перелома, который в результате правильного проведения решений партии имеется в низовых бедняцко-средняцких массах деревни в сторону коллективизации.

Задачей деревенских организаций общества является стопроцентное вовлечение автодорожцев в колхозы.

Автодорожские организации должны быть вернейшими помощниками в ликвидации кулачества как класса.

В отчетно-перевыборную кампанию автодорожскими организациями необходимо развернуть широкую разъяснительную агитацию о значении, благоустройства наших дорог, пропагандируя закон о применении труддорповинности. Президиум Центрального Совета предлагает создать на местах автодорожские бригады, которые должны проверять правильность использования местными советами бюджетных ассигнований по строительству дорог, подвергая жестокой критике бездействующие советы. В наказе вновь избран-



Перевыборная кампания на заводе АМО. Депутат райсовета, маляр кузовного цеха т. Абрамов дает разъяснения избирателям

ным советам специальные пункты о дорожном строительстве должны занять должное место.

В эту отчетно-перевыборную кампанию необходимо добиться организации новых коллективов общества, на практике осуществляя лозунг „Ни одного колхоза, совхоза и МТС без автодорожской организации“. С этой целью необходимо развернуть широкую работу, ставя ее под углом зрения значения Автодора в общей си-

стеме строительства нашего хозяйства и участия в нем масс трудового населения Союза.

В работе нашей организации очень мало места занимает участие женщин и юношества. Отчетно-перевыборная кампания советов должна быть использована для ликвидации этого недочета.

Живое участие в работе по перевыборам советов должно выразиться в организации выездов в деревню агитавтомобилей, автоколонн с плакатами, кинопередвижками и передвижных автовыставок „Отчет совета“ и т. п., в широком освещении наших достижений и задач автодорожских организаций.

Угроза интервенции выдвигает перед автодорожскими организациями задачу укрепления обороноспособности нашей страны и постановку военной работы общества на первый план. Проводимая отчетно-перевыборная кампания советов должна активизировать эту работу по линии установления и закрепления связи автодорожских организаций с военными секциями советов.

Президиум Центрального Совета подчеркивает огромное политическое значение кампании перевыборов советов, которая должна проходить под общим лозунгом мобилизации масс на выполнение программы большевистского третьего года пятилетки.

## ВРЕДИТЕЛИ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

**П**РОЦЕСС вождей и главарей вредительской организации развернул перед всей пролетарской общественностью СССР и рабочим классом всего мира преступную отвратительную долголетнюю работу, которую они вели под командой и по указаниям генеральных штабов Антанты.

Перед советским судом держали ответ те, кто объединял и руководил вредительством во всех отраслях хозяйства Союза. Программа вредительства — буржуазная монархическая власть, цель — свержение советской власти, тактика — систематическое разрушение хозяйства и противодействие всем мероприятиям рабочей власти по социалистическому строительству.

Широко разбросали вредители свои щупальцы по различным отраслям хозяйства. На процессе мелькали лица, среди которых фигурировали главари-вредители на транспорте: Красовский, Янушевский и др. „славные“ соратники фон-Мекка. Осуществляя программу вредительства на транспорте, они разбросали свою гнусную деятельность на все виды транспорта и в частности на автодорожный. Если теперь органами ОГПУ вскрыта вся деятельность и центр вредителей, то в свое время уже была раскрыта банда вредителей в дорожном хозяйстве во главе с инженерами Гайдуком, Пыларем и др.

Каков характер вредительства, осуществлявшегося в дорожном хозяйстве в течение нескольких лет этими агентами буржуазии?

Из показаний Рамзиных, Калинниковых и др. мы видели, что эти люди занимались не только прямым вредительством, но шпионажем и диверсионной деятельностью. Их работа сосредоточивалась на тех узловых пунктах, которые были связаны с оборо-

ной страны. Вот этот вид вредительства получил наиболее яркое выражение в дорожном хозяйстве. Вредители в Цудортрансе и в других дорожных органах сосредоточивались главным образом на объектах дорожного строительства, имевших в большой своей части значение для обороны страны. Их деятельность в этой области выражалась в том, чтобы ни один из начатых объектов дорожного строительства не мог быть окончен в срок. Они выбирали такие направления трассы, устанавливали такие технические типы дорог, которые не могли отвечать интересам хозяйства нашей страны и далеко не отвечали интересам обороноспособности Союза.

Продавая себя за деньги иностранным фирмам, они производили заказы механического оборудования, которое не могло удовлетворить потребностей дорожного строительства. Связанные между собою по всей периферии Гайдуки, Пылари и Жерве — в прошлом богатые и „знатные“ инженеры — вносили дезорганизацию в важнейшие работы по дорожному строительству.

Не заботясь о постройке самой дороги, они ухлопывали колоссальные суммы на дорогостоящие искусственные сооружения, которые не вызывались условиями движения на дороге, грузонапряженностью и грузооборотом.

В теоретических трудах по экономике автодорожного транспорта эти люди в течение многих лет проповедывали идею о том, что протяжение благоустроенной автодорожной сети в количественном отношении должно отвечать протяжению железнодорожной сети, т. е. если мы имеем железнодорожную сеть, примерно, в 70 тыс. км, то и автодорожная сеть должна тоже выражаться в таких же приблизительно размерах.

Такие взгляды преследовали явную цель — задержать развитие дорожного строительства в стране, ставя его в зависимость от размеров железнодорожного строительства, задержать развитие автотранспорта и реализацию лозунга партии об автомобилизации страны.

Эта идеологическая установка вредителей определяла характер и направление их работы и выражалась главным образом в противодействии мероприятиям по развитию дорожного хозяйства.

Эта тактика вредителей в дорожном хозяйстве, как теперь мы уже видим, целиком и полностью отвечала целям и задачам вредительства в целом.

Вредители в дорожном хозяйстве понесли наказание.

Пролетарский суд вынес свой приговор и ЦК Промпартии, т.е. тому органу, который возглавлял преступную деятельность против Страны Советов, подготавливая интервенцию, разграбление страны, смерть и нищету миллионам рабочих и крестьян.

Работники всех отраслей хозяйства, в том числе и автодорожного, должны будут сделать для себя соответствующие выводы. Обязательным, неизменным и незыблемым для них должна остаться реализация лозунга партии: „Пятилетка в четыре года“.

Я. Дробнис

## ПРОРЫВ на ФРОНТЕ АВТОРЕЗИНЫ

**А**ВТОДОРОВСКАЯ общественность мобилизует внимание вокруг прорыва в производстве авторезины.

Президиум ЦС Автодора обратился с докладной запиской в СТО, в которой напоминает, что согласно принятого плана развития автодела в СССР намечается потребность в шинах на 1931 г. в 1100 тыс. штук и на 1932 г. в 3200 тыс. штук. Выпуск же шин с существующего в настоящее время завода, по заявлению Резинообъединения, может быть доведен до 900 тыс. шт. в 1931 г. и 900 тыс. шт. в 1932 г. Таким образом, без пуска в ход Ярославского комбината не позднее ноября 1931 г. неминуем большой прорыв по шинам, что вызовет простой автомобилей. Это уже и сейчас имеет место в разных районах Союза.

В Президиуме ЦС Автодора при рассмотрении проблемы авторезины особенно подчеркивалось, что отсутствие каучука не дает возможности развить производство авторезины. С другой стороны указывалось на то, что закупка за границей каучука и переработка его в авторезину обходится дороже, чем закупка готовой резины (готовых шин при покупке автомашин, в качестве ассортимента).

В газетах появились чрезвычайно важные сведения о том, что каучуковая промышленность СССР получает с 1931 г. прочную сырьевую базу. Программа треста „Каучуконос“ на 1931 г. намечает значительное расширение сырьевой и производственной базы каучуковой промышленности Союза. Трест становится на путь культивирования каучуконосов путем организации специальных крупных промхозов.

В течение 1931 г. будет организовано 10 промхозов (в Казакстане, Туркменистане, Азербайджане и на Украине) по культурному разведению разных каучуконосов — тау-сагиза, гвайюлы, хондрилы и ваточника. Под промхозы отводится свыше 500 тыс. га земли.

В конце года будет пущен в Казакстане первый завод по выработке каучука с производительностью в 200 т. В 1931 г. в Туркменистане, Казакстане и в Прикаспийском районе будет построено еще 6 таких заводов. Объединения ВСНХ СССР несмотря на ряд распо-

ряжений президиума ВСНХ и на партийные директивы, не уделяют до сих пор должного внимания снабжению „Каучуконоса“ материалами, аппаратурой, рабсиллой и специалистами.

В Президиуме ЦС Автодора указывалось, что при недостатке производства авторезины особенно выпирает крайне плохая постановка ремонта автопокрышек. Это является самым отсталым участком нашего автохозяйства. Ремонт производится большей частью полукустарным способом и не дает необходимого результата, шины выпускаются после ремонта в плохом состоянии.

Указывалось еще на то, что Резинообъединение обращает мало внимания на улучшение качества выпускаемой авторезины, не подвергает лабораторному исследованию состояние производимой продукции. Следить за целесообразной эксплуатацией авторезины должен в дальнейшем Авторемснаб. Но эта организация еще новая. Резинообъединение как основной производитель авторезины не может не интересоваться тем, в какой мере целесообразно и экономно используется продукция.

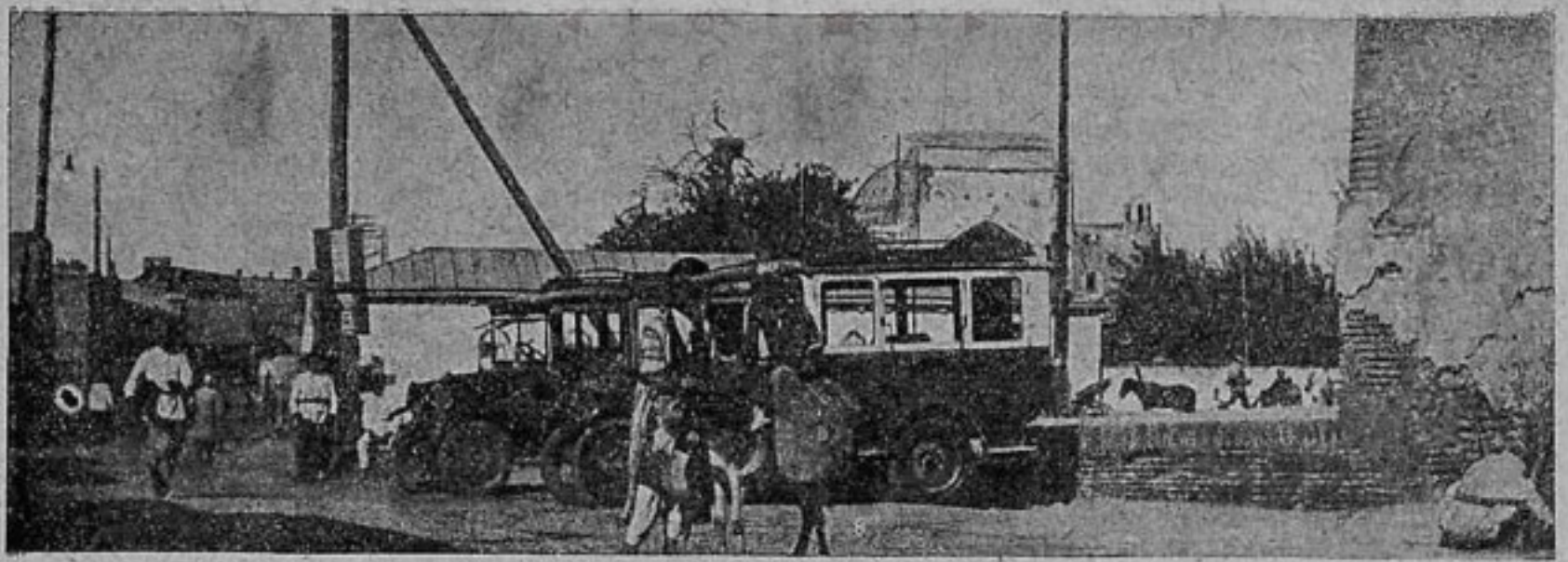
Было время, когда наши шоферы получали премию за сохранное содержание авторезины. Это давало положительные результаты. Затем премия была отменена, что немедленно сказалось на километраже пробега. Следует обязать крупные автохозяйства выделить соответствующие фонды для введения премии за экономию использования автообуви.

Указывалось еще на целесообразность организации технической инспекции (по линии Резинообъединения) в наиболее крупных промышленных городах. Работа этой инспекции должна быть тесно увязана с местными дорожниками и Автодором.

Президиум подтверждает необходимость организации вулканизационных мастерских. Мастерские должны быть организованы к началу 3 квартала 1931 г. с тем, чтобы они охватили ремонтом не менее 70 проц. потребности.

Резинообъединение должно обеспечить вулканизационные мастерские починочным материалом (сырая резина, корд, полотно, клей и т. д.).

М. Надеждин



Три вида транспорта на советском Востоке

## ДОБЫЧА СОВЕТСКОЙ НЕФТИ НЕ ДОЛЖНА ОТСТАВАТЬ ОТ ТЕМПОВ АВТОТРАКТОРИЗАЦИИ СОЮЗА

**Т**РИ года назад после жестоких споров и горячих дебатов было, наконец, решено довести добычу нефти в последний год пятилетки до 17,3 млн. т.

В ту пору эта цифра казалась максимальной. Сплошь да рядом можно было слышать уверения о нереальности этого плана.

С этого времени задание неоднократно увеличивалось. Рост всего нашего народного хозяйства настоятельно требовал максимального расширения добычи нефти.

В 1929 г. нефтяная пятилетка была в очередной раз изменена. Тогда поставили задачей к концу пятилетки довести добычу до 26 млн. т нефти.

Но уже через год и эта цифра оказалась минимальной. Тов. Орджоникидзе, выступая на XVI съезде партии, заявил:

«Пятилетка нефтяной промышленности, принятая нами в мае и августе прошлого года в размере 26 млн. т, к концу пятилетия ни в коей мере не покрывает потребности авто- и тракторостроения и не обеспечивает выполнения экспорта и удовлетворения других нужд страны в нефтепродуктах».

Гигантский рост автомобильного хозяйства и тракторного парка уже в конце прошлого года потребовал дальнейшего увеличения добычи нефти к концу пятилетки.

15 ноября 1930 г. ЦК партии в своем постановлении о положении нефтяной промышленности указал:

«Исходя из наметившихся размеров потребности народного хозяйства в нефтепродуктах и перспектив развития экспорта, Центральный Комитет предлагает:

ВСНХ СССР довести добычу нефти в 1933 г. до 45—46 млн. т с тем, чтобы не менее 40—41 млн. т было получено со старых и новых площадей Закавказья и Северного Кавказа».

Выполнение этого постановления ставит перед нефтяной промышленностью ряд ответственных задач, которые должны быть выполнены в кратчайший срок.

Одной из таких задач и является отыскание и дальнейшая разведка новых нефтя-

ных площадей и быстрое их развитие. Геологический комитет не раз указывал, что в различных районах СССР имеются нефтеносные площади, которые не только не эксплуатируются, но там даже не приступлено к изучению местности и расположению пластов.

Постановление Центрального Комитета партии от 15 ноября дает в этой области совершенно четкую директиву:

«Интересы дальнейшего расширения добычи нефти за пределами пятилетия требуют резкого усиления поисков и промышленных разведок нефтеносных площадей в новых районах, а также разведки глубоких горизонтов на старых площадях. Исходя из этого, необходимо начиная с 1930 г. вести разведки на нефть в таких масштабах и темпах, при которых в течение ближайших трех лет (1931—1933 гг.) были бы разведаны новые нефтеносные площади, обеспечивающие не менее 15 млн. т годовой добычи».

ВСНХ СССР должен обратить особое внимание на поиски и разведки нефтеносных площадей в восточной части СССР (Урал, Эмба, Сахалин, Поволжье и др.) и на быстрое развитие в новых районах, где в ходе разведки выясняются возможности значительного развертывания нефтедобычи (Майкоп, Беной, Нефтечал, Шор-Су и др.), снабжая эти районы материалами оборудования и кадрами в первую очередь, и на разведки глубоких горизонтов старых нефтеносных площадей, решительно улучшив организацию геолого-разведочных работ.

Развитие нашей нефтепромышленности не может основываться на одних только разведанных площадях. Выполнение плана добычи 45—46 млн. т требует новых источников получения нефти.

Помимо этого экономическая целесообразность требует быстрого и решительного развития новых нефтяных районов.

Перевозка нефтепродуктов по огромной территории Советского Союза значительно удорожает их стоимость

и непроизводительно загружает транспорт. Каких затрат и энергии требует, скажем, перевозка нефти из Баку на Урал или в Среднюю Азию?

При развитии автотракторного парка во всех районах СССР чрезвычайно важно обеспечить машины местным топливом.

Из основных районов в 1931 г. получают большое развитие промысла на острове Сахалине. Только вследствие своей отдаленности и сурового климата этот район до сих пор не приобрел всесоюзного значения. Между тем, по имеющимся данным залегающие нефти на Сахалине чрезвычайно велики. Японская концессия на Сахалине из года в год увеличивает добычу и вывоз нефти. Это обстоятельство лишнее раз подтверждает необходимость самого срочного развития советских нефтяных промыслов Сахалина.

По сравнению с прошлым годом в 1931 г. добыча нефти на Сахалине утраивается и превысит 200 000 т.

Примерно, в такой же степени пойдет развитие промыслов Шор-Су (Средняя Азия). Эти промысла существуют уже не первый год, но на их развитие не было обращено должного внимания. Оборудование электростанций, которые имеются там, в значительной мере изношено и требуют замены.

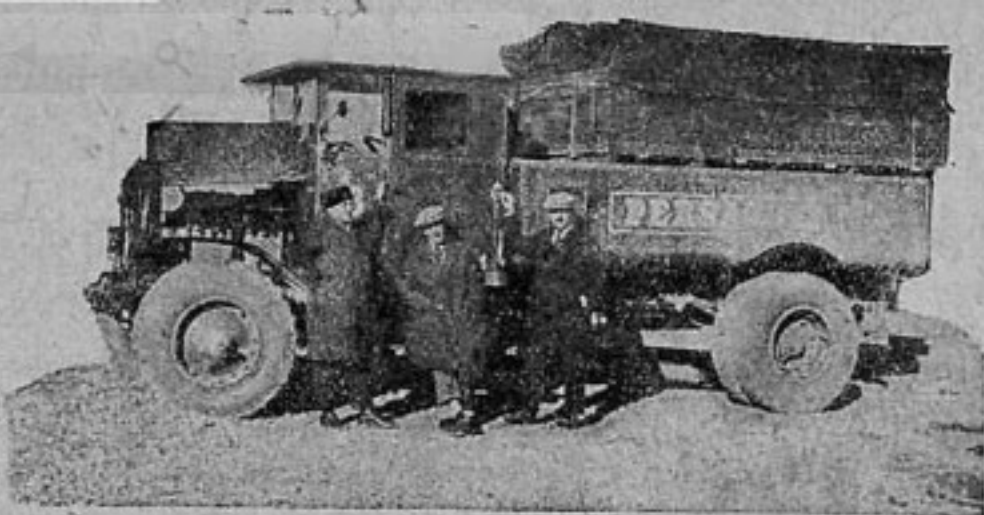
В 1931 г. добыча нефти в Шор-Су увеличивается на 225 проц.

