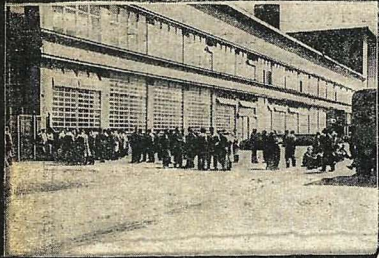


# ЗА РУЛЕМ



● ДЕТРОЙТ



● КЕЛЬН

1932 12

ЖУР.-ГАЗ. ОБЪЕДИНЕН

Два мира, две системы — капитализм и социализм — состязаются в автомобильной промышленности, как и во всех других отраслях. Но замирает шум станков, безнадежно дежурят безработные у бюро найма фордовского завода в Детройте (фото сверху), ежедневно увольняет их Кельнский завод Форда (среднее фото), выпускавший год назад при 1200 рабочих 160 машин в смену и сейчас при 150 рабочих выпускающий только 4 машины. То же происходит на других заводах автомобильных корпораций.

Неуклонно и уверенно растет число занятых рабочих и выпускаемых машин на автозаводах СССР, первый из которых — им. Сталина в Москве

МОСКВА ●



(нижнее фото) достиг проектной мощности и является самым большим в мире заводом грузовых машин.



ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО  
ОБЩЕСТВА АВТОДОР  
Пятый год издания  
Редколлегия:  
Н. Беллев, А. Головкин, А. Горунович,  
В. Зарзар, М. Кольцов, Н. Осинский,  
В. Рубцов, Т. Скачковская, проф. Е.  
Чудаков, Н. Флак, В. Фридман,  
И. Халепский, А. Штейнер.  
Отв. редактор — Н. Осинский  
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

ЦС Автотора—Москва, Саловая  
Кудринская, 17. Телеф. Д-1-50-82  
РЕДАКЦИЯ: Москва 6. Страстной  
бульвар, 11. тел. 3-31-91. Трам. А,  
6, 15, 18, 23, 25, 29, 41.  
Массово-тиражный сектор: тел.  
6-51-69.  
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1932 год:  
на год—4 р. 80 к., 6 мес.—2 р.  
40 к., 3 мес.—1 р. 20 к.

## РАЗВИТИЕ КОЛХОЗНОЙ ТОРГОВЛИ ТРЕБУЕТ ХОРОШИХ ДОРОГ К ГОРОДАМ

В статье т. М. И. Калинина в „Правде“ и в „Известиях“ от 3 июня „О советской торговле“ говорится: „Дороги, ведущие в город, пора привести в сносное состояние“. Тов. Калинин перечисляет причины, которые необходимо устранить для того, чтобы дать развернуться колхозной торговле. В анализе этих причин он естественно наталкивается на плохую дорогу, непроезжую в осеннюю и весеннюю распутицу, мешающую своевременному и полному вывозу сельскохозяйственных продуктов из села в город, и совершенно справедливо требует, чтобы эти сельские и проселочные дороги, эти большаки были приведены в сносное состояние.

В прошлом году научно-исследовательская экспедиция Цудортранса подсчитывала потери от бездорожья на Северном Кавказе. Цифры эти огромны. Прямые и косвенные потери от плохого состояния дорог исчисляются по недостаточно полным и ориентировочным подсчетам в 100—120 млн. рублей по одному только Северному Кавказу. А по всему Союзу эти потери исчисляются уже в миллиардах рублей.

Недогруз крестьянской телеги, длинные объезды непроезжих в распутицу мест, медленность движения, простои, поломка подвод, сбруи и проч., истощение и гибель лошадей — вот первые и основные следствия плохой дороги. А отсюда гибель овощей в глубинных пунктах, гниение хлеба и картофеля, несвоевременно вывезенных и застрявших в местах, непригодных для долгого хранения.

Колхоз, единоличники, восстанавливая потери своего хозяйства от бездорожья, делают наикдку на продаваемую продукцию на колхозном базаре. Таким образом, удорожание продуктов сельского хозяйства есть прямое следствие отсутствия хороших проезжих дорог.

СОДЕРЖАНИЕ

Б. КАНТОРОВИЧ.—Развитие колхозной торговли требует хороших дорог к городам . . . . .	1	М. СТАРИЦКИЙ.—Новые типы дорожных ограждений . . . . .	9
Автотор должен энергично участвовать в уборочной кампании . . . . .	3	Усилил работу Автотора по обороне СССР . . . . .	10
Автоторному хозяйству—большевистские темпы (постановление СНК СССР по докладу Цудортранса) . . . . .	5	Н. БЕЛЯЕВ.—Автомобиль требует автомобильных дорог . . . . .	19
Инж. А. НИКОЛАЕВСКИЙ.—Подготовим дороги и автотранспорт к уборочным кампаниям . . . . .	7	Гаражная смекалка . . . . .	21
3. АФАНАСЬЕВ.—Снизим высокую стоимость автоперевозок на Бобриковском строительстве . . . . .	8	М. СОЛОМОНОВ.—Урегулируем уличное движение наших городов . . . . .	22
		Новости мировой автоторожной техники . . . . .	24
		М. НАДЕЖДИН.—Автобус плюс электрификация . . . . .	26
		Автоторовская печать в Ленинграде . . . . .	28
		Рабселькоры-автоторовцы пишут . . . . .	29

20 июня 1932 г.

12

В номере 50 иллюстраций

Тов. Калинин в своей статье мобилизует внимание читателей и заостряет вопрос на этой причине, мешающей развить советскую торговлю и тем самым выполнить последние директивы партии и правительства о разворачивании колхозной торговли хлебом и мясом.

Мы не можем и не должны терпеть, чтобы эти важнейшие решения партии и правительства о разворачивании советской торговли, чтобы товарооборот между городом и деревней, чтобы культурная жизнь деревни зависели от этого фактора, легко устранимого, от нас зависящего!