Приводимая таблица дает представление о развитии добычи нефти в новых районах (в тысячах т).

	1928—29 г.	1929—30 г.	1930—31 г.
Сахалин . . . . .	17,6	68	201
Ново-Богатинск . . . . .	—	—	35,5
Ширакские промысла . . . . .	—	—	6,7
Шор-Су . . . . .	6,4	20,4	53,7
Урал . . . . .	0,6	7,5	20

Эти цифры в ближайшее время будут пересмотрены в сторону увеличения. Нет никакого сомнения, что Союзнефть учтет значение Сахалина, промыслов Шор-Су, Урала и других районов, доведя уже в этом году добычу там до таких размеров, которые обеспечат выполнение постановления ЦК ВКП(б) от 15 ноября 1930 г.

Однако, на ряду с поисками новых нефтеносных площадей, нужно обратить боль-



„Персазнефть“ организовала перевозку советского керосина от портов Каспийского моря в глубь Персии наливом в автоцистернах НАГ грузоподъемностью по 5 т. Для перевозки сухогрузов при обратных рейсах автоцистерны имеют специальные платформы

шее внимание и на старые нефтяные районы. Между тем Бакинский, Грозненский и другие районы эксплуатируются весьма неполно. Примером этого могут служить старые промысла на Сураханах. Эта площадь считалась использованной. Но несколько месяцев назад на Сураханской площади, где промышленная эксплуатация была почти прекращена, забил фонтан с суточным дебетом в 1 000 т.

Рабочие-нефтяники и специалисты, побывавшие в Америке, свидетельствуют, что там нефтяные источники используются почти до конца путем нагнетания газа и других мероприятий. Нам необходимо заимствовать американский опыт и заставить его служить нашей социалистической промышленности.

Мы не только увеличиваем добычу нефтесырца, но и создаем крупнейшую техническую базу для ее переработки.

Произведены крупные капитальные работы по сооружению крекинговых установок, причем часть этих установок произведена на наших заводах.

Начал работать первый в СССР завод для специальной выработки автомобильных масел. Организовано производство компонентов для высших сортов автомобильных масел-братстоков и т. д.

Так осуществляется в Советском Союзе лозунг „догнать и перегнать“ в техническом отношении капиталистические страны.

А. Лясс

Автоторовская общественность должна зорко следить, чтобы параллельно с ростом автомобилизации и тракторизации Союза развивались главнейшие обслуживающие производства — резина и нефть.

Материалы, печатаемые в предыдущем и текущем номерах, показывают, что на фронте резинопроизводства и нефтедобычи не все благополучно.

Организации Автотора на резиновых заводах и нефтяных промыслах должны включиться в борьбу за встречный промфинплан, ознакомиться с требованиями автотракторной промышленности и обеспечить ее мощное развитие для скорейшей индустриализации Союза.

# НЕНОРМАЛЬНОСТИ СНАБЖЕНИЯ ГОРЮЧИМ АВТОМОБИЛЬНОГО и ТРАКТОРНОГО ПАРКА

**Р**АБОТА автотракторного парка, особенно работа тракторов за истекший 1929/30 г., выдвигает на очередь целый ряд неотложных вопросов.

По плану на 1929/30 г. получение керосина как тракторного горючего намечалось в количестве 840 тыс. т. По этому плану предполагалось, что работа трактора в среднем в течение года будет не менее 2 000 часов и расход керосина составит 475 г на силу-час. Фактически же реализовано 560 тыс. т, или 67 проц. плана.

Такое большое невыполнение плана объясняется тем, что тракторы не выполнили намечавшихся норм работы и предусмотренные нормы горючего были велики. Объясняется это также значительным простоем тракторов, вызывавшимся главным образом отсутствием запасных частей и свечей.

В снабжении автотранспорта запасными частями в настоящее время имеются также большие перебои.

В тракторном деле необходимо срочно заняться вопросами упорядочения учета и планирования тракторов, работающих вне сельского хозяйства.

Уже сейчас и дальше в текущем пятилетии появится большая надобность в механической тяговой силе в лесном хозяйстве, дорожном строительстве, транспорте и других отраслях. Между тем ни одно ведомство не занимается всеми вопросами, связанными с использованием тракторов вне сельского хозяйства. Нефтяная промышленность (да и не только нефтяная) при составлении планов тракторного горючего в этой части планирует больше ощупью, чем знанием. В это дело необходимо внести немедленно абсолютную ясность. Должен быть установлен единый хозяин, который отвечал бы за все вопросы учета, планирования и использования тракторов, работающих вне сельского хозяйства.

Не лучше обстоит и с нормированием расхода горючего. До сих пор планы потребности горючего строятся, исходя из средних измерителей (среднее годовое количество рабочих часов, средний расход на лош. силу-час), между тем средние показатели не отражают правильной картины важнейшего участка работы нефтяного рынка. Они только затушевывают действительность и замазывают дефекты. Все имеющиеся данные о средних нормах расхода горючего не обоснованы или недостаточно обоснованы; как правило они явно преувеличены.

Нормы расхода горючего на трактор зависят от целого ряда условий, а именно: от системы применения трактора, от прочности и широты захвата прицепных орудий, от видов работ, от различных условий эксплуатации и др. Только при учете всей совокупности этих факторов можно будет наметить правильные нормы горючего.

Потребность в тракторном горючем на 1931 г. выведена из принятых НКЗ СССР норм: для керосина — 475 г на силу-час, для лигроина — 375 г на силу-час. Нормы эти, по нашему мнению,

являются безусловно преувеличенными. Имеющееся постановление СТО обязывает НКЗ СССР в месячный срок разработать мероприятия, дающие возможность довести нормы расхода горючего на силу-час по керосину до 400 г, по лигроину до 300 г.

Вся потребная поставка керосина на 1931 г. составляет 6 113 тыс. т. Возможная поставка керосина составляет 5 080,3 тыс. т. Это положение особенно подчеркивает своевременность и необходимость постановки вопроса о снижении норм.

Правительственное постановление должно быть выполнено, потерям тракторного топлива должен быть положен предел.

Последний вопрос, на котором необходимо заострить внимание всей советской общественности—это капитальное строительство для обслуживания автотракторных хозяйств.

Введение в 1931 г. дополнительно большого количества автомашин и тракторов, организация в 1930 г. свыше 1 000 машинотракторных станций, которые охватывают новые десятки тысяч крестьянских хозяйств на базе сплошной коллективизации, освоение новых земельных массивов по линии Зернотреста, хлопковых и других организаций—ведут к дальнейшему интенсивному увеличению реализации нефтепродуктов на внутреннем рынке для технических нужд. Потребление нефтепродуктов растет по всей территории СССР и в значительной части в районах, отдаленных от существующих баз.

Намечаемое значительное увеличение интенсивности работы автотракторного парка страны еще больше увеличит потребность в светлых нефтепродуктах и смазочных маслах. Потребность в одном только автотракторном горючем в 1930 г. возрастает в несколько раз против 1929/1930 г.

В 1929/30г. реализовано . . . . .	740 тыс. т
„ 1930г. намечается к реализации	2850 „ „

Такое резкое увеличение реализации нефтепродуктов безотлагательно требует и расширения существующей складской емкости и постройки новых нефтескладов для нужд автотракторных организаций. Одновременно с этим общий рост реализации нефтепродуктов на внутреннем рынке ставит вопрос о коренной реконструкции существующего нефтескладского хозяйства в части механизации складских операций (механическая перекачка, маршрутная приемка нефтепродуктов, смена трубопроводов, подготовка к водным перевозкам бензина, производство тары и т. д.).

Для полного обеспечения строительства только по внутреннему нефтяному рынку потребуется около 55 млн. рублей. Между тем общее ассигнование по всей нефтяной промышленности не дает возможности обеспечить полностью даже крайне неотложные работы. Такое положение надо признать ненормальным. Внимание автотракторной и нефтяной промышленности должно быть заострено на вопросах нефтескладского строительства.

А. Гольденберг



# НУЖНА ЖЕСТКАЯ ЭКОНОМИЯ БЕНЗИНА И МАСЛА

Беседа с завед. планово-экономическим сектором Союзнефти т. Нейманом

**В** ПРОШЛОМ году определилась перспектива резкого роста спроса на нефтепродукты и масла, Основная причина такого роста спроса — сильное развитие автомобильного и тракторного хозяйства СССР и перспектива нашего экспорта.

Для переработки требуемого количества нефтепродуктов необходимо было увеличить число крэкинговых установок и приобрести за границей соответствующее оборудование для переработки нефти в бензин и масло.

„Союзнефть“ дала заявку на ввоз импортного оборудования на общую сумму в 50 млн. руб. Однако эта заявка была сокращена до 28 млн. руб.

Одновременно правительственные органы приняли все меры для максимального развития производства нефтяного оборудования на наших заводах.

В свою очередь „Союзнефть“ начала изыскания других средств покрытия недостатка в светлых нефтепродуктах.

В настоящее время взята установка на усиление добычи в тех районах, где нефть содержит наибольший процент светлых продуктов. К таким районам принадлежат Баку — Сураханы и Засыпанная бухта, а также Грозный — Новогрозненские промысла и Майкоп.

Наша машиностроительная промышленность в 1931 г. во что бы то ни стало должна выполнить в срок заказы на нефтяное оборудование. В этом случае программа переработки будет выполнена полностью.

„Союзнефть“ принимает все необходимые меры для увеличения выхода светлых продуктов путем рационализаторских мероприятий и

ускорения пути прохождения нефти в процессе переработки.

В прошлом году удалось достигнуть крупного сдвига в крэкинговании. В течение особого квартала закуплены и установлены новые крэкинги. Уже начали эксплуатироваться новые установки в Грозном и Батуме.

Закупленное оборудование продолжает прибывать и оно целиком будет пущено в ход в 1931 г. Эти мероприятия дадут в будущем 1931 г. 600 000 т крэкинг-бензина.

Несколько хуже положение с маслами. Однако, при разработке плана покрытия потребности в маслах заявка автотракторного хозяйства и экспорта полностью удовлетворена. Автотракторное хозяйство СССР получит требуемое количество автолов. Для этой цели выделен фонд в 230 000 т автолов различных марок.

Остается непокрытым спрос на машинное масло в размере 50 000 т.

„Союзнефть“ принимает меры для полного покрытия спроса путем замены машинного масла суррогатом. Для этой цели научные институты составили специальные рецепты, которые смогут заменить машинное масло и покрыть его недостаток.

Необходима жесткая экономия в расходовании бензина и масел. Без этого нам вряд ли удастся полностью покрыть спрос.

В задачи каждого шофера и тракториста входит создать такие условия работы машины, которые позволяли бы нашему автотранспорту и тракторному парку работать бесперебойно и обойтись имеющимися запасами бензина и автола.

## НЕФТЯНИКИ, УСИЛЬТЕ НАТИСК!

### Итоги работы Азнефти в ударном квартале

**П**О ДАННЫМ Союзнефти в течение первой половины ударного квартала основной нефтяной трест — Азнефть — плана не выполнил. Добыто 1 421 000 т — 92 проц. задания. За полтора месяца Азнефть недодала стране 107,5 тыс. т.

Сильно отстал Биби-Эйбат, давший 91,3 проц. Пута выполнила 86,7 проц. задания. Шубаны выполнили программу еще меньше — 76 проц.

Единственный район — остров Артема перевыполнил программу на 7 проц.

Отставание по добыче продолжается вот уже полтора месяца, начиная с начала ударного квартала. Промысла Азнефти обязаны немедленно переключиться на ударные темпы, — приближаются времена холодов, когда добыча обычно падает. Пока что погода благоприятствует и бакинские горняки должны сделать решительный натиск.

Очень неудовлетворительны результаты по бурению. Проходка на всех площадях составила 54 000 м, или 85,5 проц. задания.

Корень зла невыполнения плана по бурению — в организационных неполадках и неумении расставить силы.

Переработка нефти за полтора месяца ударного квартала дала 96,9 проц. задания. Завод им. Пятакова — 98 проц., им. Джапаридзе — 99,6 проц.

Эти цифры говорят, что переработка нефти, которой придано особое значение, производится не теми темпами, которые намечены партией и правительством.

Автомобильные и тракторные хозяйства СССР требуют от горняков Азнефти полного удовлетворения страны горючим.

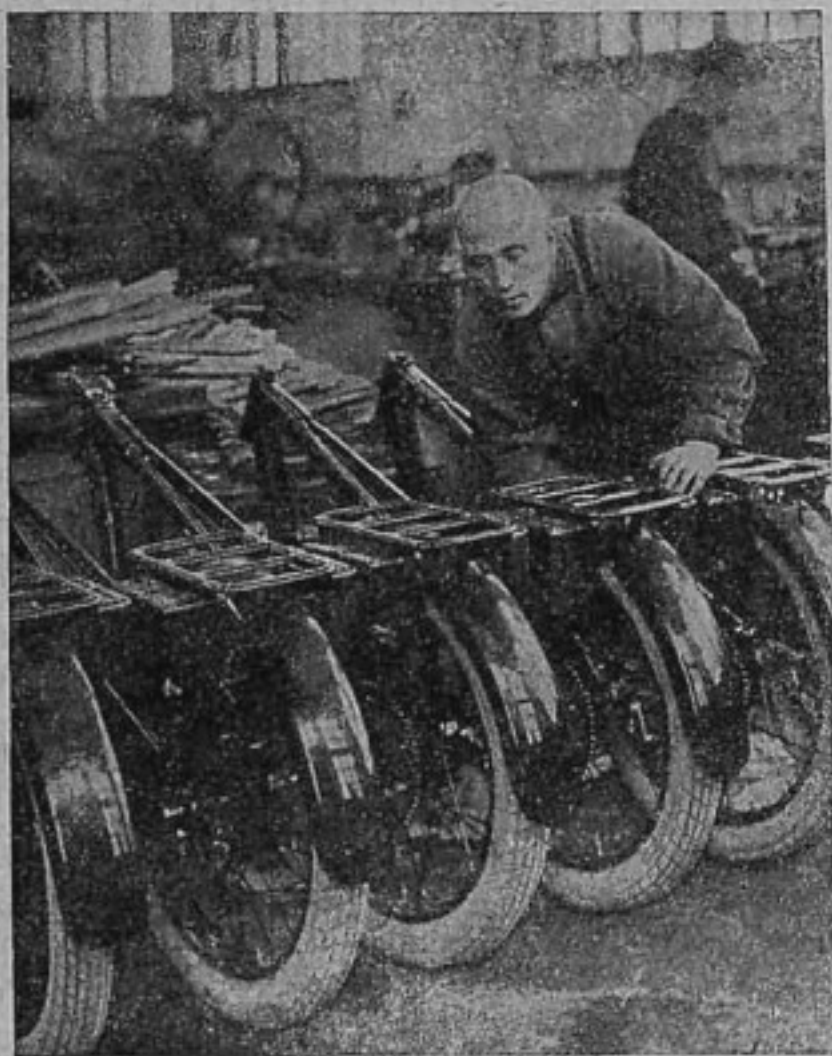
А. Л.

**В**ОПРОС о постройке крупного мотоциклетного завода и о немедленном расширении выпуска мотоциклов на ленинградских заводах снова (в который уже раз!) со всей силой ставится автодоровской общественностью. Он обсуждался за последнее время на многочисленном собрании актива московских автодоровцев, в президиуме ЦС Автодора и на пленуме мотоциклетной секции под председательством замнаркомвоенмора С. С. Каменева с участием представителей ленинградских и ижевской организаций.

Обсуждение вопроса о немедленном советском массовом производстве мотоциклов проходит в автодоровских кругах под знаком двух фактов: 1. Удачного пробега ленинградских мотоциклов, доказавших, что Ленинград уже располагает на сегодняшний день заводами, оборудованием, кадрами специалистов и рабочих для массового строительства мотоциклов вполне удовлетворительного качества, типа и марки. 2. Раскрытого ОГПУ плана интервенции в 1931 г.

Угроза интервенции делает особенно неотложным усиление обороноспособности советской страны, широкое использование мотоциклов для быстрого передвижения красноармейских частей и лучшей постановки службы связи в Красной армии.

Автодоровская общественность призвала к ответу нашу промышленность, затребовала раньше всего от ВСНХ ясного ответа, как обстоит дело с нашим мотоцикlostроением, и



Сборка первых советских мотоциклов на ленинградском заводе „Прометей“ производится пока кустарно

убедилась в том, что с этим вопросом „без перемен“, хотя уже близок к концу особый квартал, уже заканчивается разработка контрольных цифр, решающих судьбу мотоцикlostроения на 1931 г.

До последнего времени мотоцикlostроение не имело хозяина. По выражению С. С. Каменева это было какое-то подкинутое дитя. Предполагалось вначале, что оно перейдет в ведение ВАТО; ВАТО отказалось, тогда возник вопрос о передаче мотоциклетных заводов в ведение Союзсредмаш, Госшвеймашины. Возник даже вопрос о том, чтобы приспособить для строительства мотоциклов московский Велосипедстрой с его заводскими корпусами.

Самые решительные возражения вызывают те „сдерживающие“ темпы, которые проектируются в мотоцикlostроении, самый подход к этому делу со стороны ВСНХ, Госплана. Ассигновали ленинградским заводам, кооперированным по производству мотоциклов, 600 тыс. руб., исходя из того, что ленинградское производство должно ограничиваться выпуском 500 мотоциклов в год, в то время как рабочие этих заводов уверены, что они могут и должны довести производство до 1 300, а затем в течение ближайших лет до 5 000 и более мотоциклов в год. В ВСНХ и Госплане была усвоена точка зрения, которая вызывала особые энергичные возражения со стороны автодоровской общественности. Там считали, что дальнейшее расширение производства мотоциклов в Ленинграде предвещает в отрицательном смысле вопрос о построении специального завода-гиганта в Ижевске.

— И специальный завод в Ижевске (или в другом месте) с производством 50 тыс. мотоциклов, и максимально расширенное производство мотоциклов в Ленинграде с доведением этого производства до 5 000, даже до 10 000 машин,— таково мнение пленума мотоциклетной секции Автодора, мнение всего автодоровского актива, четко и веско сформулированное С. С. Каменевым.

Довольно „резинового“ подхода к важному делу, не терпящему отлагательств, довольно мероприятий с оглядочками,— таков лейт-мотив большинства выступавших на пленуме мотоциклетной секции.

Постановление пленума требует значительного перелома в нашем мотоцикlostроении. Приводим его почти дословно.

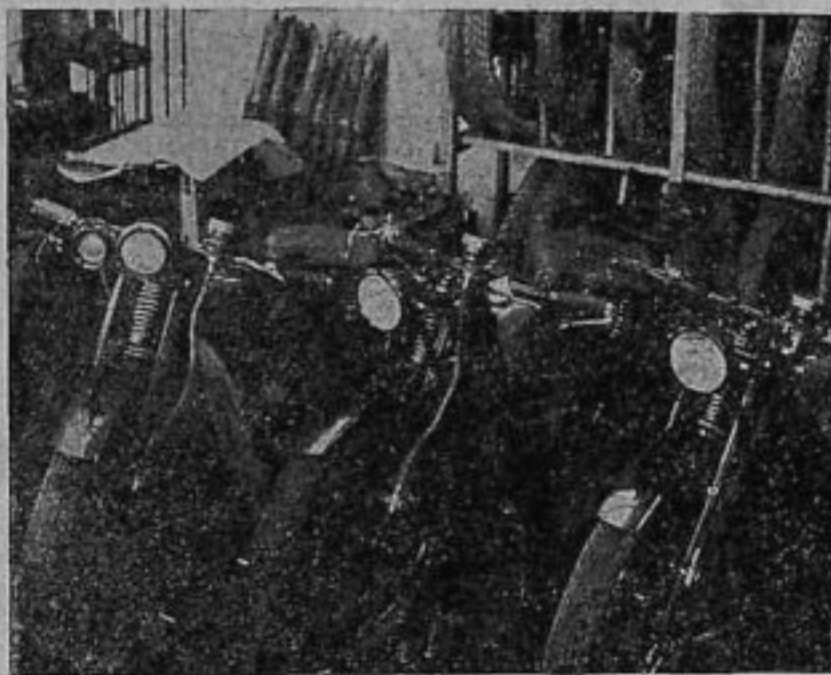
„Пленум констатирует, что несмотря на своевременно поднятый Автодором перед ВСНХ СССР вопрос о крайней необходимости всемерно форсировать постройку в СССР мотоциклетного завода и организацию широкого выпуска мотоциклов на ленинградских заводах, весь вопрос до сих пор не сдвинулся с мертвой точки.

Пленум решительно протестует против дальнейшей задержки разрешения этого важного вопроса. Пленум настаивает перед президиумом ВСНХ СССР на немедленном включении контрольных цифр на мотоциклетное строитель-

ство и оборудование основного мотоциклетного завода на 50 тыс. мотоциклов в пятилетний план развития промышленности СССР с расчетом начала строительства завода в 1931 г. и полного его окончания и работы с полной мощностью не позднее чем к началу 1933 г.

Необходимо немедленно утвердить организацию, на которую будет возложено наблюдение и регулирование мотоциклетной промышленности в СССР

Исходя из вполне удовлетворительных результатов испытательного пробега советских мотоци-



Первые советские мотоциклы завода Промет в собранном виде

вега Автодора и представителей низовых автодорожских организаций.

М. Соломонов

## ДОРОГИ И АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

Между автомобильной столицей—Детроитом и пограничными городами доминиона прорыт под рекой Детройт специальный тоннель, стоивший приблизительно 25 млн. долл.

Работа над тоннелем началась 29 месяцев назад и по расчетам инженеров должна была продолжаться три года. Тоннель имеет три проезда, два из которых будут регулярно использованы, пропускная способность — 1 000 экипажей в час в каждом направлении. Третий проезд оставлен для всяких случайностей и гаража для машин, которые могут испортиться, пересекая тоннель.

По расчетам организаторов постройки полное движение должно дать прибыль от проездной платы в 2 946 500 долл. в год.

Производство автомобилей в САСШ уменьшилось с начала этого года по сравнению с этим же периодом прошлого года на 1,52 млн. машин за первые три квартала года.

Последние 3 месяца дают уменьшение выпуска на 50 проц. В большой степени снижение выпуска захватило и заводы Форда и „Дженерал Моторс“.

По окончании постройки нового автомобильного завода в Кельне Генри Форд, по сообщению западной печати, намеревается построить таких же размеров завод в Париже.

Из Соединенных Штатов ввезено в сентябре в Аргентину 3 191 легковых и 156 грузовых автомобилей. Импорт остальных стран составил 65 машин.

Мировой, экономический кризис, начавшийся в Соединенных Штатах, захватил и все капиталистические страны европейского континента. В автоделе он вызвал стремительное падение цен на автомобили.

Так, цены на все модели „Рено“ 1931 г., начиная от „семейного авто до роскошных спортивных машин“ снижены. Самая интересная модель этого сезона,—шестицилиндровая в 12,5 л. с.—оценена в 2 000 рублей.

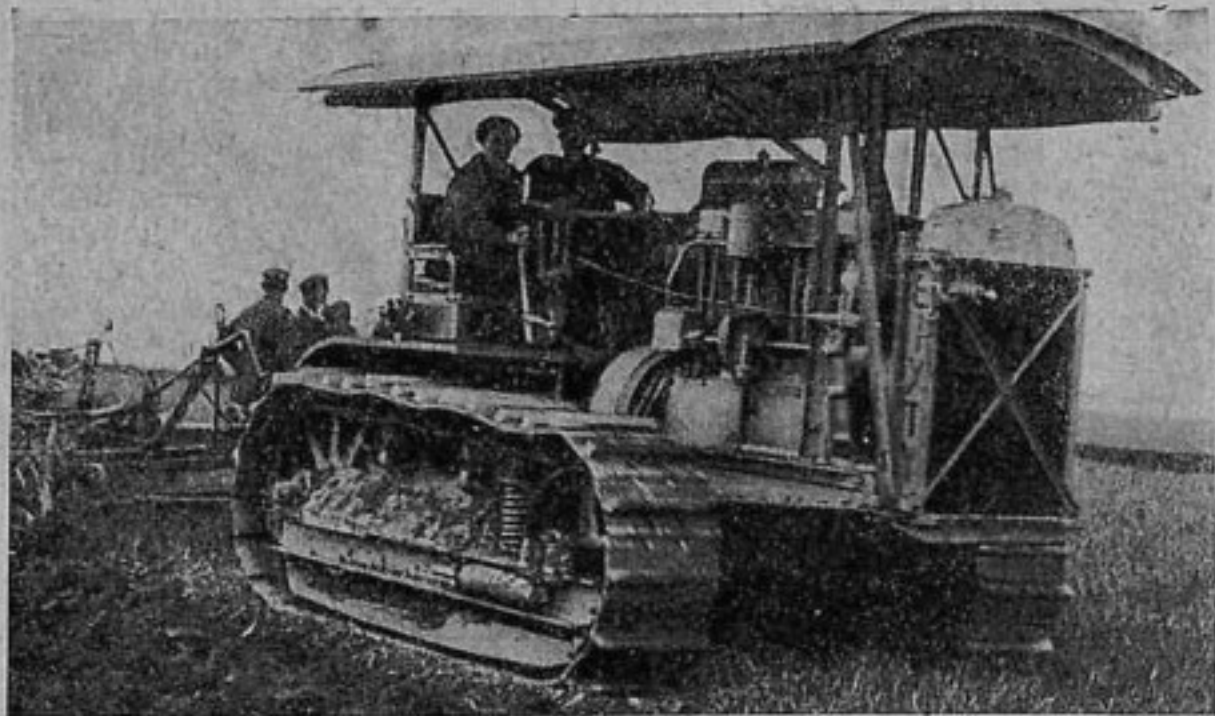
Чтобы установить единство при проведении важнейших больших дорог, германское министерство путей сообщения составило карту дорог дальнего следования по Германии. Эта карта охватывает 138 дорог, служащих главными связующими линиями.

Они должны строиться по одному типу, шириной в 7—8 м. На них должны быть устранены все опасные кривизны. Для того чтобы дорога была видна на далеком протяжении, никакие древесные насаждения на этих путях допущены не будут.

Этой новой автодорожной сети предстоит в Германии большое будущее, и она, повидимому, будет служить образцом для Европы.

## К ЧИТАТЕЛЯМ

Резкое увеличение подписки на журнал „ЗА РУЛЕМ“ вынуждает издательство из номера в номер значительно сокращать количество экземпляров, отпускаемое для розничной продажи. В связи с этим постоянные читатели, приобретающие „ЗА РУЛЕМ“ в киосках и у газетчиков, часто остаются без журнала. Обеспечьте бесперебойное получение журнала в 1931 г. путем немедленной подписки на него.



Взмет зяби в зерносовхозе им. завода Динамо (Нижне-Волжский край)

## РУЛЕВЫЕ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ ПОЛЕИ

На I всесоюзной конференции трактористов-ударников совхозов и МТС

**В**АША работа, трактористов-ударников, практически выкорчевывающих корни капитализма в сельском хозяйстве имеет большой исторический смысл,— так определил общее политическое значение конференции выступивший на ней всесоюзный староста М. И. Калинин, которого горячо встретила аудитория ударников сплошной коллективизации.

Если еще недавно, два-три года назад, трактористы насчитывались у нас только сотнями, то сейчас эта новая и ведущая группа сельскохозяйственного пролетариата насчитывает уже сотни тысяч людей. В 1931 г., из двухмиллионной армии совхозовских рабочих,—трактористов и ремонтников будет около полумиллиона. Одни совхозучи охватят в будущем году 100 тыс. подростков.

Огромная активность трактористов в обобществленном секторе сельского хозяйства видна хотя бы из широкого размаха соцсоревнования и ударничества. Только по 900 совхозам мы имеем около 85 тыс. ударников. Производственный энтузиазм советских трактористов позволил им оставить далеко позади даже американские нормы трактороиспользования. В САСШ трактор работает в среднем 400—600 часов в году. В СССР уже в этом году трактор работал в среднем 1 500 часов, а в 1931 г. эта цифра будет доведена до 2 500 часов. Тракторист-большевик вчетверо превысит нормы тракториста САСШ.

Вот почему открывшаяся 27 ноября в Москве первая конференция трактористов-ударников привлекла большое внимание общественности, виднейших представителей партии и советской власти.

Перед второй большевистской весной представители ведущей колонны социалистического земледелия собрались, чтобы заслушать доклад о перспективах механизации и трактороиспользования в СССР, познакомиться с докладами основных объединений крупного сельского

механизированного хозяйства—Зернотреста и Трактороцентра, проработать практические вопросы ухода, заправки и смазки тракторов, организации ремонта, работы комбайнов, техники безопасности и т. д.

— Сельское хозяйство нашей страны,—сказал в своем выступлении т. М. И. Калинин,—переживает производственную революцию на социалистической основе. В то время, когда капиталистические страны охвачены жесточайшим экономическим кризисом, Советский Союз мощно развивает индустриализацию сельского хозяйства.

Мы предполагали получить от совхозов Зернотреста к концу пятилетки 1 600 тыс. *т* зерна. Уже в 1931 г. мы получим 3 600 тыс. *т* зерна. Заявление буржуазных ученых о невозможности двигаться вперед такими быстрыми темпами разбиты в прах.

Неудивительно, что победоносное шествие пятилетки вызывает бешенство всех врагов диктатуры пролетариата. Процесс вредителей и интервентов из „промпартии“, происходящий одновременно с вашей конференцией,—отметил т. Калинин,—доказывает это с неопровержимой наглядностью.

Выступивший на конференции нарком земледелия СССР т. Яковлев говорит об огромных трудностях, которые пред'являет ко всем хозяйственным и общественным организациям предстоящая весна и которые, конечно, будут преодолены силами единого натискадвигаемого единой волей.

Огромная задача—обработать 4,5 млн. га может быть выполнена при активной поддержке широких масс крестьянства. В этом движении трактористы должны занять видное место.

Рассказав о некоторых безобразиях, которые еще имеют место в районах—о бездействии части комбайнов, тракторов и грузовиков, о случаях проникновения классово-чуждых и даже враждебных нам элементов в колхозы и совхозы и пр., т. Яковлев подчеркнул основную за-

дачу трактористов—принять самое активное участие в уборочной кампании 1931 года. Уже в настоящем году, отметил т. Яковлев, самым узким местом сельскохозяйственных работ был не посев, а уборка. Голоса участников конференции подтвердили правильность этого вывода в речи т. Яковлева.

Председатель ЦК союза сельскохозяйственных рабочих т. Анцелович сообщил об итогах истекшего хозяйственного года и о практических задачах третьего года пятилетки.

Все объединения нашего механизированного сельского хозяйства закончили год с превышением планов почти по всем показателям. Такие результаты—следствие правильного выполнения директив партии и ударной работы пролетариев, работающих в сельском хозяйстве.

С приветствием „командирам стальной конницы“ от имени правления ВАТО и президиума ЦС Автодора выступил т. Дмитриев. Вопросы правильного использования советских тракторов приобретают в данное время исключительно важное значение,—сказал он,—хорошие тракторы должны быть хорошо использованы. Далее т. Дмитриев знакомит трактористов-ударников с программой выпуска тракторов заводами ВАТО. Снабжение тракторов запасными частями сейчас находится в скверном положении, и недавно ВСНХ создал специальный трест по изготовлению запасных частей к тракторам.



Молодая смена трактористской армии. Ученики совхозуча на занятиях

Так как в ближайшее время у нас еще будет ощущаться недостаток в запасных частях, в эту весеннюю посевную кампанию будет установлена норма расходования запасных частей.

Каждый автодоровец совхоза или колхоза должен быть ударником, а вся автодоровская организация в целом—должна самым активным образом помогать перестройке нашего земледелия на социалистических началах.

## ЕЩЕ об АВТОСТРАДЕ МОСКВА—ЗЕЛЕНый ГОРОД

**В**ОПРОС о постройке автострады Москва—Зеленый Город за последнее время как-то замер. Многие специалисты даже считают постройку такого сооружения излишней при наличии электропоездов на Сев. ж. д. и незаконченных дорожных работ по Ярославскому шоссе.

Но поскольку вопрос идет о постройке автомобильной дороги, аргументы об электрификации железной дороги, хотя бы и в том же районе, совершенно неубедительны.

Поверхностная битуминозная обработка коры Ярославского шоссе также никак не может заменить автостраду. Не нужно забывать, что это шоссе не представляет совершенного покрытия, которого мы вправе ожидать от хорошей автодороги, вследствие: 1) наличия кривых и недопустимых для автострады уклонов и отсутствия виражей, 2) трасса дороги проходит через большие населенные пункты, 3) шоссе покрывается участками булыжной мостовой и в общей протяженности дороги длина булыжных мостовых занимает изрядный процент (Тайнинка, Мытищи, Пушкино, Братовщина и др.).

Уже сейчас, когда наши автосборочные еще не развернули полностью работ и еще не работают основные автозаводы, число машин в Москве заметно возросло. В дальнейшем, когда не только авто- но и мото- и велопромышленность начнут насыщать Союз машинами, отсутствие хорошей автомобильной дороги немедленно скажется. Единственное место—Ленин-

градское шоссе—уже сейчас не удовлетворяет московских автомобилистов.

Автострада даст возможность также производить испытания над скоростью машин и пр., конечно, при условии если она будет построена по строго техническим требованиям и будет насыщена подсобными сооружениями (бензиновыми колонками, павильонами технической помощи, консультационно-ремонтными базами и т. п.).

Автострада может служить для испытания не только машин, но и типов дорог.

Уже в этом году рационализаторской группой Облдортранса были построены опытные участки дорог. Но существенным недостатком их является разбросанность (они построены на Калужском, Волоколамском шоссе и в Зеленом Городе), вследствие этого дальнейшее наблюдение вести затруднительно.

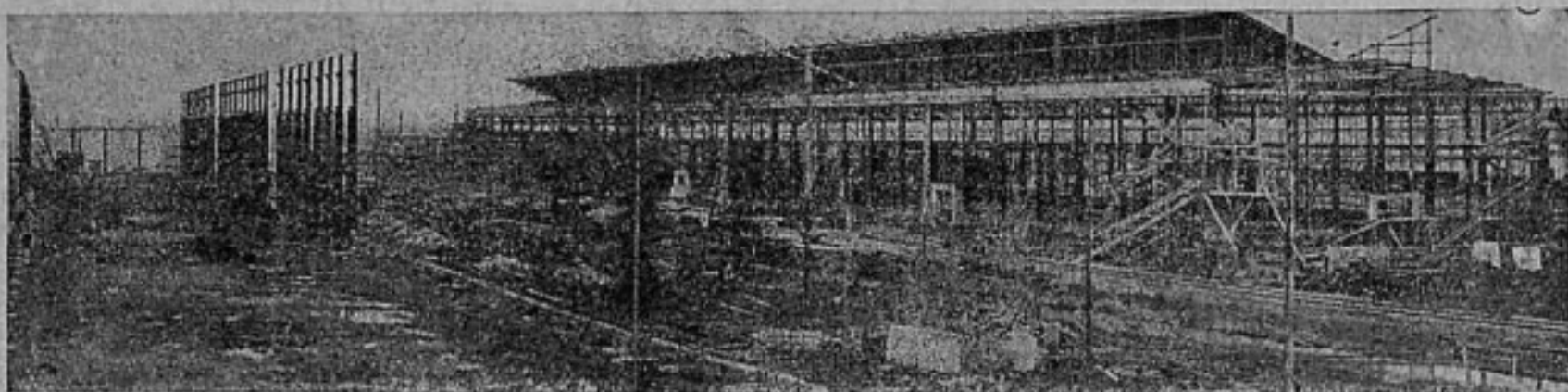
Автострада позволила бы сконцентрировать в одном месте все возможные типы усовершенствованных покрытий и оснований и организовать наблюдательный пост и исследовательскую лабораторию при них.

ЦС Автодора совместно с акц. о-вом „Зеленый Город“ должны создать постоянную комиссию, которая при широкой поддержке автодоровской и всей советской общественности должна заняться вопросами сначала проекта, а затем и сооружения грандиозной автомобильной культурной дороги Москва—Зеленый Город.

К. Либман

# НА ФРОНТЕ АВТОТРАКТОРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка тридцать третья



На строительстве Нижегородского завода. Установка металлических конструкций кузнечного цеха и вид собранного рессорного цеха к ноябрю

Как строится нижегородский автогигант зимой. — Харьковский тракторный завод успешно справляется с намеченными темпами; плохо на Челябинском и особенно на Сталинградском тракторном. — Завод АМО (УРРА) перевыполняет план. — На всех стройках ВАТО испытывается недостаток строительных материалов.

**КАК** будет строиться зимой Нижегородский автозавод?

Обычно все зимние строительные работы ведутся в тепляках; здания забирают в деревянные утепленные „футляры“ — способ, который с'едает огромное количество материала, средств и главное — времени. На совещании руководителей участков строительства автозавода выявлена и установлена первоочередность мероприятий, связанных с зимней работой, и намечены способы, какими будет вестись стройка зимой.

По ремонтно-механическому и ремонтно-кузнечному цехам никаких мер утепления решено не предпринимать. Район должен собственными силами изготовить только оконные коробки для скорейшего остекления цехов. Для кирпичной кладки прессового цеха намечено построить грелку лишь в случае, если работы не будут закончены до наступления холодов. Работы по механо-сборочному цеху будут вестись следующим образом: бетонная подготовка в бытовых устройствах переносится на зиму, нижний пояс стен будет строиться без тепляков с подогреванием материала при морозах. Верхний же пояс решено вести форсированными темпами, чтобы успеть сделать его до морозов, и только в крайнем случае применить тепляки. Работы верхнего этажа кузнечного цеха, в случае невозможности отложить их, будут вестись в тепляке. Бетонирование башмаков литейного цеха будет вестись с подогревом материала. Все работы по деревообделочному цеху решено закончить до морозов. Стены подстанции будут выведены без тепляков на полную высоту быстрыми темпами. Для работ по профтехкомбинату будет построена грелка для подогрева материалов и мастерская для изготовления сборных железобетонных частей.

Все мероприятия позволят с'экономить большое количество рабочей силы, средств, материалов, а главное — времени.

Общая оценка капитального строительства по заводам ВАТО рисуется так: Харьков-

ский тракторный завод выполнил 35 проц. квартального плана и обещает развернуть работы и усилить темпы в декабре.

Автострой выполнил 40 проц. плана и при максимальном напряжении сумеет выполнить программу, но, видимо, не умеет организовать выполнения своего встречного плана на 15 млн. руб.