Спрофилировать естественную грунтовую сельскую дорогу, дать скат накапливающейся на ней в дождливое время воде, улучшить ее какой-нибудь подмесью (глина, песок), отремонтировать или построить на дороге небольшой деревянный мостик — дело возможное и достижимое даже для малоквалифицированных в этом деле колхозников и единоличников.

Последним постановлением Совета Народных Комиссаров от 21 мая по вопросу разворачивания работы автодорожных органов советское правительство мобилизует внимание всех органов советской власти и всей советской общественности на вопросах автодорожного транспорта. Из всех чрезвычайно важных пунктов постановления СНК следует подчеркнуть решение правительства об обязательном участии совхозов и МТС в дорожном строительстве с использованием их механической тяги и оборудования, а также решение об обязательном включении планов трудового участия сельского населения по дорожному строительству в местные народнохозяйственные планы, об установлении ответственности за выполнение данных планов, о возложении заведывания дорожным делом в сельских советах на специально выделяемых членов советов и о возложении ответственности на сельсоветы за охрану сельских дорог и сооружений на них.

Таким образом, организованным трудовым участием колхозников и единоличников с их живой тяговой силой, при помощи тракторов совхозов и МТС и всего наличного прицепного оборудования (плуги, канавокопатели и проч.) мы можем в короткий срок построить новые нужные нам дороги, улучшить и привести в проезжее состояние старые.

Чрезвычайно важным вопросом в деле сохранения дороги в проезжем состоянии является установка правильного наблюдения за сохранностью существующих дорог, чтобы они не разрушались, чтобы на них не образовались ямы, рытвины, ухабы, чтобы подьезды к мостам были проезжими. Надо дорожное хозяйство поставить так, чтобы колхозник и единоличник думал и заботился о дороге не только тогда, когда ему в распутицу надо выехать на базар, но и в сухое время года. Тогда он своевременно и в более благоприятных условиях сможет починить ее, засыпать ямы, уничтожить ухабы, почистить каналы. Надо, чтобы в колхозе и в сельсовете были выделены ответственные члены правления или члены сельсовета, которые заботились бы о дорожном строительстве.

Роль общественных организаций и в первую очередь Автодора в этом деле огромна. Автодорожный коллектив в районе, селе и колхозе должен явиться застрельщиком организации дорожных работ, автодорожские активисты в деревне и в колхозе должны взять под наблюдение выполнение постановлений правительства, обеспечивающих правильную и систематическую борьбу с бездорожьем в деревне. Энтузиасты автодорожцы должны возглавить всю массу трудоспособных колхозников и единоличников, выходящих в свободное от полевых работ время на дорожное строительство.

Организованностью этого дела, сознательным хозяйским подходом к нему мы в борьбе с бездорожьем обеспечим нормальное разворачивание советской торговли, мы освободим колхоз и село от огромных потерь от бездорожья, мы снимем накладки на стоимость товаров от бездорожья, мы дадим своевременно городу свежие и дешевые сельскохозяйственные продукты и дадим возможность колхознику и единоличнику привести из города промышленную продукцию.

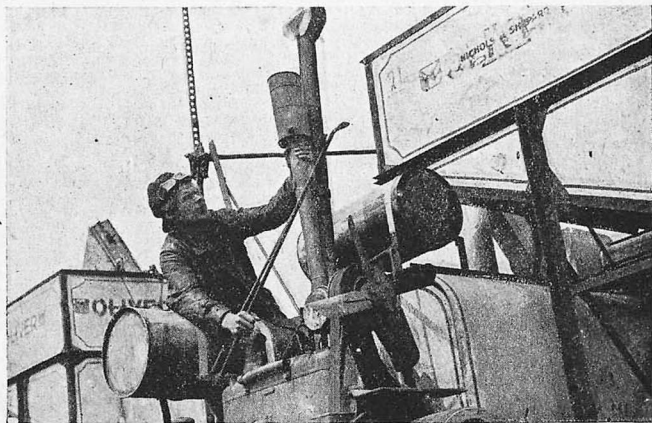
Обязанность всех работников автодорожного транспорта, всей автодорожной общественности помочь этому делу, дать проезжую дорогу для колхозной торговли.

Б. Канторович

# АВТОДОР должен энергично участвовать в уборочной кампании

Большевская подготовка к уборочной кампании начинается. Ремонт комбайнов в Черепановском совхозе (Западная Сибирь)

Фото Пригожина (Союзфото)



Сейчас, после успешно проведенного весеннего сева, во всей широте стоит вопрос о своевременной подготовке к уборке урожая, о проведении уборки ударными темпами.

Для выполнения этой задачи необходимо немедленно мобилизовать все силы советской общественности, и несомненно, что помощь автодорожских организаций будет играть немаловажную роль.

Советы и коллективы Автодора, особенно в колхозах, совхозах и МТС должны всю свою энергию направить на то, чтобы ни один гектар посева не погуб, чтобы ни один килограмм зерна, овощей, технических культур, хлопка не был потерян из-за плохого качества уборки и обмолота.

Овладеть техникой уборки, отремонтировать в срок уборочные машины и тракторы, подготовить автотранспорт, не допускать простаивания машин, людей и уборочных грузов, подготовить подъездные пути, связать проведение уборочной с важнейшими решениями партии и правительства о развертывании колхозной торговли — таковы важнейшие задачи, за выполнение которых должна бороться автодорожская общественность.

В чем же должно выражаться практическое участие автодорожских организаций в подготовке и проведении уборочной кампании?

Автодорожские штабы содействия посевной кампании должны немедленно переключиться на оперативное руководство уборочной.

Райсоветы должны выделить товарниц, персонально ответственных за каждый участок

работы, наметить оперативные планы и установить твердые сроки выполнения заданий.

Автодорожские мастерские должны немедленно взяться за ремонт уборочных машин, тракторов, автомобилей, предназначенных для уборки и перевозки. При колхозах и сельхозах необходимо создать автодорожские ремонтные бригады, используя для этой цели учащихся курсов шоферов и трактористов, а также специалистов из автодорожского актива. Ремонт машин должен быть закончен в сроки от 15 июля до 1 августа в зависимости от периода уборки в данном районе.

В кратчайший срок необходимо проверить положение с запасными частями к тракторам, автомобилям и уборочным машинам по МТС, колхозам и совхозам, обследовать работу заводов, изготовляющих запасные части, и принять меры к тому, чтобы готовые запасные части были немедленно переброшены к машинам.

Автодорожцы должны добиться того, чтобы промышленность своевременно выполнила планы производства уборочных машин. Автодорожские организации этих заводов совместно с заводской общественностью должны установить посты наблюдения, борясь за высокие темпы работ.

Машины, находящиеся в распоряжении Автодора, необходимо немедленно использовать, перебросив их в ответственные районы по уборке.

Огромную роль в успешном проведении уборочной кампании будут играть подъездные



пути. Автодорожцы и в этой области должны взять на себя ряд обязательств: проверить состояние подездных путей, наиболее связанных с уборочно-транспортными работами, организовать ремонт проселочных, шоссежных и других дорог силами населения, установить дорожные знаки на путях следования уборочных грузов, перебросить мотолодки и автодорожский актив в места ответственных переправ.

Во время уборки автодорожцы должны добиться наилучшей суточной загрузки каждого трактора и автомобиля (до 21 час.), одновременно добиваясь устранения встречных однородных внутрихозяйственных перевозок и отвлечения тяговой силы на второстепенные нужды.

Необходимо максимально использовать организованные на местах сева и уборки простейшие кузницы для срочного текущего ремонта и предупреждения простоя тракторов и автотранспорта. Автодорожцы должны также заботиться о своевременной подаче к месту работ горючего и смазочного материалов, следя за их качеством и соблюдением строжайшей экономии в их расходе.

Для максимального привлечения внимания трудящихся крестьян к уборочной необходимо обеспечить широкое развертывание организационно-массовой разъяснительной работы. Для этого нужно мобилизовать все средства агитации и пропаганды, одновременно используя их для укрепления автодорожских организаций на местах, для создания новых коллективов, в первую очередь при совхозах, колхозах и МТС.

Все автодорожские организации от республиканских, областных и краевых советов до низовых коллективов должны проявить максимум активности в проведении уборочной кампании на основе ударничества и социалистического соревнования.

Своевременная и полная реализация плана уборочной будет способствовать успеху хлебозаготовительной кампании, выполнению колхозами, совхозами и единоличниками контрактных обязательств по сдаче урожая и еще большему расширению колхозной торговли.

Автодорожцы, все на помощь выполнению плана большевистской уборки урожая!

## ОРГАНИЗАЦИЕЙ „МЕСЯЧНИКОВ ДОРОГИ“ ДОБЬЕМСЯ РЕШИТЕЛЬНЫХ ПОБЕД НА ДОРОЖНОМ ФРОНТЕ

В течение июня-июля по Союзу проводятся «месячники борьбы с бездорожьем». Они должны сыграть большую роль в развертывании дорожного строительства, стать боевым периодом производства дорожных работ с трудучастием населения.

Опыт проведения месячников в прошлом году был неудачен. Это объяснялось главным образом небрежной подготовкой, неправильной организацией работ, недостаточной развернутой массовой работой, слабой мобилизацией внимания всей советской общественности на борьбу с бездорожьем.

В этом году мы не должны повторять ошибок прошлых лет. Месячник дороги необходимо проводить в порядке важнейшей хозяйственно-политической кампании. Автодорожские организации на местах должны позаботиться о своевременной разработке конкретных оперативных планов с точными сроками их выполнения помочь в изыскании необходимых внутренних материальных и денежных ресурсов, наладить правильный учет и проверку исполнения, провести широкую разъяснительную работу среди населения, вести культурно-воспитательную работу, освещать ход месячника в местной печати и т. д.

Автодорожская общественность ряда областей и краев уже активно включилась в проведение месячников дороги. Лучший пример по-

казывает Ленинградская область. Областной штаб направил во все районы бригадиров для проведения подготовительной работы. Ленинградский Автодор разослал на места плакаты и лозунги, мобилизующие население на борьбу с бездорожьем. Выработаны типовые договоры на соцсоревнование между колхозами, ячейками комсомола, сельсоветами, школами, коллективами Автодора. Силами автодорожских организаций проводятся автомобильные и водные рейды по районам, создаются опытно-показательные участки.

В Центрально-черноземной области в течение месячника должно быть выполнено 75% плана дорожного строительства с трудучастием населения. Основное внимание здесь направлено на мобилизацию трудового крестьянства и колхозников для решительной борьбы с бездорожьем. Штаб месячника направил в районы 500 человек. Все районы охвачены бригадами, состоящими из дорожных техников и общественныхников. Областная и районная печать включилась в проведение кампании.

По примеру Ленинграда и ЦЧО автодорожские организации всех республик и областей должны немедленно бросить свои лучшие силы на подготовку и проведение месячников, чтобы в кратчайший срок добиться решительных побед на дорожном фронте, подготовив в первую очередь дороги, предназначенные для транспорта уборочных грузов.