Челябинское тракторное строительство попрежнему не может овладеть темпами и продолжает отставать в выполнении плана.

Подшипникстрой (этот завод строится по соседству с Московским автосборочным заводом) выполнил 25 проц. квартального плана, в ценностном выражении на 626 тыс. руб.

Автотракторный институт свое строительство выполнил на 23 проц. квартального плана. НАМИ сильно отстает от выполнения наряда. Это по строящимся предприятиям. Что касается действующих, то здесь положение более благоприятное.

Попрежнему интенсивно ведет работу завод АМО, который выполнил 70 проц. квартального плана.

Сталинградское тракторное строительство преодолевает затруднения, выполнив 55 проц. квартального плана по жилищному и коммунальному строительству.

Ярославский завод выполнил 27 проц. квартального плана.

С обеспечением строительными материалами дело обстоит очень неблагоприятно. Автострой испытывает большой недостаток в цементе, лесных материалах и рельсах. На харьковском строительстве затруднения с лесными материалами, что задерживает перекрытие механо-сборочного цеха. Поступление металлоконструкций, изготовляемых из импортного материала в Харькове, происходит медленно: из 2 тыс. т металлоконструкций для кузнечного и литейного цехов поступило лишь 100 т.

Уточненных титульных списков всех предприятий ВАТО (действующих и строящихся) не существовало, а имеющиеся титульные списки

претерпевали, по инициативе самих строителей, непрерывные изменения. Пример: по титульным спискам челябинского тракторного строительства стоимость его выражалась в 230 млн. руб., 270 млн. руб. и 326 млн. руб. Стоимость Нижегородского автозавода проходила через этапы — 190 млн. руб., 259 млн. руб., получалась даже возможность варианта в сумме свыше 500 млн. руб. Реконструкция и расширение завода АМО определялась стоимостью 25 млн. руб., 52 млн. руб. и 72 млн. руб. То же и для других заводов.

ВАТО неоднократно обращало внимание на ненормальность этих явлений: быстроту построения титульных списков и тенденцию к безудержному росту стоимости их наряду с пренебрежением к существующим нормам, лимитам и директивам партии и правительства о постановке работы по рационализации строительства и по снижению его стоимости.

Правление ВАТО 20 ноября создало особую комиссию, которой было поручено определить, наконец, точную стоимость по каждому строительству и проделать эту работу с целью рационализации и удешевления строительного дела. Работа этой комиссии дала очень большой эффект. Выяснилось, что во всех титульных списках стоимость жилищно-культурно-бытовых и др. строений исчислялась без всякой увязки с существующими лимитами и, как правило, на 30—50 проц. выше их.

Расходы на водопроводную и канализационную сеть (напр., у Автостроя) были исчислены в два раза выше существующих опытных данных. Расходы на дороги и мощение у отдельных строений исчислены были в четыре раза выше существующих опытных данных. Расходы на благоустройство определялись в некоторых титульных списках в 15 раз выше норм, а о расходах на подготовительные работы нечего и говорить: как правило, на всех строительствах они чрезмерно увеличены.

Для уменьшения расходов комиссия ВАТО исключила из титульных списков крематории, мусоро-сжигательные печи, гостиницы и дома советов (административные центры), считая, что органы советской власти на проектируемых заводах и в рабочих городках могут успешно работать и не в специальных зданиях миллионной стоимости, а в отстраиваемых жилых домах и зданиях контор и управлений.

При построении контрольных цифр на 1931 г. комиссия ВАТО исходила из директивы о времени пуска в ход отдельных заводов: полного окончания и пуска в ход в 1931 г. Нижегородского автозавода и Московского завода шарикоподшипников; выполнения основных цехов Челябинского тракторного завода к 1 января 1932 г.; окончания расширения и реконструкции в пределах первой очереди завода АМО в 1931 г. и т. д.

Нельзя обойти молчанием некоторые нелепости, обнаруженные в процессе работы комиссии ВАТО. Завод АМО имел в титульном списке 11 складов для отходов производства, запроектированных в виде массивного железобетонного здания, стоимостью в 560 тыс. руб. Оказалось, что совершенно достаточно навеса для обрезков и отходов металла и др. материалов, и только небольшая часть этого навеса может быть принята как закрытое помещение для хранения наиболее ценных отходов. В результате переговоров комиссии с представителями АМО стоимость этого склада принята в титульном списке в 50 тыс. руб. вместо запроектированных 560 тыс. руб.

Харьковское тракторное строительство запроектировало у себя ясли по кубатуре, соответствующей 13 четырехэтажным домам типа домов-коммун Автостроя. Комиссия нашла, что тринадцать корпусов слишком много и исключила из титульного списка стоимость этих домов. Небольшое ярославское строительство запроектировало склад на 260 тыс. руб., а примирилось на 125 тыс. руб.

Автострой требовал для своего водопровода и канализации 14 млн. руб., а ему совершенно достаточно 8 млн. руб. По челябинскому тракторному строительству, примерно, 50 проц. всех запроектировок являются ненужными.

\* \* \*

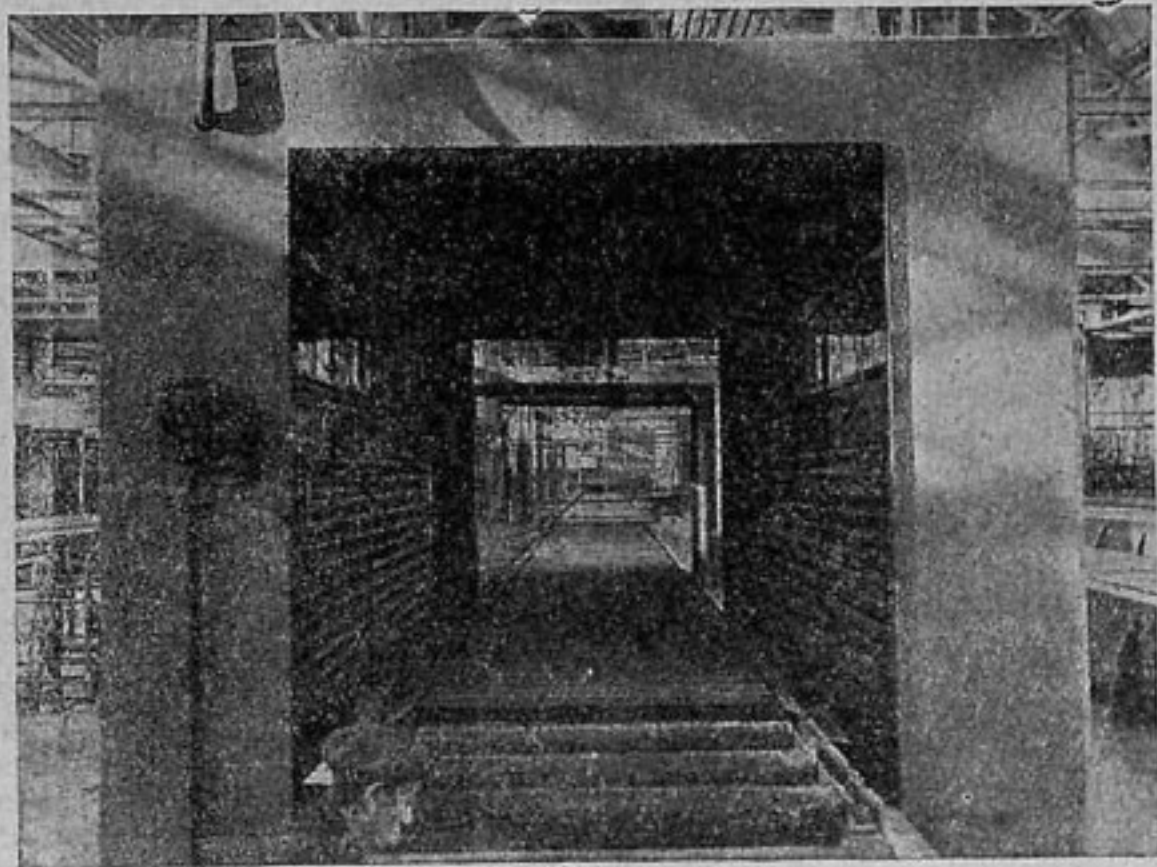
На автосборочных заводах работа протекает более или менее удовлетворительно.

Нижегородский завод вполне успешно продолжает сборку грузовых машин, и взятые темпы дают уверенность в выполнении намеченного плана в ноябре.

На Московском автосборочном заводе сборка легковых машин протекает удовлетворительно, но имеются задержки, которые происходят из-за отсутствия опыта и кадров.

1 декабря 1930 г.

М. Козлов



Один из конвейеров московской сборочной

Фото М. Козлова

# О КАДРАХ для АВТОТРАКТОРНЫХ ЗАВОДОВ

**В** КОНЦЕ ноября при ВАТО состоялось первое расширенное совещание, на котором детально обсуждалось положение с кадрами на всех автотракторных заводах.

Общая картина, обрисованная на совещании, к сожалению, производит весьма удручающее впечатление. Никто и нигде по-серьезному не подходит к этому жгучему вопросу, и все надеются получить кадры в готовом виде; все почему-то уверены, что кто-то о них позаботится и „испечет“ им нужное количество квалифицированных рабочих. У многих и, в частности, у Автостроя до сих пор существует уверенность, что в любой момент можно „затребовать“ рабочих на бирже труда или на родственных предприятиях.

Эта уверенность пропитана несомненным оппортунизмом, так как каждому ребенку известно, что теперь в СССР нет безработных, а в квалифицированных рабочих испытывают нужду все заводы и все фабрики; и поэтому смешно думать, что какое-то предприятие уступит своих рабочих Автострою или Челябинскому тракторострою. Автострой с удивительной серьезностью заявляет, что заводы „АМО“, „Динамо“— и др. дадут ему своих квалифицированных рабочих. Характерно, что тракторные заводы так же надеются получить рабочих высокой квалификации у своих соседей.

На совещании основным докладчиком явился представитель Автостроя, а Харьковский и Сталинградский тракторные заводы выдвинули содокладчиков. При этом нужно заметить, что Челябинский тракторный завод равнодушно отнесся к этому совещанию и прислал своего представителя уже после того, когда все работы совещания были изучены и делегаты разъехались на места.

В результате широкого обмена мнениями по заслушанным докладам совещание приняло резолюцию, которая наметила ряд практических мероприятий.

По Автострою потребность в 10 500 квалифицированных рабочих для пуска завода в 1931 г. признана правильной, но покрытие этой потребности путем переброски 3 тыс. человек по линии ЦК металлистов совещание признало невыполнимым. Подготовка остальных 8 тыс. чел. путем курсового обучения найдена реальной и вполне правильной.

Но состояние учебной базы Автостроя далеко не гарантирует нормальной подготовки рабочей силы. Существующая система распределения учебного времени—24 часа в декаду вместо 32 часов по производственному обучению и 24 часа вместо 32 часов по теоретическому обучению—является ненормальной. К этому нужно прибавить слабую методическую работу, недостаточное руководство со стороны Автостроя и ВАТО, большую текучесть педагогов, необеспеченность жилым помещением, неудовлетворительный в качественном отношении контингент учащихся, плохое оборудование мастерских и учебных кабинетов. Все вместе взятое создает угрозу, что к моменту пуска завода Автострой не будет обеспечен необходимым количеством рабочих высокой квалификации.

Совещание отметило также неудовлетворительное снабжение учебной базы денежными средствами и производственными материалами. Массовая подготовка рабочих через курсы обязывает Автострой форсировать строительство учебного комбината. Между тем, состояние этого строительства не гарантирует окончания стройки в необходимый срок.

В связи с этим, совещание предложило Автострою совместно с ВАТО срочно разработать контрольные цифры покрытия потребности рабочей силы к моменту пуска завода. Учебной базе предложено немедленно изыскать нужное станочное оборудование для производственных занятий; обеспечить базу учебными пособиями и оборудованием для кабинетов, привлечь инженерно-технический персонал Автостроя для преподавания в учебной базе и наладить консультацию производственного и теоретического обучения.

Далее совещание решило в категорической форме настаивать перед ЦК металлистов на выполнении своего решения о переброске с действующих предприятий металлопромышленности 3 тыс. рабочих высокой и средней квалификации для Автостроя, так как без этой переброски завод не может быть готов к пуску. Попутно решено требовать от Автостроя выполнения строительства учебных мастерских комбината не позже 1 февраля 1931 г.

Совещание остановилось на невыполнении Автостроем постановления правления ВАТО от 26 июля о приеме в школу ФЗУ в осенний набор—1160 чел. и в зимний набор 1600 чел. Автострой мотивирует невыполнение тем, что на его учебной базе в Нижнем Новгороде нет мест, и ему удалось в осенний набор принять только 800 чел., а в зимний набор не удалось принять ни одного рабочего.

Такое объяснение никакого оправдания не заслуживает, так как Автострой обязан был позаботиться, чтобы были места, а не надеялся на своего „соседа“.

Квалифицируя это как проявление оппортунизма на практике, совещание решило категорически требовать через правление ВАТО и РКИ жесткого выполнения постановления о полном приеме в ФЗУ.

По Харьковскому тракторному строительству, как известно, производственная программа на 1931 год определена в 22,5 млн. р. Пуск завода намечается постепенно по цехам с тем, чтобы полностью завод пустить в начале 1932 г. Для выпуска продукции на эту сумму, потребность в квалифицированных рабочих на 1931 г. определяется в 4 620 чел.; но харьковцы не согласны с этим—они намерены все цеха пустить сразу в 1931 г.—и поэтому для того же года требуют 10,5 тыс. квалифицированных рабочих, т. е. вдвое больше намечки ВАТО.

Для покрытия этой потребности (4 620 чел.) совещание решило (кроме уже обучающихся на учебных базах Харьковского исполкома 1 749 учеников) максимально использовать при пуске завода тех рабочих, которые в настоящее время заняты на строительстве и на монтаже;



максимально развернуть курсовое обучение со сроком не менее 3 месяцев; переброску рабочих с других предприятий проводить в самом ограниченном количестве и только в отношении высококвалифицированной группы рабочих. Наконец совещание разрешило Харьковскому тракторострою послать за границу высококвалифицированных рабочих в количестве 51 чел. По зимнему набору решено пропустить через ФЗУ 1 600 чел. Попутно, Харьковскому тракторострою предложено к 1 января 1931 г. закончить строительство школы ФЗУ, а к февралю закончить установку оборудования школы. Потребность в педагогах и инструкторах в основном будет покрываться самим заводом, за исключением потребности в педагогах по общеобразовательным и техническим дисциплинам, из которых последние могут быть покрыты лишь на 50 проц. самим тракторостроем.

По Сталинградскому тракторному заводу потребность в 1931 г. определена в 4 тыс. чел., из них высокой квалификации 375 рабочих, средней — 495, остальные — полуквалифицированные с подготовкой от 3 до 6 месяцев.

План покрытия этой потребности предусматривает получение 315 чел. через ФЗУ и курсы плановой переподготовки, при чем через 12-месячные — 295 чел., 9-месячные — 160 чел. и 4-месячные — 345 чел. Курсы для полуквалифицированных рабочих с подготовкой сроком на 6 месяцев — 1 600 чел., на 4 месяца — 433 чел., на полтора месяца — 1 212 чел.; переброска с других предприятий — 47 чел. и путем заграничных

командировок 193 чел. Совещание по последним двум цифрам предложило не позже 1 января выяснить реальность этих способов и в случае невозможности реализации этого плана принять срочные меры к подготовке работников этих специальностей из имеющихся квалифицированных рабочих через курсовое обучение. Признано целесообразным создание учебного комбината по рабочему образованию на заводе.

По Челябинскому тракторному заводу, как мы уже указали, строительство весьма равнодушно отнеслось к совещанию и умудрилось своего представителя прислать после того, как совещание закончилось. Поэтому вопросы кадров мы можем осветить лишь по тем материалам, которые привез заповздавший представитель.

Высококвалифицированную группу рабочих и младший технический персонал Челябинское строительство намерено привлечь частью из-за границы, частью с действующих предприятий и с рынка труда за исключением 54 чел. младшего персонала, уже посланных на обучение в Америку. Потребность в развернутом виде при выпуске 40 тыс. тракторов в две смены определена в 15 200 чел., но в первый год (1932) потребуется 6 350 чел. Рабочих средней квалификации решено получить через ФЗУ — 500 чел. и ШУМП (школа ученичества массового производства) — 420 чел. В настоящее время в школу ФЗУ производится набор учащихся, который будет закончен к 1 января 1931 г.

М. К.

## ЕЩЕ ОДИН ОБРАЗЕЦ АМЕРИКАНСКОЙ ДОРОГИ



На снимке — построенная в Чикаго (Соединенные Штаты) дорога вдоль берега озера Мичиган в парке Линкольна, куда съезжается много народа. Все пересечения этой дороги с дру-

гими путями устроены в различных уровнях, что предохраняет от столкновений.

Главная дорога проходит по мосту через поперечные дороги.



Перед выездом из гаража

Фотоэтиюд С. Красинского

Инж. С. Щуров

## КАК ПУСКАТЬ ДВИГАТЕЛЬ В ХОЛОДНУЮ ПОГОДУ

**О**ТСУТСТВИЕ при пуске мотора зимой необходимого тепла для нормальной работы карбюратора приводит обыкновенно к тому, что в холодную погоду часто трудно запустить машину,

В таком случае, если невозможно получить вспышки в цилиндрах, можно рекомендовать опорожнить поплавковую камеру карбюратора и залить ее свежим бензином из бака, так как топливо в поплавковой камере за продолжительное время стоянки машины (например, за ночь) теряет от испарения свои легкие фракции, и двигатель не поддается пуску. В случаях пользования тяжелым бензином нужно иметь про запас некоторое количество легкоиспаряемого топлива, чтобы при пуске заливать им поплавковую камеру.

Обычно применяемый способ заливки бензина в цилиндры через краны для облегчения пуска двигателя опасен тем, что такой заливкой смываются от масла стенки цилиндров, и поршень вследствие этого работает первое время без смазки.

Однако затруднения с пуском мотора часто вызываются и другими обстоятельствами, не связанными с топливом. Многие машины содержатся в неотапливаемых гаражах, температура которых может быть выше температуры замерзания воды (и, следовательно, безопасна для системы охлаждения двигателя), но в то же время достаточно для того, чтобы масло в трубопроводах и картере застыло. В таких случаях невозможно быстро повернуть коленчатый вал и вызвать этим достаточную искру в свече.

Для устранения этого затруднения рекомендуется искусственное отопление

картера, а если возможно, и радиатора при помощи установки под машину безопасных грелок (например, электрических) с тщательным прикрытием двигателя до пола материей: мешки, тряпки), чтобы предохранить от потери тепла, создаваемого грелками. Таким образом будет избегнута всякая опасность замораживания радиатора и трудность проворачивания по утрам двигателя вследствие застывания масла.

Если на машине имеется стартер, то подогрев масляной системы еще более необходим, иначе при попытке запустить машину создается опасность разрядки аккумулятора и даже его повреждения.

Следующей наиболее частой причиной затруднения с пуском мотора бывает неисправность всасывающей системы, т. е. пропуск воздуха через поврежденную прокладку или через направляющие втулки клапанов, вследствие их изношенности. В этом случае бензиновая смесь бывает настолько бедна, что ее воспламенение при пуске становится затруднительным.