# АВТОДОРОЖНОМУ ХОЗЯЙСТВУ —

## БОЛЬШЕВИСТСКИЕ ТЕМПЫ

**Постановление Совнаркома Союза ССР от 21 мая по докладу Цудортранса об итогах работы за 1931 г. и перспективах на 1932 г.**

Отмечая наряду с наличием недочетов в работе Цудортранса за 1931 г. значительный сдвиг в деле развития и укрепления автодорожного хозяйства, Совет народных комиссаров Союза ССР констатирует:

1. Бурное развитие автостроения, связанное с пуском автозаводов им. Сталина и Молотова, и быстрый рост автопарков СССР еще не привели к более или менее полному удовлетворению потребности страны в средствах автотранспорта, особенно в тяжелых и специализированных автомашинах. Эксплуатация автопарка находится в неудовлетворительном состоянии. Крайне недостаточное производство запасных частей и резины при незначительном еще множественности типов и марок автомашин, неразвитости и неудовлетворительное состояние ремонтной и гаражной сети и слабое внедрение в автотранспортную работу шести условий т. Сталина ведут к простоям, доходящим до 40—60 проц. Низкая квалификация шоферского и технического персонала и отсутствие его переподготовки являются основной причиной недопустимо высокой аварийности.

Вместе с тем, несмотря на значительное увеличение капиталовложений за последние годы и рост дорожного строительства, размеры последнего все еще недостаточны. Наличием сети дорог находится в весьма неудовлетворительном состоянии и слабо поддерживается ремонт. Недостаточное внимание со стороны ряда местных советских, профессиональных и общественных организаций к вопросам строительства и содержания дорог, в особенности с использованием труда населения, приводит к весьма незначительным результатам работы по улучшению низовой сети дорог.

Все вышесказанное требует дальнейшего развертывания работы автодорожных органов и усиления внимания всех органов советской власти к вопросам автодорожного транспорта.

2. Наряду с успешным выполнением ударных заданий по зерноуборочной кампании и по разгрузке ж.-д. узлов, а также значительным увеличением объема работ по сравнению с 1930 г., годовой план Союзтранса выполнен в 1931 г. на 84 проц. по перевозке грузов и на 94,4 проц. по перевозке пассажиров, при особенно отставании выполнения плана по качественным показателям.

План Авторемснаба выполнен по заготовкам на сумму 62,1 млн. руб. (97 проц.), по реализации — на 57,4 млн. руб. (93 проц.) и по зап. частям на 13,4 млн. руб. (55 проц.).

План дорожного строительства (по предварительным данным Цудортранса) выполнен по важнейшим направлениям на 82 проц. физического объема при росте выполненных работ по сравнению с 1930 г. в 2,5 раза. План строительства других союзных дорог выполнен на

79 проц. Особо отстает выполнение плана строительства республиканских и местных дорог (68 проц.), а также дорог низовой сети с участием населения (53 проц.) при росте объема выполненных работ с участием населения в 6—7 раз по сравнению с 1930 г. Вместе с тем налицо удорожание себестоимости всего строительства.

3. Недовыполнение плана Цудортранса вызвано как слабостью органов Цудортранса, несвоевременной и недостаточной подготовкой к строительному сезону, плохой организацией работ, недостаточным использованием механического парка, формальным переходом на хозрасчет, наличием обезлички в использовании автомашин и дормеханизмов, недостатком, текучестью и нерациональным использованием рабочей силы в отдельных районах и наличием уравниловки в зарплате, так и значительным недовыполнением плана промышленности по развертыванию производства автомобилей, дорожных машин и запчастей, неполным и несвоевременным финансированием по всем бюджетам (87 проц. от плана), особенно по местным с использованием в ряде случаев средств республиканскими и местными органами не по назначению, недостаточным снабжением стройматериалами и недовыполнением железными дорогами плана перевозок.

Исходя из того, что для развития автодорожного транспорта во 2-м пятилетии должны быть обеспечены темпы более высокие, чем для остальных видов транспорта, и что плановые задания в 1932 г. должны быть выполнены форсированным темпом, — Совет народных комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Обязать Цудортранс не позднее 1 июня с. г. представить в Госплан СССР основные положения и показатели пятилетнего плана реконструкции автодорожного хозяйства.

2. Обязать все ведомства, имеющие автотранспорт и производящие дорожное строительство, в месячный срок представить Цудортрансу планы строительства авторемонтных мастерских, гаражей и дорог на 1932 г. и поручить Цудортрансу в двухдекадный срок после этого представить на рассмотрение Госплана СССР сводные планы указанных работ.

3. Организовать при Цудортрансе автодорожную инспекцию для наблюдения за состоянием и эксплуатацией автохозяйств всех ведомств организаций и предприятий, а также за строительством и содержанием дорог всех ведомств. Прелусмотреть в соответствующем положении широкое привлечение к работе инспекции советской общественности.

4. Обязать Цудортранс проверить к 1 июля с. г. путем выборочных обследований выполнение автохозяйствами директив о переходе на хозрасчет, ликвидации обезлички и уравниловки в зарплате.

5. В трехмесячный срок издать обязательные постановления Цудортранса: о регулировании движения по дорогам СССР; о содержании гаражей и об эксплуатации автомашин.

Воспретить немедленно по всем дорогам СССР движение автогрузовых машин со скоростью, превышающей 40 км. в час. Поручить органам милиции и ОГПУ привлекать нарушителей этого постановления к строжайшей ответственности.

6. Обязать Цудортранс и НКЗем СССР в двухнедельный срок представить на утверждение СНК положение об участии совхозов, МТС и колхозов в дорожном строительстве с использованием их механической тяги и оборудования.

7. Обязать Цудортранс довести эффективность использования дормашин в 1932 г. в среднем до 60 проц. их расчетной производительности и обеспечить еще в 1932 г. значительное удлинение строительного сезона. Предусмотреть проведение необходимых мероприятий для обеспечения зимнего содержания дорог, начиная с сезона 1932—33 г.

8. Освободить Союзтранс от обслуживания мелких перевозок местного значения, сосредоточив его работу на важнейших магистралях, в крупнейших центрах и ж. д. и водных узлах. Предложить Цудортрансу совместно с НКПС разработать план разгрузки ряда крупнейших ж.-д. узлов; одновременно представить в к-т по перевозкам положение о планировании автоперевозок.

9. Довести качественные показатели работы автопарка Союзтранса в 1932 г. до следующих величин: ежедневный выход автомашин на работу — 70 проц. списочного состава; средний полезный пробег автомашин (с взвозом) — 57 проц. общего пробега в городах и 72 проц. на трактах; среднее использование (загрузку) тоннажа — 93 проц. номинала; средне-суточный пробег в городах — 130 км (для мелких отправок — 110 км) и на трактах — 200 км.

10. Предложить всем наркоматам и организациям не позднее 1 июня с. г. возратить на автодорожный транспорт всех инженерно-технических работников автодорожного транспорта, используемых не по назначению. Обязать Цудортранс и НКТруд СССР в декадный срок издать соответствующую инструкцию.

11. Признавая важнейшей задачей в деле решительного улучшения эксплуатации автотранспорта подготовку квалифицированных рабочих кадров (шоферов, автотехников, авторемонтеров), а также дорожных мастеров и десятников, обязать Цудортранс в месячный срок представить, на утверждение СТО план подготовки и переподготовки указанных кадров в 1932 г., исходя из необходимости организации ряда школ, курсов и автодромов как в системе ведомств, хозяйственных и коммунальных хозяйств, так и Цудортранса и Автодора.

Установить, что подготовка указанных кадров должна вестись под руководством Цудортранса на основе единых учебных планов и программ, строжайшего инспектирования подготовки, организации квалификационных комиссий и психотехнических лабораторий.

Обязать Цудортранс при участии Автодора в двухмесячный срок организовать 20 образцовых школ первой очереди с контингентом по

100 учащихся для подготовки шоферов и предусмотреть в плане распределения автомашин на III квартал выделение 50 автомашин для этих школ.

Цудортрансу организовать набор в школы при участии общественных организаций таким образом, чтобы обеспечить высокую сознательность и дисциплинированность водителей; увеличить число женщин, привлекаемых к работе на машинах типа «Форд».

Поручить Цудортрансу провести мобилизацию лучших кадровиков-рабочих в качестве инструкторов по подготовке и переподготовке потребных кадров.

Обязать местные исполкомы выделить в соответствии с планами подготовки автокадров помещения и участки для автодромов.

Подготовку автодорожных кадров высшей и средней квалификации осуществлять учебной сетью Цудортранса с учетом на договорных началах потребностей соответствующих организаций. Закрепить за учебными заведениями Цудортранса занимаемые ими помещения, не допуская выселения и переселения их без согласования с Цудортрансом или Главдортрансами.

12. В целях обеспечения подготовки шоферских кадров обязать все ведомства и госпредприятия передавать курсам по подготовке кадров все легковые и полудоторсионные автомобили, прошедшие амортизационные сроки и нерентабельные в эксплуатации. Поручить НКФ, Цудортрансу и НК РКИ в двухнедельный срок издать инструкцию о порядке учета, оценки и изъятия указанных автомашин.

13. Обязать НКТруд совместно с Цудортрансом в месячный срок ввести единую систему опыты труда шоферов в целях ликвидации уравниловки и стимулирования работы в наиболее трудных условиях и в зависимости от качества эксплуатации.

14. Реорганизовать не позднее 1 октября с. г. научно-исследовательский институт (ЦИАТ) автодорожного транспорта в сеть отраслевых институтов с филиалами на местах, обеспечив их полигонами и опытными участками.

15. Поручить Госплану СССР одновременно с народнохозяйственными планами рассматривать списки важнейших объектов дорстроительства следующего года, предусматривая необходимые ассигнования для проведения подготовительных работ. Одновременно с планом IV квартала представить на утверждение СНК список важнейших объектов дорстроительства 1933 г.

Предусмотреть в планах III и IV кварталов значительное увеличение работ по развитию карьерного хозяйства.

16. Поручить ЦУНХУ при Госплане СССР совместно с Цудортрансом приступить к организации всеоюзной переписи автогрузевых дорог с проведением таковой не позднее II квартала 1933 г.; вместе с тем Цудортрансу закончить в 1932 г. технический учет и инвентаризацию сети дорог общесоюзного, республиканского и областного значения и не позднее 1 мая 1933 г. издать дорожную карту СССР.

17. Обязать НКТПром приступить в 1932 г. к строительству двух заводов сложных дорожных машин и прицепных орудий в Москов-

# ПОДГОТОВИМ ДОРОГИ И АВТОТРАНСПОРТ

## к зерноуборочной и свеклоуборочной кампании

Прошлогодняя уборочная кампания показала ряд ненормальностей в ее организации. Первой ненормальностью является отсутствие должного внимания зерносовхозов и сахкомбинатов к дорогам, по которым производились перевозки. Если зерносовхозы и приводили немного в порядок дороги, то сахкомбинаты почти ничего не делали по дорстроительству, что крайне отрицательно отразилось на машинах. Отсутствие переездов через овраги, полное отсутствие вех, указывающих кратчайшее направление дороги, разбросанность свеклы и крайняя затруднительность подъезда к ее кучам заставляли автотранспорт идти с минимальной скоростью, вызвали частые ремонты и выводили машины из строя. Простои же машин под погрузкой и выгрузкой вместо 15 мин. доходили до 1—2 часов.