Капризы двигателя по утрам возможны и по причинам зажигания. В холодную погоду пары воды конденсируются на электродах свечи, от этого искровые промежутки становятся как бы замкнутыми „на короткую“. Конденсация атмосферной влаги возможна и на наружной поверхности изолятора свечи, на которой бывает утечка тока помимо его прохода через искровой промежуток. В этом случае необходимо отвернуть свечи и насухо вытереть электроды и изоляцию.

Еще лучше для пуска иметь запасные свечи с меньшим, чем обычно, искровым промежутком (0,3—0,4 мм против нормально установлен-

ных 0,6—0,8 мм). После пуска и прогрева мотора на запасных свечах необходимо остановить двигатель и поставить прежние свечи (на ходу двигателя не рекомендуется производить смену свечей, так как это приводит к конденсации топлива и разжижению масла в картере).

Руководствуясь этими указаниями можно без особых затруднений запустить машину в неотапливаемом гараже и при холодной погоде. Для этого советуем сначала повернуть машину несколько раз с выключенным зажиганием,

открыть дроссель на одну треть и полностью закрыть воздушную заслонку, затем включить зажигание, почти закрыть дроссель и открыть на половину воздушную заслонку. Двигатель с полоборота должен завестись.

Злоупотреблять с перекрытием воздушной заслонки не следует, так как излишне обогащенная смесь отлагает в цилиндрах топливо в капельном состоянии, что приводит к целому ряду нежелательных явлений.

Инж. С. Щуров

## НУЖНА ЦЕНТРАЛЬНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ по ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАКТОРОВ

**Н**АЧАЛ работать Сталинградский тракторный завод. Строятся и достраиваются другие тракторные гиганты, и с будущего года на поля советской страны выедут десятки тысяч советских тракторов. За ними надо обеспечить правильный уход и эксплуатацию.

На мой взгляд в первую очередь тракторному заводу необходимо сделать следующее. К каждому трактору приложить: популярно составленное описание трактора с неперменным указанием, как осматривать трактор при подготовке его к выезду на работу, что сделать и осмотреть после возвращения с работы (летом, зимой) и инструкционную карточку с таблицей периодических осмотров и указанием, на что и через какое время надо обращать особое внимание. Дать хороший эксплуатационно-ремонтный инструмент, комплект запасных частей (особенно мелких), указания по монтажу и ремонту и таблицу неисправностей мотора с указанием внешних признаков и способов устранения их. Не давая трактористу никакого практически-инструктивного материала, мы иногда слишком много с него требуем.

Для собиранья богатейшего эксплуатационного и ремонтного опыта необходимо сейчас же создать центральную научно-исследовательскую лабораторию по рационализации технической эксплуатации и ремонта тракторов. В ней должны участвовать лучшие специалисты тракторного дела, в ней следует применять цитовские методы.

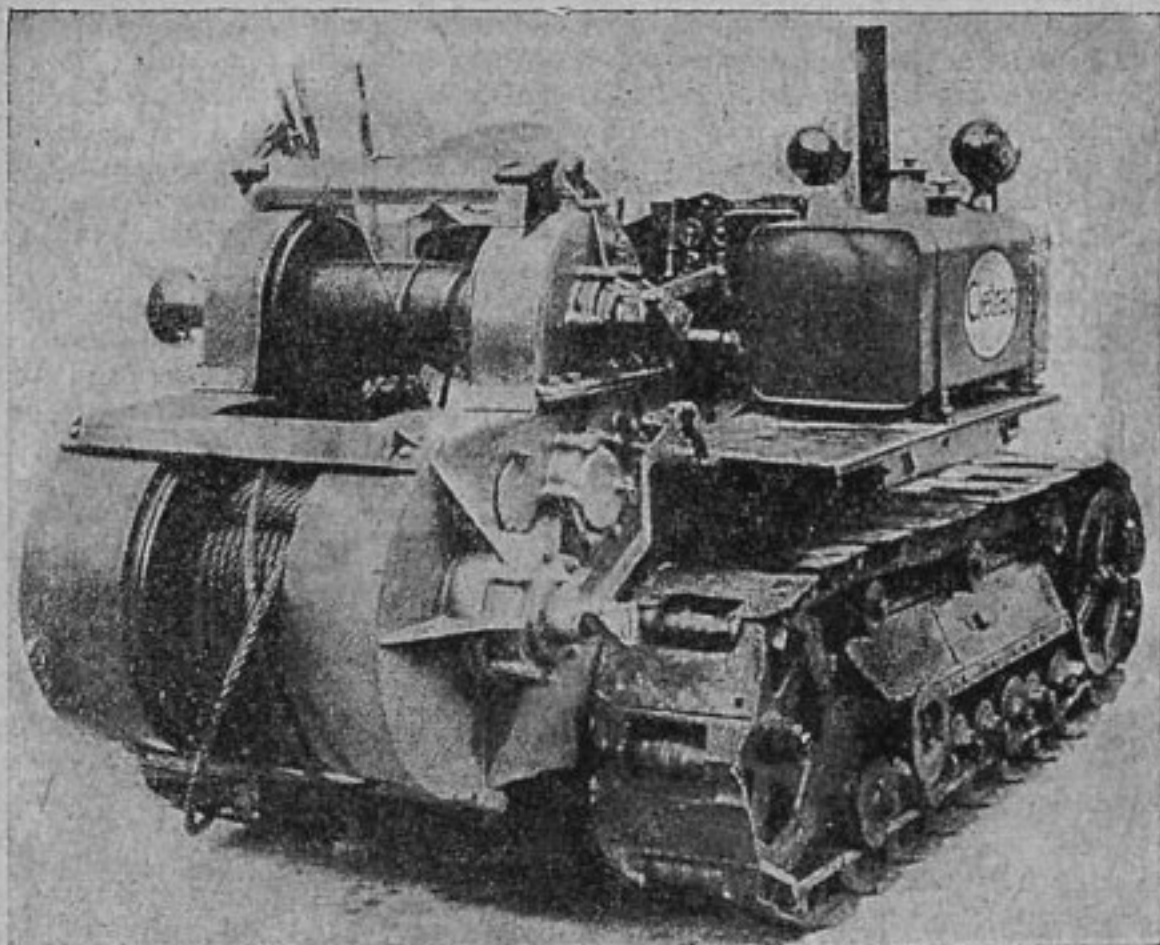
Лаборатория должна немедленно же начать сбор ценнейших технико-эксплуатационных материалов, поверку комплектов запасных частей, качества и количества инструмента, внести добавления или создать заново описания и наставления по уходу

за тракторами, указать слабые места конструкции, особенности эксплуатации трактора в разных условиях, конструировать приспособления по ремонту тракторов в полевых условиях, разработать методы ремонта и т. п.

Только при таких условиях трактор сможет выдержать шестилетний амортизационный срок. В противном случае мы будем нести колоссальные потери от неумелого обращения и ремонта тракторов и изготавливать ненужные запасные части и инструмент к тракторам.

Чем скорее мы приступим к этой важнейшей работе, тем будет лучше для советского тракторного парка и тем скорее мы осуществим лозунг: „Догнать и перегнать капиталистические страны“.

Инж. С. Глазов



Трактор „Клетрак“, оборудованный специальной 2-барабанной лебедкой для корчевания пней и деревьев. Установка лебедки очень проста и производится без особых затруднений



Покончив с полевыми работами, трактор переходит на дорожный фронт  
Фото В. Шишкина (г. Советск)

Вл. Кононов

## ДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ — НА ПЕРВЫЙ ПЛАН!

**26** СЕНТЯБРЯ 1930 г. Совет Труда и Обороны утвердил пятилетний план развития дорожного хозяйства. На протяжении трех строительных сезонов надо построить 360 тыс. км искусственных дорог и привести в проезжее состояние 1,3 млн. км естественных дорог.

Предстоящие затраты определяются в сумме около 5 млрд. руб. Совершенно ясно, что такая задача может быть выполнена только при условии перехода от ручной работы к машине, от гужевой тяги — к трактору, тягачу и грузовику.

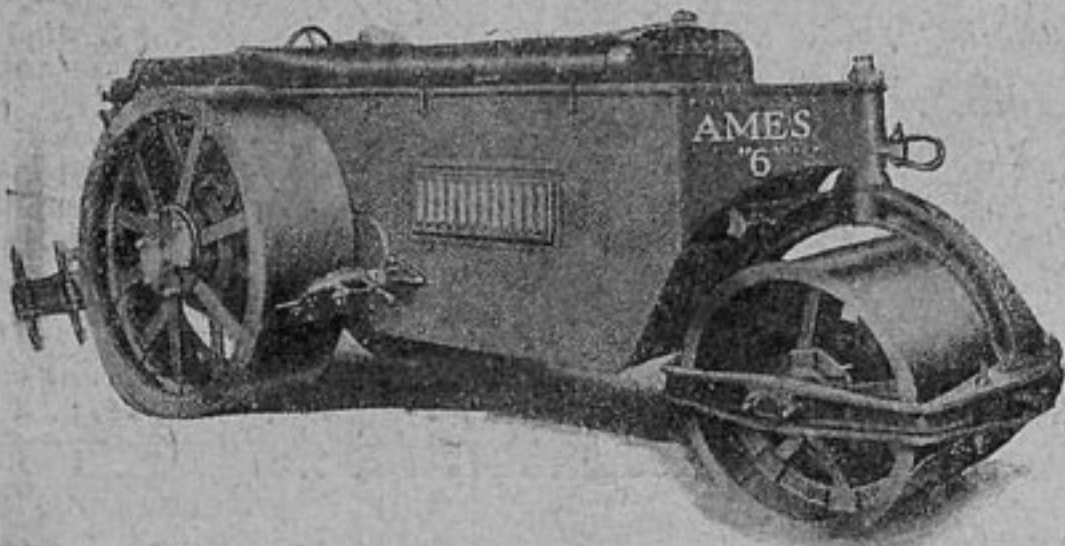
Только при помощи дорожных машин можно в такой короткий срок повернуть всю ту массу работ, которая связана с устройством полотна, добычей и доставкой материалов, созданием искусственных и гражданских сооружений. Только машинная работа может обеспечить дешевое строительство.

Совет Труда и Обороны постановил обязать ВСНХ определить те заводы, которые будут производить дорожные машины. В данный момент ВСНХ организует трест дорожного машиностроения. Сделан первый реальный шаг к созданию новой для СССР отрасли машиностроения.

Задача, стоящая перед новым трестом, чрезвычайно большая, трудная и ответственная.

Уже в текущем пятилетии кроме тракторов и автомобилей дорожному хозяйству необходимо иметь специальных дорожных машин и снарядов на сумму до 300 млн. руб. Так, по исчислению Цудортранса только для внегородского дорожного строительства требуется: корчевальных машин до 2 000 ед., дорожных плугов и рутеров — до 3 000, дисковых борон и разрыхлителей — 900, тракторных лопат — 11 500, конных лопат — 13 тыс., грейдеров — 5 тыс., утюгов тракторных — 10 500, конных — 4 600, пленеров и ментенеров — 6 200, канавокопателей — 3 тыс., камнедробилок и двигателей к ним по 1 100, асфальто-бетономешалок — 1 240, бетонных машин и финишеров по 36, автомобильных гудронаторов 320, малых гудронаторов — 1 100, соответствующее количество котлов и крошилок, паровых катков — 740, моторных катков — 4 500. Кроме того потребуются экскаваторы, пневматические установки для бурения, кузницы для правки буров, установки для сортировки гравия, механические щетки, грязеочистители, снегоочистители разных систем, прицепные тележки для тракторов и грузовиков, тракторы, грузовики и легковые автомобили, мотоциклы и т. д. К этому надо еще прибавить потребность в машинах для городского дорожного хозяйства.

Как видно из этого перечня, ассортимент дорожного машиностроения чрезвычайно обширен. Выпуск машин должен быть налажен так, чтобы к началу строительного сезона 1931 г. дорожные органы могли получить машин, примерно, на сумму до 70 млн. руб. Между тем новый трест дорожного машиностроения приступает к работе при очень ограниченных производственных возможностях. Очевидно, производство дорожных машин должно развертываться в двух направлениях.



Тип современного моторного катка для укатки дорожного полотна

Во-первых, необходимо в части машин, требующихся для строительного сезона 1931 и 1932 гг., опереться на заводы уже существующие — Онежский завод, Кременчугский, Кубаноль, некоторые ж.-д. мастерские и т. д.

Во-вторых, необходимо построить специальные заводы дорожных машин с таким расчетом, чтобы выпуск машин обеспечил потребность строительного сезона 1933 г.

При проектировании этих заводов необходимо заглянуть во вторую пятилетку так, чтобы предметы производства (образцы машин) и масштабы выпуска машин были определены в зависимости от перспективы развертывания дорожного хозяйства во втором пятилетии, когда СССР вступит на путь широкой автомобилизации безрельсового транспорта.

Даже в отношении текущего пятилетия нельзя считать окончательно установленными типы машин, которые наиболее соответствуют требованиям рационального ведения работ в условиях СССР.

Тем более нельзя считать окончательно установленными нормы производительности машин, методы их использования, а следовательно и самое количество необходимого оборудования дорожного парка.

В отношении строительного сезона 1931 и 1932 гг., когда потребуются относительно небольшое количество машин и когда производство будет вестись на заводах только приспособленных для дорожного машиностроения, а не специально спроектированных и оборудованных для этой цели, центр тяжести должен быть сосредоточен на том, чтобы выпустить соответствующее количество машин в надлежащие сроки.

Для этого дорожные органы и трест дорожного машиностроения должны немедленно согласовать номенклатуру, технические условия и календарный план выпуска машин, а соответствующие производственные единицы, при содействии органов ВСНХ и профсоюза металлистов, должны принять все меры к выполнению задания в срок.



Гусеничный трактор „Коммунар“ в 50 л. с. с грейдером на дорожных работах в совхозе „Колпино“

Фото Н. Черникова (Ленинград)

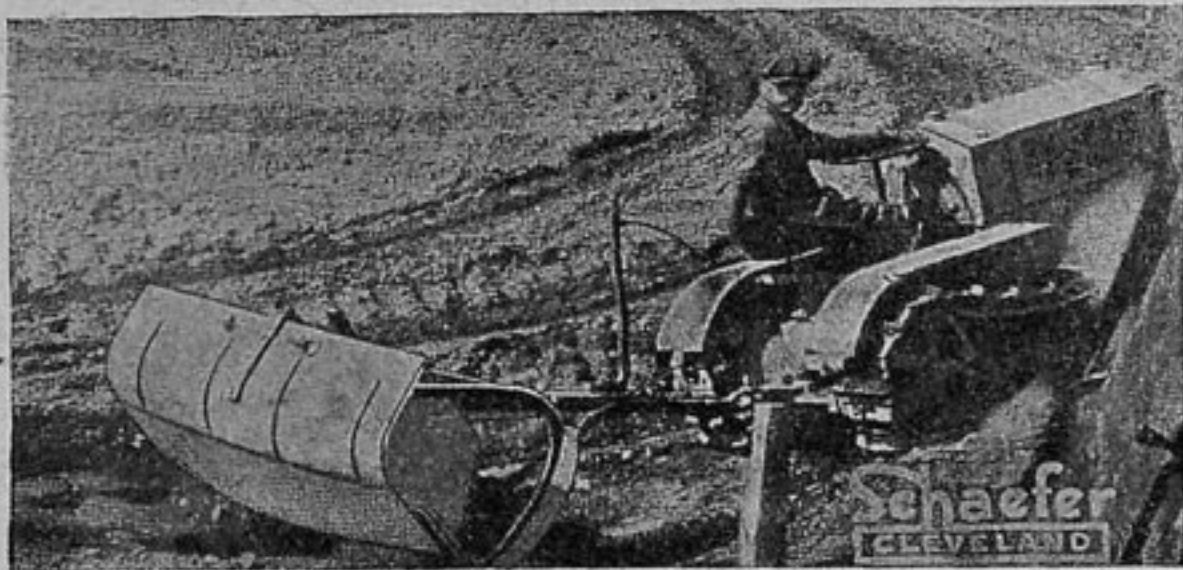
В отношении проектируемых заводов необходимо развернуть одновременно работу по линии дорожных органов и треста дорожного машиностроения для выявления конструкций, наиболее отвечающих задачам дорожного строительства в различных районах СССР применительно к различным типам дорог, по определению организационных форм дорожного строительства (дорстрой, доротряды, доручастки), постановки строительных работ и методов использования дорожного машинного парка, по проектированию, постройке и оборудованию заводов дорожного машиностроения. Считаясь с краткостью времени, которым располагает трест на проектирование и оборудование новых заводов (2 года), очевидно, вся предварительная работа по определению типов машин, масштабов производства, проектированию должна быть проведена в ударном порядке.

Общество Автодор должно взять под специальное наблюдение работу по созданию дорожного машиностроения и призвать всех своих членов к активному участию в этой работе. Все автодоровцы должны усвоить ту простую истину, что без дорог нельзя развивать автотранспорт и что нельзя построить

большую сеть дорог, приспособленных для автомобильного движения, опираясь лишь на кирку и лопату.

На данной стадии автомобилизации дорожному машиностроению должно быть уделено такое же внимание, какое уделяется автостроению.

В. Кононов



Трактор „Клетрак“ с механической лопатой для выравнивания почвы

Читайте условия подписки на журнал „За Рулем“ на стр. 31

# ПОЧЕМУ АВТОМОБИЛЬ ЗАНОСИТ на СКОЛЬЗКОЙ МОСТОВОЙ

**С**ОВРЕМЕННАЯ малоизношенная машина в очень редких случаях „отказывается слушать“ своего рулевого.

Но, тем не менее, остается одно обстоятельство, которое создает у шофера чувство беспомощности, это занасивание машины на скользкой мостовой. Многие шоферы еще не осознали, насколько внезапно начинается скольжение авто и как при этом трудно восстановить контроль над машиной. Коэффициент трения для автомобиля принимают за 8 на сухой дороге. При гололедице он уменьшается в 20 раз. Самого малого препятствия достаточно, чтобы нарушить прямолинейный ход автомобиля на скользкой мостовой.

Каждый шофер для езды зимой должен усвоить несколько правил: внимательно следить за появлением скользких участков, идти весьма умеренным ходом и надевать цепи.

На влажной дороге сама покрышка создает достаточное трение и устойчивость. Опасаться следует такой дороги, на которой слой пыли, после непродолжительного дождя, превращается в своего рода маслянистую пленку грязи. На такой дороге указанный выше коэффициент трения уменьшается в четыре раза.

Неумелое, неправильное торможение является, пожалуй, обычной причиной заноса машины при поворотах. Конечно, четырехколесные тормоза дают лучший результат, чем заднеколесные тормоза, но при обычном их устройстве три пятых работы падает на задние колеса.