Задержка в доставке горючего и его недоброкачественность также снижали темпы уборки. Дальность ездки от стоянки до места работ увеличивала нулевые пробеги. Оборудования мастерских не было приспособлено к ремонту автомашин. Отсутствие в достаточном количестве подготовленных кадров автоработников осложняло работу, порождало ряд аварий. Бытовые условия, за немногим исключением, были скверными, в особенности в отношении массовой культурно-просветительной работы.

ской области и в Сибири с расчетом ввода их в эксплуатацию в 1933 г., представив в месячный срок по согласованию с Цудортрансом на утверждение СТО конкретные предложения о точном месте расположения заводов, их мощности и сроках строительства и пуска в ход. Признать необходимым приступить в 1933 г. к постройке третьего завода сложных машин в УССР, а также одного завода прицепных орудий.

Одновременно представить на утверждение СТО согласованный с Цудортрансом план реконструкции существующих дормашзаводов.

18. Признать обязательным и подлежащим безоговорочному исполнению правило, что каждый завод, выпускающий автомашины, должен обеспечить их затчасами на полный срок работы до полной амортизации и считать, что завод, выполняющий планы производства готовой продукции, но не выполняющий планов производства запасных частей, должен признаваться невыполняющим свой план в целом со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Это же правило распространить и на предприятия, изготовляющие дорожные машины.

19. Обязать НКТПром принять немедленные и решительные меры к улучшению качества стандартных марок смазочных масел и о принятых мерах в месячный срок доложить Комиссии исполнения.

20. Обязать НКФ СССР совместно с Цудортрансом в двухмесячный срок закончить пере-

К предстоящей уборочной кампании необходимо осуществить следующие мероприятия:

Привести в проезжее состояние дороги, в особенности подъезды к мостам.

Каждый участок дороги закрепить за ближайшим совхозом или колхозом, выделяя ответственное за состояние дорог лицо.

Для уменьшения нулевых пробегов оборудовать на полях разборные деревянные или брезентовые гаражи.

Осветить стоянки машин в поле, используя автомобильный мотор.

Оборудовать походные мастерские с минимумом инструмента, необходимого для оказания первой помощи застрявшим в пути машинам.

Созвать на 10—15 дней в областных центрах совещания автоработников, работавших на зерно- и свеклоуборочных кампаниях, которых можно использовать как ответственных руководителей автоколонн в предстоящих кампаниях.

В процессе работ выяснить и подробно зафиксировать те дефекты, которые были обнаружены на машинах, — это будет служить материалом для конструктивных изменений того или иного агрегата машины.

Организовать походные кухни и передвижные ларьки, чтобы производить смену шофе-

стройку финансирования капитального строительства по всей системе Цудортранса на основе оплаты строительных работ по степени их готовности; одновременно проверить состояние оборотных средств Цудортранса, и определить размеры необходимых средств.

21. Обязать НКСнаб СССР приравнять рабочих, специалистов и учащихся системы Цудортранса в отношении снабжения продовольствием и промтоварами к работникам железнодорожного и водного транспорта.

22. Обязать правительства союзных республик не позднее 1 июля организовать при райисполкомах дороцделы, согласно постановления ЦИК и СНК от 25 сентября 1931 г.; в месячный срок издать законоположения об обязательном включении планов участия населения в дорстроительстве в местные народнохозяйственные планы и об установлении ответственности за невыполнение данных планов; о возложении заведывания дорожным делом в сельсоветах на специально выделяемых членов советов и возложении ответственности на сельсоветы за охрану сельских дорог и их сооружений, а также за устройство насаждений и запрещении вырубки леса и порчи деревьев в пределах полосы 65 м с каждой стороны дороги.

Зам. председателя Совета народных комиссаров В. Куйбышев

Управляющий делами СНК Союза ССР  
П. Керженцев



ров в поле без заезда в гараж или на место стоянки.

Оборудовать общежития и души.

Организовать правильное снабжение колонн питьевой водой, что будет гарантировать работников от заболеваний.

К колонне надо прикрепить определенный медперсонал.

Широко развернуть массовую культурно-просветительную работу, устроив ряд передвижек, красных уголков и стенгазет.

Все эти мероприятия вполне можно провести в жизнь. Дадут же они очень многое и прежде всего своевременное выполнение плана перевозок и сохранность машин.

Для осуществления этих мероприятий необходимо сейчас же мобилизовать Автодор и всю общественность и администрацию совхозов, колхозов и МТС. Лишь общими усилиями и ударной работой мы сможем досрочно перевести зерно и свеклу, не выводя из строя ни одной машины.

**Инж. А. Николаевский**

Воронеж

## СНИЗИМ ВЫСОКУЮ СТОИМОСТЬ АВТОПЕРЕВОЗОК на Бобриковском строительстве

Перевозка грузов внутри Бобриковского строительства разными организациями ложится накладным расходом на стоимость строительных и монтажных работ. Этот накладной расход занимает в себестоимости немалый процент, и снижение стоимости грузоперевозок дает колоссальный эффект в общей стоимости как строительства, так и монтажа. Мы говорим о работе местного транспорта на площадке и в частности о работе автотранспорта.

Можно констатировать тот факт, что ни строительство, ни монтажные организации вопросом снижения стоимости перевозок не занимались и не занимаются. Ни одна из организаций на площадке строительства до сего времени при перевозках грузов не задает себе вопроса, как дешевле перевести груз — механическим транспортом или гужевым. Дают ли для перевозки механический транспорт и гуж — все равно. Перевозки оплачиваются по предьявленным счетам и этим дело кончается.

Если подсчитать, что в течение только 1932 г. грузоборот местного транспорта Московской энергострой выражается свыше 1 мил. т груза, то станет ясным, что давно пора вплотную подойти к вопросу: что выгоднее и дешевле: авто или гуж. Нужно иметь в виду, что при наших условиях подчас перевозка автотранспортом обходится гораздо дороже, чем гужом, хотя на первый взгляд кажется, что перевозить механическим транспортом дешевле.

Себестоимость автоперевозок на площадке строительства очень высокая. При среднем тоннаже машины МХЭС в 1,9 плановая себестоимость 100 тонно-км — 90 руб., против 50—55 руб. нормальных. Чем это вызвано? Основная причина — высокие нулевые пробеги, большой расход эксплуатационных материалов, бездорожье. Фактическая же себестоимость автотранспорта МХЭС гораздо выше плановой. Так, за I квартал 1932 г. себестоимость фактическая за 100 тонно-км выразилась цифрой в 178 р. 98 к.; январь — 110 р. 05 к., февраль — 219 р. 20 к., март — 250 р.; в апреле же эта себестоимость достигла абсурдной цифры — 718 руб. за 100 тонно-км.

Такой высокой себестоимости не имела ни одна транспортная организация. Чем вызвана высокая себестоимость? Основная причина — бездорожье и, как следствие этого, колоссальные перерасходы эксплуатационных материа-

лов. Автотранспорт МХЭС в течение апреля 1932 г. работал только 9 дней. Остальное время транспорт стоял и никаких перевозок не производил.

Высокая себестоимость за I квартал 1932 г. также объясняется бездорожьем. Очень высок процент расхода бензина, который в себестоимости занимает около 10%. Расход бензина из месяца в месяц все повышается. Перерасход бензина за апрель дошел до 260%. Есть машины, которые расходуют 2 кг бензина на 1 км пробега при норме в 400—500 г. Колоссальный перерасход бензина объясняется также большой буксовкой машин. Большинство водителей машин не мобилизованы вокруг вопросов экономии бензина. Бывают случаи, когда машины, прибыв на объект и выгружая или нагружая груз, стоят с работающим мотором в течение 15—20 минут, расходуя бензин.

Большой перерасход наблюдается также и по резине. Покрышки установленного пробега (15 тыс. км) не делают, и после 5—6 тысяч км приходят в негодность. Причина — плохие дороги.

Положение с гужтранспортом лучше, чем по автотранспорту. Фактическая себестоимость почти равна плановой, и больших перерасходов по гужтранспорту не наблюдается. Это вызвано тем, что бездорожье не так бьет по гужу, как по авто.

**Выводы.** Для снижения себестоимости перевозок в особенности по механическому транспорту, необходимо форсировать работу по постройке дорог, чтобы уже к сентябрю основная часть дорог на строительстве была закончена.

Необходимо введение встречных перевозок для снижения нулевых пробегов.

Общественным организациям местного транспорта необходимо совместно с администрацией автобазы МХЭС, мобилизовать внимание рабочих местного транспорта вокруг вопросов экономии расхода эксплуатационных материалов, в первую очередь резины и бензина.

Необходимо срочно урегулировать вопрос о введении премиальной системы за экономию расхода резины, как это сделано по бензину.

Инициатором и застрельщиком этих мероприятий должен выступить Автодор.

ст. Грищево.

**3. Афанасьев**

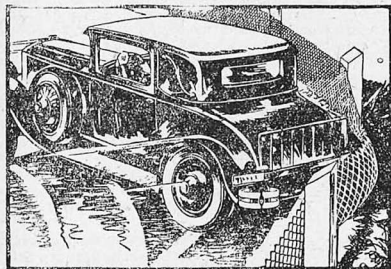
# Новые типы дорожных ограждений

Непрерывное улучшение конструкции автомобиля и совершенно новые способы постройки дорог позволяют все более увеличивать скорость движения автомобиля на тех дорогах или участках, где это позволяет грузонапряженность.

Но большие скорости на крутых поворотах и при скользкой поверхности дороги ведут к частым авариям, вследствие наскакивания автомобилей на дорожные сооружения.

Техническая мысль давно уже работает над изобретением средств для предупреждения таких аварий. В основном изобретения сводятся к увеличению сцепкости (шероховатости) дороги. Но поверхность даже самых совершенствованных дорог в известных условиях (напр. дождь) не дает достаточного сцепления с шиной, и случаи заноса задних колес автомобиля на поворотах при большой скорости довольно часты. Если при этом автомобиль встречает на своем пути дорожное сооружение, то при ударе о него повреждается не только автомобиль, а часто и само сооружение.

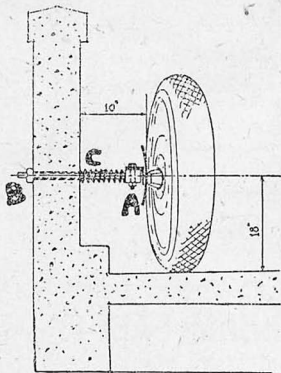
Для предупреждения таких аварий и применяются эластичные дорожные ограждения. Типов этих ограждений очень много, каждая западная фирма выпускает свою запатентованную конструкцию.



Общий вид эластичного дорожного ограждения американского типа

Самый распространенный тип ограждений представляет собою прочную стальную сетку, укрепленную на жестких металлических, бетонных или деревянных столбах, расположенных на некотором расстоянии друг от друга. В случае наезда автомобиля на такую сетку она упруго натягивается от удара, чем значительно ослабляется его сила и предупреждается поломка частей автомобиля.

Недостатком такой системы является наличие жестких столбов, на которых укреплена сетка. В случае, если автомобиль ударится именно об это место ограждения, авария произойдет, так же как если бы сетки не было вовсе.



Деталь упругого крепления дорожного ограждения при помощи буфера

Более совершенной является конструкция стального предохранителя, выпущенного недавно американской компанией металлических изделий в г. Скрантоне (САЩ).

Принцип этого предохранителя заключается в том, что между наносящим удар автомобилем и жестким сооружением помещается упругий элемент-буфер. Главной частью этого буфера является стальная полоса А, армированная угольком. Эта полоса укреплена на горизонтальных двойных болтах В. Каждый болт проходит через муфту, заделанную в сооружении, и несет на себе стальную пружину С.