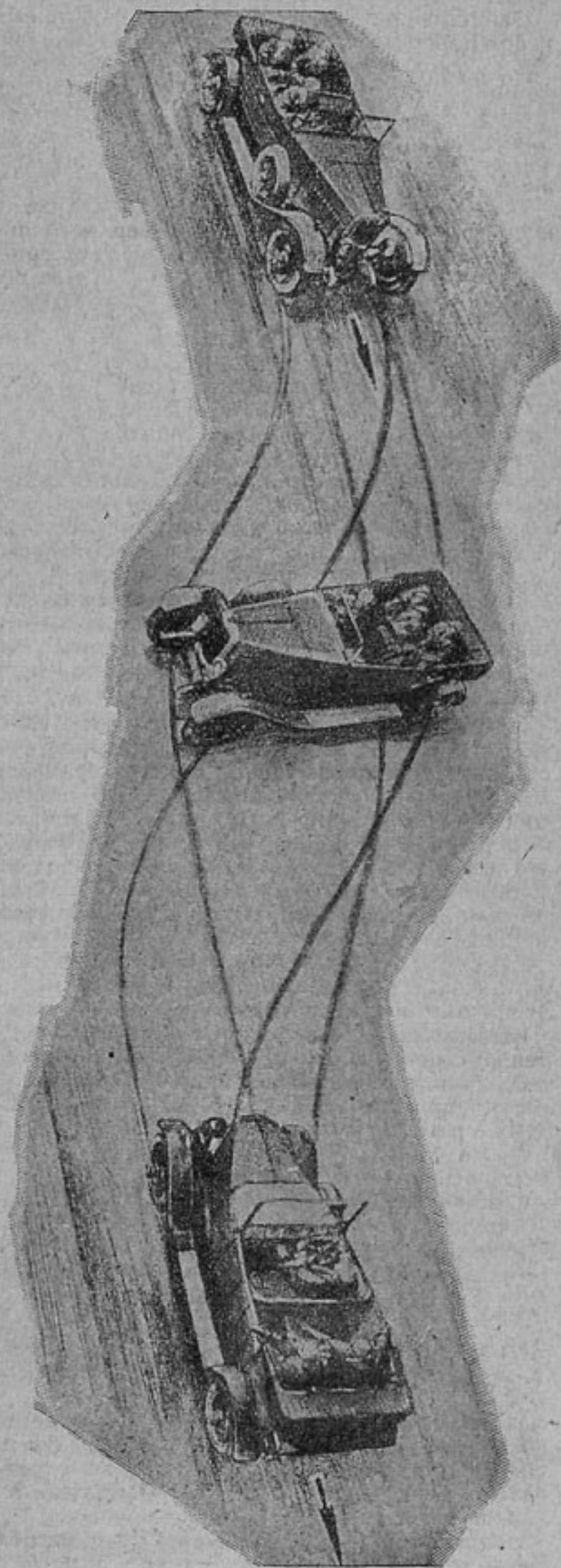
Соответственно тормозной или акселераторной нагрузке, которую испытывают задние колеса, сопротивление скольжению вкось ослабляется. В этом положении теряется инерция начального направления и колеса могут скользить в любую сторону. Передние колеса продолжают движение относительно вперед, а заторможенные колеса скользят в бок до тех пор, пока машина достигает положения, при котором она может снова идти передним ходом, и если в этот момент не отпустить тормоза, она совершает поворот на  $180^\circ$ . Путь, проделанный колесами в этом случае, показан на нашем рисунке.

Если дорога достаточно широка, даже такой занос не опасен. Но какая-нибудь помеха, в виде другой машины, выступа тротуара и т. п., может привести к серьезным последствиям.

Момент, когда шофер должен начать действовать, наступает при промежуточном положении машины, показанном на рисунке. Прежде всего нужно отпустить тормоза на задних колесах. Затем, если машину заносит в сторону близкого препятствия (тротуара и т. п.), нужно быстрым движением направить передние колеса в эту же сторону.

Тормозить при этом нужно возможно более плавно и следить за правильным распределением тормозной нагрузки на колеса.

Заметим, что для внезапной остановки машины на скользкой дороге рекомендуется тормозить, не выключая конуса.



Естественно, что и состояние покрышек имеет значение при занашивании. Сношенная покрышка хуже сопротивляется скольжению.

Занашивание машины, возникающее при быстром повороте, обычно имеет те же последствия; что и скольжение при неправильном торможении. Опасность усугубляется еще тем, что машину заносит поперек встречного движения. Здесь нужно усвоить правило умеренной скорости в плохую погоду даже если машина снабжена превосходными тормозами.

Несомненно, устойчивость автомобиля не во всем зависит от шофера, например, в распределении ее собственной тяжести, рессорной системы. Однако, как правило, чем жестче рессоры, тем безопаснее скользкая дорога. Поэтому,

когда предстоит длительный зимний период, рекомендуется хорошенько подвинтить все рессорные скрепления. Следует также следить за правильным давлением в камерах.

К сказанному добавим, что в мокрую погоду следует избегать езды по трамвайным рельсам, — они могут дать первоначальный толчок к скольжению, — а также быть осторожным на очень выпуклой мостовой и дорогах, усыпанных опавшей листвой.

Эти беглые замечания в равной мере напомнят опытному и начинающему шоферу основные правила водительства машины на скользкой дороге, кроме того, они в некоторой мере дисциплинируют водителя, который недостаточно быстро порывает с „лихаческими“ традициями.

## ИСПЫТАНИЕ ДИЗЕЛЬМОТОРНОГО АВТОБУСА

**Э**КОНОМИЧЕСКИЕ затруднения послевоенного периода заставили немецкое моторостроение вновь заняться проблемой создания быстроходного бескомпрессорного дизеля, работающего на тяжелых сортах топлива и удовлетворяющего условиям работы автотракторного мотора.

Эта проблема на сегодня может считаться разрешенной настолько удачно, что уже без преувеличения можно говорить о новом этапе развития автотракторного дела в связи с той экономией, которую предлагают бескомпрессорные дизели, поставленные на автотракторный агрегат.

Для выяснения эксплуатационных качеств автомобильного дизеля в условиях городской езды приведем результаты последних опытов, сделанных в Австрии над автобусом, снабженным легким бескомпрессорным быстроходным дизельмотором.

С этой целью на автобусе „Бюссинг“ тип „W III G“ бензиновый мотор (четырёхцилиндровый  $\varphi = 108$  мм,  $h = 150$  мм, 20,5 л. с., раб. об'ем 5,4 л) был заменен двухтактным двухцилиндровым дизелем „Юнкерс“, тип „SA9“ с двумя противоположно движущимися поршнями в каждом цилиндре ( $\varphi = 80$  мм,  $h = 300$  мм, раб. об'ем 3 л, 17,3 л. с.).

Испытания автобуса с дизелем и автобуса с бензиновым мотором равного типа и равного веса были проведены одновременно на той же дороге при всех прочих равных условиях.

Скорость. Наивысшая скорость обоих автобусов, предназначенных для городской езды, была ограничена 25 км в час.

Отклонение от этой нормы допускалось на 10 проц.

Измерения производились на плоском 4-километровом участке дороги в обоих направлениях.

Сред. скорость бенз. автоб. . . . . 24 км в час.  
„ „ дизельн. автоб. . . . . 26,7 „ „ „

Расход горючего. Бензиновый автобус 35 л на 100 км; дизельн. автобус 21,3 л. на 100 км (газ. масла<sup>1</sup>).

Приемистость. Дизельный мотор дает более лучший тяговый момент. От состояния покая до достижения наивысшей скорости требовалось: бенз. автоб.— 19,2 сек.; дизель. автоб.— 13,4 секунды.

Необходимая длина для этого: бенз. автоб.— 90 м; дизельн. автоб.— 61 м.

Расход горючего при холостом ходе на остановках во время смены пассажиров имеет определенное влияние на рентабельность мотора.

Бенз. автоб. . . . . 2 л в час  
Дизельн. автоб. . . . . 0,75 л в час

Наименьшая скорость. При отправке машины на линию автобусных сообщений приходится считаться с наименьшей скоростью, сообщаемой мотором на прямой передаче. Если эта скорость невелика, то шофер освобождается от утомительной работы на переключение скоростей. Так вот наименьшая достижимая скорость, при которой мотор еще спокойно тянет машину и обладает хорошей способностью к ускорению была: для бенз. автоб.— 8,2 км в час; для дизельн. автоб.— 7,1 км в час.

Расход горючего при наименьшей скорости: бенз. автоб.— 37½ л на 100 км; дизельн. автоб.— 12½ л на 100 км.

Как видим, разница громадная, а ведь эти цифры имеют существенное значение для экономичности работы в больших городах.

Все вышеприведенные цифры были получены на 4-километровом участке дороги.

Для того чтобы установить надежность мотора были проведены испытания при продолжительной езде по пересеченной гористой местности, которые были закончены столь же блестяще.

Непрерывная работа на линии характеризует дизельный автобус следующими цифрами:

При прохождении 3 475 км пути было израсходовано 1 618 кг газового масла и 56,5 л смазки. При удельном весе газового масла 0,84 расход на 100 км пути городских дорог выражается 22,7 л. газового масла и 0,7 л смазки (расход бензина в газовом двигателе выражается 54 л на 100 км).

При подсчетах получается экономия по сравнению с бензиновым мотором на 80 проц.

Все эти цифры говорят за то, что в борьбе бензинового двигателя с дизельмотором в области грузового и пассажирского автотранспорта дизель начинает побеждать. Последний участок борьбы — эта борьба за малый вес, за низкую стоимость изготовления, которые у дизельмотора все еще велики.

Ленинград.

С. Фуников

<sup>1</sup> Газовое масло — продукт перегонки нефти — следующая фракция после керосина, т.е. между 250—350°, уд. вес 0,84.

# АВТОДОР В НИЖНЕ-ВОЛЖСКОМ КРАЕ

**О**ТЧЕТНЫЙ доклад председателя Нижне-Волжского отдела Автодора т. Куприянова, заслушанный на одном из последних заседаний президиума ЦС Автодора, и прения, которые развернулись по докладу, дают полное представление о работе одного из крупнейших отделов общества.

Обращает на себя внимание численный рост Нижне-Волжского Автодора с 15 тыс. до 31 тыс. за последний год. Характерно, что наибольшее количество автодоровцев — в республике Немцев Поволжья. Членов общества здесь 6 тыс. чел. против 4 тыс. в более обширном Сталинградском округе, с крупным промышленным центром, в котором выстроен тракторный гигант. Здесь, очевидно, сказывается более высокий культурный уровень населения республики Немцев Поволжья и большая тяга к автомашине и благоустроенным дорогам.

Бросается в глаза крайняя неравномерность удельного веса и текущей практической работы отдельных секций Нижне-Волжского Автодора. В то время как одни секции проявляют все признаки оживленной деятельности (профтехническая секция, автотосекция, организационно-агитационная), некоторые важнейшие секции числятся лишь формально, едва проявляют признаки жизни. По этой причине докладчик т. Куприянов ничего не мог сказать о работе дорожной секции и очень мало положительного — о тракторной. И это в то время, когда дорожная проблема является злободневнейшей в бездорожном Нижне-Волжском крае, а тракторостроительство и тракторизация сельского хозяйства разрешаются в крае практически.

Такая неравномерная работа секций объясняется докладчиком „случайностью“. Если во главе секции стоит энергичный, дельный работник, то и секция развивает работу. При слабом руководителе секция становится пустым местом. Не говорит ли это о том, что руководящие кадры являются „узким местом“ в работе крупных отделов общества и что президиум Нижне-Волжского Автодора слабо руководит секционной работой, что она идет самотеком, рывками.

Часто упрекают местные организации Автодора, в том числе и Нижне-Волжскую, в стремлении к чисто оперативным, торгово-предпринимательским мероприятиям. К крупным оперативным предприятиям Нижне-Волжского отдела следует отнести организацию единой авторемонтной мастерской. Оказывается, что ни одна организация Саратова не пожелала взять на себя создание автомастерской. Крайисполком предложил Автодору организовать это дело и мобилизовать на развертывание мастерских 25 тыс. руб. Не вина краевого Автодора, что он занялся этим делом. Несомненно, его заслуга состоит в том, что, взявшись за это дело, он его успешно выполнил, несмотря на чрезвычайно тяжелые условия, отсутствие средств и пр. Теперь мастерская делает большое и нужное дело, она производит капитальный ремонт. Во всем крае лишь эта мастерская Автодора располагает автогенным и вулканизационным цехами. К весне мастерская целиком переключилась на ремонт машин для обслуживания посевкампании.

Крупную роль играют в крае курсы Автодора. В 1928 г. они выпустили 115 водителей, в 1929 г. — 211. Курсанты Автодора, повидимому, охотно контрактуются зернотрестом и др. хозяйственными организациями. Шоферов выпускают автодоровские курсы Сталинграда, Астрахани, республики Немцев Поволжья. По специальному договору с Совхозтрестом курсы краевого Автодора выпускают 80 трактористов.

Краевой Автодор непосредственно участвовал в организации в крае дорожного института. Профтехническая секция добилась включения в учебный план техникумов цикла лекций по автоделу.

Признавая эти достижения бесспорными, члены Президиума ЦС Автодора в то же время указывали на ряд существенных недочетов в работе Нижне-Волжского Автодора. Основным дефектом является то, что краевая организация не являлась доподлинной общественно-политической массовой организацией. Она не сумела полностью развернуть работу в деревне, осуществить лозунг: „Ни одного колхоза, совхоза, МТС без автодоровской организации“. А ведь это особенно важно в условиях края, где происходит сплошная коллективизация.

Автодоровская масса не была достаточно мобилизована на выполнение решений XVI партс'езда и II пленума ЦС Автодора. Краевая организация не знает, каково участие местных автодоровских коллективов в проведении решений XVI партс'езда. Не чувствуется достаточной связи краевого отдела общества с его периферией. Докладчик говорил о работе и кампаниях краевой организации и мог привести очень мало данных о работе и состоянии окружных отделов и первичных ячеек.

„Основная беда Нижне-Волжского краевого Автодора, как и большинства наших автодоровских организаций, заключается в том, что он замкнулся в узкий круг автоучебы и распространения лотерейных билетов“. Недостаточно содействие дорожному строительству в том крае, где оно имеет огромное значение, где отсутствует дорожная повинность. Слабо руководство автодоровской периферией, в частности не было руководства сталинградским районным отделением, в которое входит Сталинградский тракторный завод. Ничего не было сделано для подготовки кадров для тракторного завода, не было учтено, что автодоровские организации работают в условиях сплошной коллективизации многих районов Нижне-Волжского края.

В своем заключительном слове председатель Н.-В. краевого отдела общества привел ряд фактов, свидетельствующих о том, что руководство со стороны Центрального Совета Автодора было также недостаточным, что в значительной степени отразилось на работе отдела. Речь главным образом идет о слабом составе инструкторов Центрального Совета. Их указания были недостаточно компетентны, их наезды поэтому не давали требуемого результата в смысле направления и оживления краевой и местной автодоровской работы.

М. С.



# ПО ПИСЬМАМ РАБКОРОВ-АВТОДОРОВЦЕВ

## НЕЛЬЗЯ ОБУЧАТЬ НА УСТАРЕВШИХ МАШИНАХ!

**О**БЫЧНО практической езде в автодоровских кружках обучают на старых допотопных машинах без особых приспособлений.

В некоторых коллективах применяются старые „Форды“ модели „Т“, где управление отличается от остальных машин новых систем. Естественно, что при таких условиях курсант, окончивший учебу, поступая на работу, оказывается совершенно непригодным управлять машиной. Даже старым опытным шоферам, чтобы привыкнуть управлять старосистемной машиной, необходимо некоторое время.

Инструктора рискуют каждый раз при практической езде с неопытным курсантом стать

жертвой из-за отсутствия на курсовых машинах специальных приспособлений. Такой случай произошел 10 октября на Тифлиссских автокурсах с машиной „Пирлес“, которая потерпела аварию на расстоянии полутора км от города. Инструктор П. Соловьев и трое курсантов свалились в овраг. Основная причина аварии заключалась в том, что отсутствовали контрольные педали. Такое явление, что курсам для практической работы предоставляются старые машины, должно быть изжито, так как машина — основное в учебе.

Тифлис

Ваган Арзуманов

## АВТОДОРОВЦЫ ПОМОГАЮТ ЗАГОТОВКЕ ПЛОДОВООВОЩЕЙ

**П**РАВЛЕНИЕ Нижне-Волжского краевого отделения Автодора после информации чрезвычайной пятерки ЦРК об образовавшейся пробке по переброске плодоовощей об'явило автодоровскую общественность мобилизованной для ликвидации затора.

Избран штаб, который должен выявить неиспользованный транспорт по г. Саратову. Мобилизовано 9 грузовых машин. 15 автодоровцев добровольно об'явили себя мобилизованными для ремонта машин. Машины по выходе из

ремонта будут брошены на ликвидацию прорыва.

Налетами штаба установлено, что приемочные склады не информированы о направлении к ним плодоовощей, поэтому по прибытии машин и подвод получается большой простой. Неравномерно распределена рабочая сила.

Налетами установлено также, что некоторые организации укрывают свой неполностью загруженный транспорт, например, Промстрой, „Универсаль“.

г. Саратов

Коннохов

## МЕСТКОМУ АВТОДОР НЕ ИНТЕРЕСЕН

**П**РИ коллективе Автодора МСПО были организованы два кружка на 120 человек по изучению автодела. Вместо необходимой помощи, которую должны были оказать кружкам местный комитет и администрация клуба, была проявлена чрезвычайная невнимательность.

Так, местный комитет совторгслужащих заявил: коллектив Автодора готовит кадры для транспорта, обращайтесь в союз транспортников.

Администрация клуба предоставила помещение для учебы на две недели и после ремонта совсем не пустила заниматься, заявив, что клуб не для учебы, а для клубных работ.

Несмотря на трудности как со средствами, так и с помещением, благодаря содействию хозяйственников транспорто-складского управления, кружкам удалось выпустить 70 шоферов. 32 слушателя отсеялись потому, что курсы вместо шести месяцев затянулись на 10 с полови-

ной. Часть окончивших кружки работает в гараже МСПО, часть уехала на хлебозаготовки в совхозы в качестве шоферов.

В дальнейшем, во избежание таких ненормальностей, Московскому областному отделу Автодора необходимо дать соответствующие директивы на места, чтобы обеспечить нормальное прохождение учебы.

Москва

М. Кукс

ПОДПИСКУ на ЖУРНАЛ  
„ЗА РУЛЕМ“ на 1931 г.  
сдавайте исключительно  
на почту или письмо-  
носцам.



Начинаются зимние работы

Фото Ю. Хоботина (Саратов)

## НЕРАЗБЕРИХА или ВОЛОКИТА?

**П**ЛОХО откликнулись на сигнал о мобилизации водителей автомашин и тракторов в колхозы и совхозы Колхозцентр и Колхозсоюз.

Я окончил шестимесячные автотракторные курсы, имею практику на тракторах двух марок и предложил Колхозцентру поехать на работу в качестве водителя в любой колхоз или совхоз. Мне ответили: „У нас есть свои кадры, обратитесь лучше в Облзу, там вас сразу возьмут“.

Пришел в Облзу. Заведующий внимательно выслушав меня, предложил лучше обратиться в Колхозцентр. На мой ответ, что я уже там был, он предложил мне сходить в Колхозсоюз.

Но так как я решил добиться своего, то не взирая на такое отношение, пошел в Колхозсоюз. Там меня выслушал представитель Трактороцентра из Москвы и предложил прийти через недельку.

Через „недельку“ я заполнил анкету, но случилась беда: „Красный Путиловец“ еще не выполнил заказ на тракторы, и поэтому меня не могут послать на работу в колхоз.

С тех пор уже прошло два месяца, а ведь я собирался не только пахать трактором поля совхозов и колхозов, но и обучать крестьян управлять машиной.

Ленинград

М. Зусман

## НУЖНО ОРАБОЧИТЬ

**Е**СТЬ у нас в Ростове клуб Автодора. Был он краевым, стал городским, но ни работа его, ни вид, ни авторитет нисколько не изменились. Клуб занимает три комнаты подвального затхлого помещения: в одной из них бильярдная (единственная возможность „убить свободное время“) со штатом из трех человек.

Заведующий клубом — партиец, бьется как рыба об лед, но толку нет, так как он не встречает деловой помощи ни со стороны Крайавтодора, ни от городского отделения, не говоря уже о том, что любое мероприятие, выдвигаемое им на заседаниях президиума клуба, проваливается с треском. Президиум состоит из врача, инженера, сапожника и одного служащего СКОПСа (предправления клуба). Но ведь есть и правление клуба из 17 человек, в состав которого, очевидно, случайно попали двое рабочих. Это правление со дня выборов (март) ни разу не собиралось.

Состав секции клуба не рабочий и, конечно „в руководстве не нуждается“; там есть врачи, техники, инженеры, преподаватели, директора, юристы и даже бывшие владельцы веломастерских, хозяева автомобильных представительств в Ростове, — все кроме основной рабочей массы шоферов, которая рассеяна по всему городу.

Находясь в такой обстановке зав. клубом неоднократно просил краевой и городской Автодор помочь ему поставить во главе клуба рабочее правление, привлечь рабочую массу автомобилистов города, перестроить всю работу клуба по-новому. Но до сих пор — никаких результатов. Обследователь РКИ счел нужным обратить внимание только на финансовую работу. Нужно немедленно оздоровить работу клуба!

Ростов

Ворон

## АКТИВ, КОТОРЫЙ ИСЧЕЗ

**Б**ЕССЛЕДНО пропали члены президиума и с ними весь коллектив Автодора № артполка. Между тем много бойцов и начсостава записалось на заочные курсы Автодора, которым необходимо обеспечить общеобразовательную и техническую подготовку. В полку есть шофер и мотор и в ближайшее время выйдет из ремонта автомобиль; кроме того в соседнем пол-

ку есть грузовая машина, которую можно использовать для практических занятий.

В клубе полка нет литературы по автодорожным вопросам. Имеющейся литературой по тракторному делу не интересуются. Членских взносов больше полугода не собирают. Районное отделение Автодора о себе даже не напоминает.

Пом. начштаба Пех

## ДОВОЛЬНО КАЛЕЧИТЬ МАШИНЫ!

**В**ЛЕТЕЛ в пруд на старом „Форде“ не имевший права езды секретарь коллектива Автодора Двойновского хутора Н. Николаевского района т. Алифанов.

Коллектив насчитывает больше 100 человек. Собраны средства, вступительные взносы, но дальше работа не двигается. Дороги плохие, и никто не собирается что-нибудь делать, чтобы их улучшить. Когда задаешь вопрос секретарю о работе коллектива, он отвечает: „У меня голова закружилась“.

Не лучше обстоит дело в колхозе „Ленинский путь“. Коллектив Автодора ничего не делает. Колхоз получил две автомашины, на которые за руль посадил трактористов, не имеющих понятия об автомашине „Форд“. С первых же 100 км уродуют ее, сломали рессору. Дороги здесь никуда не годятся, и по этому бездорожью гоняют машины по 60 км в час. Райавтодор не руководит работой. Нужно Крайавтодор обратить на это серьезное внимание.

Нехаевский район

Рабкор

**РАБКОР-АВТОДОРОВЕЦ, ПИШИ В „ЗА РУЛЕМ“ КОРОТКО и ЯСНО**

**Угроблена автомашина „Форд“**, влетевшая носом в канаву под управлением шофера т. Крыловой, не имевшей документов на право езды.

Авария произошла по грейдированной дороге в совхоз „Динамо“ Нежаевского района, где поперек дороги вырыта канавка для прокладки водопроводных труб.

Совхоз Динамо

Рабочий

**Некуда спешить** Джанкойскому горсовету (Крымской АССР), который издал постановление для извозчиков и шоферов не превышать скорость езды по городу... больше пяти км в час. Спрашивается: к чему сводится после этого постановления преимущества автомобиля перед передвижением, по способу пешего хождения?

Одесса

Х. Брайник

Так хранится машина коллектива Дома Техники в Ленинграде. (см. заметку т. Николеонидова)



**5 000 рабочих и служащих** Конотопского паровозо-вагонно-ремонтного завода не имеют представления об автодоровской работе.

Нет здесь коллектива Автодора, и никто не интересуется его создать. Изредка перед каким-нибудь торжеством можно видеть по Конотопу объявление о созыве автодоровцев-велосипедистов и мотоциклистов на собрание. И это — все.

Конотоп

Певень

**Завалили известью** гараж Автодора при Доме Техники в Ленинграде. В автомашину набросали разного хлама, палок и еще для большей устойчивости подложили мраморную доску. Все это сделано по распоряжению секретаря правления Дома Техники т. Антонова. Когда ему указали, что против гаража есть сарай, в котором валяется всего несколько сломанных декораций, он ответил: „Не указывайте мне — я так хочу, так и будет“.

Ленинград

Николеонидс

## ТИШЬ ДА ГЛАДЬ...

**ПРИ** упразднении окружных отделений Автодора всю работу надо сосредоточить в районах.

Не так дело обстоит в Армавирском районе. Здесь правление районного отделения засело в городе и дальше никуда. О том, что правление не работает, говорят следующие факты: в станциях с 15—16-тысячным населением, расположенных всего в 2 км от районного отделения, об Автодоре никто ничего не знает. Коллективов нет.

В крупнейшем пункте района в Н. Кубанке — коллектив накануне развала. Отсутствует руководство, нет точного учета членов Автодора, а о собраниях и говорить не приходится. В проводимых политкампаниях участия не принимают.

Созданы 2-месячные тракторные курсы, которые занимаются по плакатам, так как тракторных частей нет. Райправление за 4 месяца не прислало ни одного руководящего указания.

с. Ново-Кубанское

Н. Токарев

**ЧИТАТЕЛЯМ, ЖЕЛАЮЩИМ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В КОНКУРСЕ** на распространение журнала „ЗА РУЛЕМ“, следует сообщить свою фамилию и адрес в редакцию (Москва 6, Страстной бульвар 11). Редакция бесплатно вышлет руководящий и рекламный материал

# ЗА РУЛЕМ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО О-ВА „АВТОДОР“

1930. Январь — декабрь № 1—24

Издание Акционерного Издательского Общества „ОГОНЕК“

## СИСТЕМАТИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ МАТЕРИАЛОВ,

помещенных в журнале за 1930 год

Для экономии места часть мелких материалов опущена

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

### ДОРОЖНОЕ ДЕЛО

Баржанский Л. — Холодный асфальт. VII, 20.  
Белиев Н. — То, что происходит на улице. X, 16.  
Бригада «За Рулем». — Как строят дороги Ленинградский Областной Дортранс. XVII—XVIII, 18.  
Вопросы дорожного дела. XIII, 10.  
В. Н. — Дороги, кадры, темпы. X, 15.  
Дороги с односторонним скатом. VII, 7.  
Дороги, дороги, дороги! X, 1.  
Дорожное строительство 1930 г. в опасности. VIII, 13.  
Дьяков М. — Проблема зимней дороги. IV, 12.  
Куприянов К., инж. — Еще об улучшении улиц в небольших городах. IX, 24.  
Его же. — Какой тип дороги нужен совхозам и колхозам. VIII, 18.  
Как выполняется дорожная повинность. XI, 27.  
Криштопенко А. — Неиспользованные богатства. II, 3.  
Кононов В. — Дорожное строительство укрепит колхозы. VIII, 14.  
Его же. — Дорожное машиностроение — на первый план! XXIV, 18.  
Калита М., инж. — Клинкер. XIII, 20.  
Лавров Ф. — Дорожная повинность и сельские автодорожки. I, 2.  
Его же. — Настоящее и будущее дорожного строительства. X, 2.  
Лицом к дорожному строительству. VI, 24.  
М. Б. — Откуда и какие выписывать дорожные машины. VIII, 22.  
М. С. — Дорожное строительство в ЦЧО. XXI, 12.  
Некрасов В., инж. — Неудачи дорожных работ в Москве. XXII, 20.  
Ольшанский М. — Военные требования к шоссегрунтовым дорогам. IV, 9.  
Обращение сотрудников Цудортранса. XXIII, 11.  
Патынский П. — Зимние дороги на советских реках. II, 19.  
Презент Мих. — Прекрасные шоссе и неклассифицированная грязь. V, 10.  
Презент М. — Уличное движение в Нью-Йорке. XVI, 20.  
Разрытая Москва. XXII, 16.  
С. Т. — Новый материал для замощения. I, 14.  
Сибиряк — Сибирское бездорожье. X, 27.  
Соломонов М. — Чувашская республика застрелыпица борьбы с бездорожьем. XXII, 3.  
Содман-Михайлов, инж. — Дороги для тракторов. XI, 19.  
Страментов А., инж. — Хаос в строительстве подземной Москвы разрушает городские мостовые. XXIII, 18.  
Трубин. — Внимание крымским дорогам. XIV, 15.  
Увеличим число каменных карьеров. XI, 27.  
Фельдман И. — Чем может гордиться Чувашская АССР. XIII, 3.

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

Арауманов Ваган. — Не будь врагом автошин. XVII—XVIII, 17.

Его же. — Уход за глушителями очень важен. XI, 22.  
Аргаматов В. — Как работать на тракторе «Коммунар». XII, 25.  
Автобус-гигант. XXI, 24.  
Автомотор на тяжелом топливе. XIX—XX, 7.  
А. Б. — Новейшие грузовые автомобили. V, 5.  
Автодорожки! Быстро ли ты ориентируешься в машине? VII, 27.  
Буриков Вик. — Новая конструкция мотосаней. V, 22.  
Б. Б., инж. — Дизельмоторы в автостроении. XI, 6.  
Балашов А. — Использование старых автобусных шасси. XIV, 24.  
Белиев Н. — Автомобильные первенцы. IV, 16.  
Г. X. — Автобусное движение за границей. IV, 21.  
Гавкель Я. — Выбор мотора для трактора в СССР. XII, 5.  
Глазов А., инж. — Нужна центральная лаборатория по эксплуатации тракторов. XXIV, 17.  
Гульбандов М. — Доставка нефтяников на автомобилях. XI, 18.  
Гундобин С. — Вредное горючее. I, 8.  
Гитис В., проф. — Спирт как горючее — проблема химическая. XVII—XVIII, 9.  
Дмитриев Б. — Освещение пути автомобильными фарами. XIX—XX, 14.  
Душкевич А. — Три автомобильных сенсации Америки: «Франклин», «Корд» и «Кадиллак». XIV, 17.  
Его же. — Новый вездеход. II, 14.  
Его же. — Автомобиль-малютка «Дарт». VI, 16.  
Его же. — Рессора для плохих дорог. X, 10.  
Дьяков М. — Специальный инструмент для ремонта нового «Форда». III, 13.  
Емцов В., инж. — Немецкие законы о движении тракторов. XII, 11.  
Звездин и Русаков. — Огнетушители на автомобилях. VI, 20.  
Защук В., инж. — Гаражи в Берлине. X, 19.  
Коростелли А., инж. — Автомобили с передними ведущими колесами. I, 26.  
Его же. — Новый обтекаемый автомобиль. XXIII, 8.  
Крымский М. — Преимущества и недостатки различных тракторов. VIII, 6.  
Калинина Е. — Новый завод деталей машин. XIV, 3.  
Л. Г. — Пожарная безопасность бензинохранилищ. XII, 8.  
Л. В. — Отравление газами в гаражах. I, 15.  
Его же. — Изнашивание шин на дорогах разного типа. VI, 23.  
Лучи Рентгена в автостроении. XV, 20.  
Лясс А. — Добыча советской нефти не должна отставать от темпов автостроения. XXIV, 4.  
Мировые автомобильные рекорды. XIII, 28.  
М. Б. — Гараж-автомат. III, 26.  
М. Э. — Отопление современных гаражей. VII, 21.  
Миц Б. — Обсуждаем достоинства и недостатки «Форда А». II, 11. VII, 18.  
Нитрация стали. XVI, 11.  
Новый способ торможения автомобиля. XVI, 25.  
Надеждин М. — Паровые тракторы и прессованная солома. XXI, 11.  
Его же. — Прорыв на фронте авторезины. XXIV, 3.

Осинский Н. — Типы кузовов у Форда и у нас. IX, 9.  
 Его же — Автомобиль и дорога в СССР на рубеже 1930 г. IV, 1.  
 Орадовский А. — Новая аэросанная линия. II, 9.  
 Орлов В. — Пожарная безопасность бензинохранилищ. II, 23.  
 Открытое письмо механиков кубанских тракторных мастерских рабочим Путиловского завода. XII, 17.  
 П. М. — ч. инж. — Двигатели на тракторе. IX, 6.  
 П. М., инж. — Новый способ сохранения работоспособности радиатора. XIX—XX, 27.  
 Его же. — Колеса современных легковых автомобилей. XVI, 10.  
 Его же. — Автомобили на генераторном газе из древесного угля и торфа. VII, 6. IX, 11.  
 Его же. — Продление жизни автомоторов. I, 6.  
 Его же. — Игольчатые подшипники. III, 5.  
 Е. же. — Английские трехосные автомобили. XIII, 18.  
 Его же. — Новые типы тяжелого автотранспорта XXI, 29.  
 Пеньковский Ю. — Спирт как горючее. XIV, 10.  
 Предохранитель от замораживания воды в двигателях. XXI, 19.  
 Рубакин Ал. — Новинки в автомобильном деле. XXIII, 16.  
 Работа трактора ночью. VIII, 26.  
 Рыбарж А., инж. — Перенесем в наше автостроение опыт Америки. I, 16. II, 16.  
 С. Т. — Новые типы прицепов. II, 5.  
 Его же. — Смазка под давлением. X, 6.  
 Саламатов А. — Автогаражное строительство и ремонтные мастерские на Украине. XVII—XVIII, 16.  
 Соломонов М. — Трактор, автомобиль и дорога в зерносовхозах. XXI, 2.  
 Его же. — Замена жидкого топлива твердым — важнейшая задача дня. XVII—XVIII, 10.  
 Советское небьющееся стекло. XIX—XX, 24.  
 Сидоров С. — Автомобильная выставка в Нью-Йорке. VI, 25.  
 Техническая консультация. — III, 27, V, 30, XIII, 31, XVII—XVIII, 36, XXIII, 26.  
 Терник Евг. — Советская автосвеча Ф-7. XIX—XX, 25.  
 Уляницкий С., инж. — Первые советские «поправки» к фордовским методам. XVI, 21.  
 Укше В., инж. — Новые маломощные аэросани. IV, 24.  
 Фуников С. — Шестиколесный автомобиль для грунтовых дорог. II, 7.  
 Его же. — Испытание дизельного автобуса. XXIV, 21.  
 Халенский И. — Даешь Красной армии трехоску! XXII, 6.  
 Чудаков Е. А., проф. — Устройство автомобиля. I, 20, II, 22, IV, 26, V, 28, VI, 21, VII, 22, VIII, 24, XI, 23, X, 24, XII, 20, XIII, 23, XIV, 18, XV, 24, XVI, 26, XVII—XVIII, 25.  
 Шевырталов Бор. — Трактор не должен портить каменную одежду дорог. XIII, 8.  
 Щуров С., инж. — Как пускать двигатель в холодную погоду. XXIV, 16.  
 Юматов Н. — Автомобиль в борьбе с вредителями сельского хозяйства. XVII—XVIII, 24.

#### МЕЛКИЙ МЕХАНИЧЕСКИЙ И ВОДОМОТОРНЫЙ ТРАНСПОРТ.

В боях за советский мотоцикл. XIX—XX, 16.  
 В. К. — Северный аэросанный пробег. III, 7.  
 Васильев Ник. — Внимание глассерам, аэросаням и мотолодкам. VII, 13.  
 Его же. — За мотолодки и глассеры. XIII, 18.  
 Его же. — Первый испытательный поход глассеров Автодора 1930 г. XV, 6.  
 Выставка советского мотоцикlostроения. XIV, 29.  
 Дубровский М. — Советский «Де-Ка-Ве». XXI, 14.  
 Кушнер Е., инж. — Всеукраинский пробег мотоциклов. XXI, 15.  
 Мотоциклетный завод будет строиться в И. же. XIV, 29.  
 М. Н. — Тернистый путь советского мотоцикlostроения завода. XVII—XVIII, 20.  
 Можаров, инж. — Успех мотоцикlostроения в Ленинграде. XXII, 15.  
 Нестеровский С., инж. — Советский лодочный мотор. XI, 12.  
 Его же. — Результаты испытаний советских лодочных моторов. XIII, 9.  
 Нужна ли нам мотоциклетная промышленность. V, 16.  
 Н. — Водомоторники за работу. VII, 14.  
 Нужно массовое производство лодочных моторов. VII, 14, IX, 12.

Овский. — На глассере по мелководью. XVI, 21.  
 Пискунов, инж. — Выпускаем советские реверсивные муфты. XVII—XVIII, 15.  
 Создадим советское мотоцикlostроение. XV, 17, XVI, 14.  
 Соломонов М. — Усилим водно-моторный транспорт. XVI, 19.  
 Его же. — На фронте мотоцикlostроения «без передел». XXIV, 8.  
 Сполучный Н. — Невские моторы. XIX—XX, 24.  
 Чертежи Татавтодора для мотолодок. XI, 8.

#### ОБЩЕСТВЕННЫЕ, ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И БЫТОВЫЕ СТАТЬИ.

Автообувь — узкое место. XXIII, 3.  
 Автотракторные обязательства. VI, 12.  
 Автомобильные обязательства. VI, 1.  
 Автотранспорт на помощь овощам. XVI, 3.  
 Акт торжественной закладки автозавода в Н.-Новгороде. XI, 15.  
 А-ф И. — Безобразия в подготовке кадров. IX, 18.  
 Автотракторный институт строится. X, 27.  
 Американское автостроение сегодня. XIII, 9.  
 Автотранспорт в пятилетнем плане. XIII, 11.  
 Балашов А. — Тракторная пятилетка. VIII, 16.  
 Бронштейн Л. — Подготовим кадры автотракторников. I, 4.  
 Ближайшие задачи автотракторостроения. II, 1.  
 Баржанский Л. — Еще о советском каучуке. III, 15.  
 Будем всеми мерами экономить авторезину. XXIII, 1.  
 Луна К. — Изучение погоды и дорога. XVI, 6.  
 Борьба с бездорожьем в зерносовхозах. XI, 2.  
 Б. А. — Подготовка кадров в Белоруссии. X, 9.  
 Беляев Н. — Необходимы общественные гаражи. I, 10.  
 В декаду обороны усилим сбор средств на шестиколесные машины. XXIII, 15.  
 Гордун Н. — Автолетуны и подготовка кадров. XIX—XX, 22.  
 Его же. — Автодор Белоруссии и ликвидация округов. XVII—XVIII, 7.  
 Его же. — В кратчайший срок наладить снабжение авторезиной. XXIII, 2.  
 Гольберг Я. — Автомобиль и рабочий вопрос. XI, 16.  
 Его же. — Переустройство сельского хозяйства и автомобиль. VII, 3.  
 Его же. — На переломе. XXII, 10.  
 Гулевич Л. — Уличные автомобильные жертвы. XI, 21.  
 Г. — Рационализируем тракторный транспорт. XXI, 3.  
 Грибов И. В., проф. — По Америке. III, 16, V, 20, VII, 16, IX, 16, XV, 22, XVI, 22.  
 Дробис Я. — Уроки Острогжского. XVII—XVIII, 1.  
 Его же. — Вредители в дорожном деле. XXIV, 1.  
 Долой расхлябанность и разгильдяйство в автохозяйстве Советского Союза. XIX—XX, 5.  
 Дмитриев В. — Автомобиль и студенчество. I, 3, IV, 25.  
 Его же. — Автомобиль на службу опытно-показательным округам. II, 4.  
 Дороги и автомобили во всем мире. — I, 19, III, 25, IV, 11, XII, 19, XIII, 19, XVI, 9, XIX—XX, 21, XXII, 9, XXIII, 20, XXIV, 9.  
 Дороги к совхозам и колхозам — политическая задача. V, 2.  
 За моторизацию Красной армии. V, 23.  
 Замена бензина другими видами топлива даст полмиллиарда рублей экономии. XI, 6.  
 Зильберт Бор. — Автомобиль в помощь агитпропработе. IX, 23.  
 Ионов В. — Красная армия должна быть моторизована. VI, 10.  
 Клер Н. Берегите автомобиль. II, 18.  
 Калинина Е. — Тракторы из отбросов. VI, 9.  
 Как должен проводиться на местах «день трактора». XII, 17.  
 Кресин К. — Больше внимания дорогам в социалистическом секторе сельского хозяйства. XI, 4.  
 Как производится подготовка кадров для заводов Форда. XXI, 22.  
 Как будет развиваться наше тракторостроение. XIII, 3.  
 Л. — Моторизация и механизация — важнейшие проблемы современных армий. XVI, 12.  
 Леонов З. — Сделаем дороги Московской области образцовыми. XI, 26.  
 Лавровский Б. — Как организуется автодорожный институт. IX, 5.  
 Лобанов. — Автодор и колхозы. VII, 10.  
 Лицом к политехнизации школы. XVII—XVIII, 12.  
 Михалев В. — Что такое «Вато». III, 20.  
 М. Ш. — Не позволим сорвать подготовку дорожных кадров. XXIII, 23.  
 М. Н. — В борьбе за «твердую нефть». XIX—XX, 12.

Макарьев П.—Будущий комсостав социалистического земледелия должен знать машину! VIII, 21.  
 М. К.—Пятилетка в автопромышленности. IV, 19.  
 М. Л.—Налет на каток. XII, 14.  
 Млодик Арк.—Резина из нефти. XII, 13.  
 М. С.—Тяжелое «недоразумение». XXI, 20.  
 На моторизацию Красной армии. I, 9.  
 Никаноров И.—Кадры для Нижегородского автозавода. III, 4.  
 На ухабах дорожной повинности. XII, 15.  
 Новым кадрам необходимо дать практическую работу. VII, 30.  
 Ни одного бездействующего трактора! V, 27.  
 Н. В.—Когда будет построена автострада. V, 15.  
 Осуществим пятилетку дорожного строительства в 3 года. IX, 8.  
 Программа дорожного машиностроения расширяется. XXIII, 10.  
 Покупайте автомобильные обязательства. VI, 31.  
 Подготовим кадры для совхозов и колхозов. VIII, 3.  
 Пересветов С.—Финансирование дорожного хозяйства отстает от социалистических темпов. VI, 2.  
 Пятилетка дорожного строительства. IV, 23.  
 Пиолунковский И., инж.—Внимание подсобным отраслям автомобильной промышленности. I, 12.  
 Пятилетка тракторостроения. XII, 28.  
 Перспективы дорожного строительства 1929/30 г. IX, 22.  
 Подведем итоги. VII, 1.  
 Подготовка шоферов и механиков. IX, 4.  
 Презент Мих.—Один из способов усилить подготовку автотрактористов. XXI, 21.  
 Последние данные мировой автостатистики. XIII, 14.  
 Разрушаются ценные тракторы. XII, 9.  
 Создадим и укрепим автодорожников район. XVII—XVIII, 6.  
 Советские поля ждут тракторов завода «Красный путиловец». XIX—XX, 3.  
 Соломонов М.—Автомобили—в колхоз и совхоз! VIII, 9.  
 Его же.—Обеспечим здоровую работу трактористов. IV, 20.  
 Его же.—Мобилизация грузовиков на уборочную кампанию. XIV, 14.  
 Саламатов А.—Авто-мото-велостроение на Украине. X, 8.  
 Тодоров Р.—Создание автодрома—очередная задача. II, 29.  
 Тракторный парк Московской области к осенней посевной кампании. XVI, 5.  
 Уралнефть утопает в грязи. XXIII, 7.  
 Фельдман И.—Америка с точки зрения автодорожника. XVI, 12.  
 Ханов А.—Военное значение аэросаней и глиссеров. III, 6.  
 Холмогоров В., инж.—Богатства, которые мы не используем. XIII, 4.  
 Шашкевич В.—Борьба с автонебезопасностью во Франции. I, 27.  
 Шестиколесные машины—Красной армии! I, 9, II, 8, III, 21, IV, 22, V, 23, VI, 18, VII, 5, VIII, 23, IX, 30, X, 21, XII, 23, XIV, 23, XXII, 8.  
 Шейнин М.—Строительство дорог в 1930/31 г. XIX—XX, 18.  
 Его же.—Что постановил Совнарком РСФСР для развития дорожного хозяйства. XIV, 6.  
 Шейковский—Что мешает успеху дорожной повинности. XIX—XX, 26.  
 Эльвин И.—Американский кризис и автопромышленность. VII, 8.  
 Юнпроф М.—Убедительная пропаганда автомобилизма в деревне. X, 12.  
 Яновский М.—На ухабах Средне-Азиатской автомобилизации. XI, 25.

## РАБОТА АВТОДОРА.

Автодор в опытно-показательных районах сплошной коллективизации. XIII, 18.  
 Автодор в Нижне-Волжском крае. XXIV, 22.  
 Автодор на посевной кампании. XI, 3.  
 Автодорожниковская общественность перед смотром. XI, 10.  
 Астамбовский С.—Первые итоги второй автолотереи. XII, 25.  
 Его же.—Вторая лотерея Автодора. VI, 5.  
 Его же.—Передача выигранного автомобиля «Форд». XXII, 25.  
 Автодор и «день трактора». XII, 3.  
 Автодор на воде. XVI, 25.  
 Автодорожники, на маневры! XVI, 21.  
 Автодор на борьбу с массовой порчей тракторов. XI, 1.

Автодор на местах. I, 28, II, 26, III, 18, IV, 31.  
 Автодорожниковская конференция Госплана СССР. X, 22.  
 Автодорожники Москвы помогают нацреспублике. X, 5.  
 Автодор в районах сплошной коллективизации. VI, 4.  
 Автодор на новых путях. III, 1.  
 Автодорожниковская переключка. I, 30, II, 28, III, 31, IV, 32, V, 25, VI, 29, VII, 26, VIII, 32, IX, 32, X, 32, XI, 31, XII, 30, XIII, 30, XIV, 32, XV, 29, XVI, 30, XVII—XVIII, 34.  
 Больные места в работе Автодора. V, 26.  
 Большой радиовечер Автодора. V, 19.  
 Беляев Н.—В наступление! IX, 14.  
 Его же.—Действительно ли коллективам Автодора нечего делать? XIII, 11.  
 Его же.—Почему молчали московские автодорожники. XXII, 19.  
 Его же.—Вовлечем женщин в Автодор. VI, 7.  
 Его же.—Селькоры-автодорожники. VIII, 12.  
 Н. Б.—Все силы автодорожников на уборочную кампанию. XIII, 10.  
 Ветчинкина М.—Женщина в Автодоре. X, 23.  
 Второй расширенный пленум Центрального Совета Автодора. XIII, 5.  
 В Автодоре РСФСР. III, 29, VI, 30, VII, 31.  
 В Центральном Совете Автодора. XXII, 31.  
 Васильев Н.—Военная работа Автодора. XIV, 11.  
 Все силы Автодора на выполнение промплана автотракторной промышленности. XIX—XX, 1.  
 Горди Н.—Автодор и дорожная повинность в районах сплошной коллективизации. IV, 6.  
 Глушков М.—Укрепим руководство. XVII—XVIII, 8.  
 Горячко Н.—Оборона СССР и Автодор. XIV, 5.  
 Его же.—Социалистическое соревнование по военной работе Автодора. XVI, 4.  
 Дрегузов В.—Автодор на помощь Барзасским сапропелитам. XIX—XX, 13.  
 Добьемся решительного перелома на дорожном фронте. XXIII, 13.  
 Дмитриев В.—Коллективы Автодора в колхозах. VIII, 1.  
 Его же.—Накануне 2-й лотереи Автодора. III, 24.  
 Дорожная секция начинает работать по новому. VIII, 24.  
 Златов А.—Бригада московских автодорожников в колхозах. XVI, 28.  
 Его же.—Автодорожники на маневрах. XXI, 4.  
 Зий.—Всекрымский съезд Автодора. IX, 26.  
 Зл. А.—Внимание автодорожниковской работе в деревне. XVII—XVIII, 35.  
 Западный отдел Автодора преступно бездействовал. XXI, 12.  
 Итоги пленума. XIII, 1.  
 Курсы заочного обучения. IX, 26.  
 Как должен работать Автодор. IX, 1.  
 Как готовить кадры. XXII, 24.  
 Кофман В.—Заколдованный круг. XXI, 21.  
 Каждый автодорожник должен стать подписчиком «За Рулем». XXII, 5.  
 Краснов.—Автодор в морской столице. III, 23.  
 Кузнецов И.—Работа Автодора в Красной армии. VIII, 8.  
 Крымский М.—Автодорожники на фронт запасных частей. XVII—XVIII, 3.  
 Куперман Я.—Красноармеец-автодорожник требует внимания. XVII—XVIII, 26.  
 Лехер.—Как мы работаем. XIV, 9.  
 Лежава А.—Обращение ко 2-му областному съезду Автодора. I, 13.  
 Леонид З.—Год работы Московского отделения. II, 12.  
 Млодик Арк.—Начнем практически помогать деревне. VI, 6.  
 Его же.—Дела и дни Ленинградского Автодора. IX, 19.  
 Н. З.—Помогают ли профсоюзы работе Автодора. XIX—XX, 18.  
 Фельдман И.—О «нутре» автодорожниковской работы. XVI, 1.  
 Обмениваемся опытом. V, 24, VI, 28, VII, 25, VIII, 31, IX, 31, X, 31, XI, 30, XII, 29, XIII, 29, XIV, 31, XV, 28, XVI, 29, XVII—XVIII, 28.  
 Острова сонного царства. VI, 26.  
 Официальная таблица выигрышей 1 разр. 2-й Всесоюзной лотереи Автодора. XV, 30.  
 Официальная таблица выигрышей II разряда 2-й Всесоюзной лотереи Автодора. XIX—XX, 34.  
 Потапов Н.—На высшую ступень. VII, 12.  
 Первомайские дни и Автодор. IX, 3.  
 Первая областная конференция по дорожному строительству. XIX—XX, 30.  
 По письмам рабкоров-автодорожников. XVII—XVIII, 32, XIX—XX, 28, XXI, 30, XXII, 28, XXIV, 23.  
 Принимайте шефство над колхозами. XIV, 15.

Пересветов С. — Методы участия автодорожцев в общественном контроле. XIV, 4.  
 Почему? XXI, 31, XXII, 30, XXIII, 29, XXIV, 25.  
 Приветствие президиума Центрального Совета Автодора. II, 13.  
 Подготовка к всероссийскому съезду Автодора. III, 2.  
 Подготовимся к весенней посевной кампании. III, 3.  
 Презент Мих. — Социалистическое соревнование в автодорожских организациях. III, 26.  
 Первый Московский областной съезд Автодора. IV, 30.  
 Первые шаги реорганизованной дорожной секции. X, 18.  
 Президиум Автодора на Электрозаводе. VII, 2.  
 Решения партсъезда и задачи Автодора. XIII, 1.  
 Страничка курсанта-заочника. XIV, 22, XVII — XVIII, 27.  
 Соломонов А. — Что мы сделали за год. VI, 8.  
 Там, где нет руководства. X, 30.  
 Автодор на маневрах Красной армии. XIX—XX, 23.  
 Франк Я. Н. — Необходимо совещание водомоторных секций. XXI, 13.  
 Фельдман И. — Первое выигранное сражение. XXII, 2.  
 Хвостов С. — О юридическом членстве Автодора. II, 9.  
 Что сделал Автодор на маневрах РККА. XXI, 5.  
 Центральный Совет Автодора на Электрозаводе. VIII, 9.  
 Автодорожцы — на посевную кампанию! V, 8.

#### НА ФРОНТЕ АВТОСТРОИТЕЛЬСТВА.

Беляев Н. — О судьбах советского автостроения. V, 3.  
 Д. — Мотострой. XVII—XVIII, 21.  
 Из дневника американцев. XIII, 16.  
 Козлов М. — На фронте автостроительства. I, 13, II, 6, III, 9, IV, 17, V, 12, VI, 14, VII, 9, IX, 20, X, 14, XI, 13, XII, 12, XIII, 25, XIV, 8, XV, 14, XVI, 16, XVII—XVIII, 22, XIX—XX, 8, XXI, 7, XXII, 12, XXIII, 4, XXIV, 12.  
 М. К. — Как идет строительство тракторных заводов. XII, 10.  
 Его же. — Строительство тракторных заводов. XVI, 17.  
 Его же. — На строительстве тракторных заводов. XIX—XX, 10.  
 Его же. — По тракторным заводам. XXI, 9.  
 Металлострой обвиняет Автострой. III, 11.  
 Наше автотракторное строительство. XIII, 12.  
 Положение Сталинградского тракторостроя. XI, 9.  
 Пиолунковский М., инж. — Темп! III, 8.  
 Рабочий Автостроя о своей работе на заводе Форд. XXIII, 6.

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

Автодор в карикатуре. VIII, 30, XVI, 31.  
 Автодорожный экран. I, 24, II, 24, IV, 28, VII, 28, VIII, 28, IX, 28, X, 28, XI, 28, XII, 26, XIII, 26, XV, 26, XVII—XVIII, 31, XXI, 26, XXII, 26, XXIII, 24.  
 А. П. — Возмутительные факты. XIII, 13.  
 Библиография. — II, 28, XI, 32, XIII, 32, XVI, 32, XXIII, 30.  
 Борисов. — Первенство Московского военного округа. XVII—XVIII, 26.  
 Беспощадная борьба с вредителями и контрреволюционерами. XXII, 1.  
 Баржанский Л. — Эрнест Толлер у Форда. VI, 30.  
 Борисов М. — Трактористы. X, 13.  
 Беляев Н. — Сумерки крымского автомобиля. XIX—XX, 20.  
 Внимание Московскому учебному автомобильному комбинату! XV, 25.  
 Витин Л. Е. — Кино на помощь автообучению. XXIII, 26.

Вихров М. — Кто за это предложение. VII, 19.  
 Всесоюзная звездная авто-мото-велостафета. XI, 9.  
 Гафиз. — Авто на ишачьей тропе. XXI, 16.  
 Грандиозный автомобильный тоннель. III, 23.  
 Готовим подарок Красной армии. XII, 23.  
 Гибель Генри Сигрейва. XIV, 13.  
 Дадим автогиганту имя Автодора! X, 7.  
 Евг. Б. — Арба, верблюд, и ишак не удовлетворяют потребностей. XVI, 13.  
 Ионес М., инж. — Автокадры в Таджикской ССР. XXIII, 12.  
 Конкурс на лучшего шофера-пожарного и образцовое пожарное хозяйство. XIX—XX, 33.  
 М. П. — Автодорожная литература в 1930 г. III, 28.  
 Лицо нашего читателя. XVI, 8.  
 Мотоциклист. — Трагическая смерть мотоциклиста Костаки. XIII, 13.  
 Кузнецов Я. — Лобовое сопротивление мотоциклов. XVI, 32.  
 Книжки, поступившие в редакцию на отзыв. XI, 32.  
 Марецкий А. — Довольно автокатастроф на московских улицах. XIX—XX, 30.  
 На северных путях Персии. X, 20.  
 Н. Б. — За 15 дней. XIV, 2, XII, 4.  
 Наши очередные задачи. XIV, 1.  
 Немецкий шофер о поездке по Москве. XII, 18.  
 Немировский Ник. — Внимание шоферу трегьей категории. XII, 16.  
 Нотов С. — Будь внимателен, молодой водитель! XII, 31.  
 Образчик бюрократического отношения к директиве правительства. XXIII, 29.  
 Обращение фракции II расширенного пленума Ц. С. Автодора к XVI партийному съезду. XII, 1.  
 Переписка с читателями. XXII, 14, XXIII, 14.  
 П. М. — Автомобиль в пустыне. XXIII, 21.  
 Повысим дисциплину среди шоферов — уменьшим число несчастных случаев. XXIII, 22.  
 Проваливают как хотят. XVI, 20.  
 Пробег немецких рабочих мотоциклистов. XVI, 24.  
 Презент М. — Снова у разбитого корыта. XIX—XX, 4.  
 Первые отклики на письмо Центрального Совета. XIX—XX, 6.  
 Результаты чистки Цудортранса. XV, 21.  
 Рулевые социалистических полей. XXIV, 10.  
 Савельев Л. — Форд в Бразилии. XXI, 29.  
 Сплотим рабочих читателей вокруг нашего журнала. VII, 15.  
 Скорее выпускайте мотоциклетные обязательства. XIX—XX, 17.  
 Сомов М. — Плохо с подготовкой кадров. XIX—XX, 31.  
 Толстоевский Ф. — Земля не хочет ждать. VIII, 27.  
 Только ли здесь безобразия. XIX—XX, 33.  
 Уличное движение в мировых центрах. XIV, 28.  
 Фельдман И. — 13 лет борьбы и побед. XXI, 1.  
 Фийк В. — Автомобиль в тайге. XIV, 28.  
 Черный Ал. — Всеукраинский пробег Харьков — Москва — Харьков в честь XVI съезда ВКП(б). XIII, 5.

#### ЮНЫЕ ДРУЗЬЯ АВТОДОРА.

Березаев В. — Пионеры и Автодор. I, 5.  
 Блюм. — На помощь пионерорганизациям. V, 9.  
 Гальп И. — Будущее, которого не замечают. XVII—XVIII, 14.  
 Драчев. — Что делать кружкам юных друзей. VI, 19.  
 М. С. — Политехническая школа и юные друзья Автодора. XVI, 7.  
 Областная конференция юных друзей Автодора. IX, 12.  
 Ромм С. — «Пежо» будет работать. II, 7.  
 Русанов Е. — Миллионная армия советских детей включается в автодорожскую работу. XIX—XX, 32.  
 Его же. — Развертываем работу среди детей. XXI, 25.  
 Фридман В. — Первые состязания на детских автомобилях. XV, 19.

Годовой комплект журнала «За Рулем» содержит 697 иллюстраций, чертежей, рисунков и фото

#### П О П Р А В К А

В части тиража № 22 журнала „За Рулем“ на обложке в начале подписи пропущено слово „Такое“.

Следует читать: „Такое строительство мостовых в Москве должно вызвать“ и т. д.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“

Главлит № А—85.560. Отп. в 7-й тип. „Искра-Революция“ Мосполиграф, Москва, Филипп., 13. З. Т. 3.014. Тираж 70.000