Длина полосы А в направлении перпендикулярно плоскости чертежа (параллельно оси дороги) может быть различной, в зависимости от рода ограждения. Полоса эта укреплена на расстоянии 10 см от опоры на высоте осей и буферов автомобилей.

При ударе болт продвигается во втулку, причем пружина ослабляет удар и снова приводит весь предохранитель в первоначальное положение.

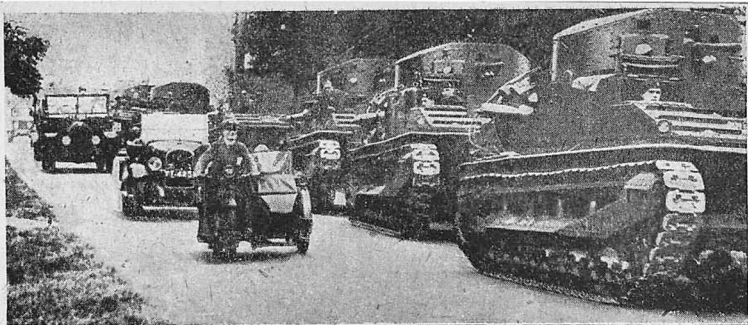
Достоинством этого предохранителя является то, что полоса предохраняет от ударов все ограждение, в том числе и его опоры.

Этот предохранитель можно монтировать на металлических, каменных, бетонных и деревянных столбах, тумбах, заборах и мостовых перилах.

В связи с растущим у нас автодвижением надо поставить вопрос и об установке ограждений на наших дорогах — в первую очередь на тех, где наиболее сильны автопотоки.

Ленинград.

М. Старицкий



Как они „разоружаются“. На снимке — маневры танков английской армии

## УСИЛИМ РАБОТУ АВТОДОРА по обороне СССР

Огромные успехи социалистического строительства и реализации плана 1932 г. на основе шести исторических указаний т. Сталина обеспечивают создание необходимых предпосылок к выполнению плана второй пятилетки, плана построения бесклассового общества.

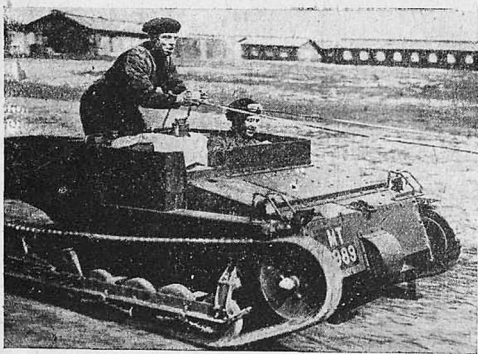
Наши успехи становятся еще более значительными на фоне ежедневно углубляющегося кризиса капиталистического хозяйства, охватившего все страны мира кроме СССР, все отрасли капиталистической экономики.

Буржуазия переложила всю тяжесть современного экономического кризиса на широкие трудящиеся массы и в первую очередь на пролетариат.

Мировой кризис обострил не только классовые противоречия, но и противоречия между капиталистическими странами: каждая капиталистическая страна стремится улучшить свое положение за счет другой, и все империалистические страны стремятся укрепиться путем эксплуатации своих колоний.

В обстановке все больше обостряющихся капиталистических противоречий все чаще и открыто раздаются голоса за необходимость империалистической войны как выхода для буржуазии из кризиса.

В первую очередь оружие войны направлено против СССР, который успехами в социалистическом строительстве доказал всему миру



Маневры английской армии обычно происходят в Олимпии. На снимке — легкие танкетки, готовящиеся к маневрам. Танкетка этого типа обладает исключительной подвижностью

Вся промышленность САСШ день за днем замирает под ударами небывалого экономического кризиса. Однако в Соединенных штатах есть вид промышленности, который усиливается и процветает. Это — военная промышленность, производящая орудия истребления людей для САСШ и других империалистических государств. На фото — новый быстроходный танк



превосходство социалистической системы над капиталистической.

Враги СССР всеми мерами пытаются спровоцировать военные столкновения.

СССР неуклонно ведет политику мира, всеми силами предотвращая войну и разоблачая все провокационные попытки. Занятый построением социалистического общества, завершением первой пятилетки и подготовкой ко второй, Советский союз не намерен поддаваться на военные провокации и всеми силами стремится к миру.

Но не желая войны, ведя мирную политику, Советский союз должен быть начеку, быть готовым встретить военное нападение во всеоружии, в полной боевой силе.

Будущая война—это война, в которую будут втянуты миллионные массы трудящихся. Это значит, что к участию в этой войне должен быть подготовлен каждый рабочий, каждый трудящийся. Необходимость военизации трудящихся осознана с первых дней Октябрьской революции. Осоавиахим является старшей советской общественной организацией, помогающей укреплению обороноспособности СССР.

Перед всеобщим обществом Автодор встают также широкие оборонные задачи. Автодор, как организация миллионов трудящихся, должен стать могучим рычагом подготовки страны спящегося социализма к обороне, оснащению РККА новыми техническими средствами борьбы, подготовки трудящихся к умению владеть этими средствами.

Красная армия готовит основные военные кадры в соответствии с общим уровнем мировой военной техники. Но будущая война— война масс, и отсюда вытекает для наших общественных организаций задача широкого развертывания оборонной работы, обеспечивающей общую обороноспособность страны.

Все дело обороны пролетарского государства строится на минимальном отрыве рабочего и крестьянина от производительного труда.

В свете этих задач развертывание оборонной работы Автодора приобретает большое значение.

Значение этой работы еще больше увеличивается в связи с тем, что:

«Война в нынешних условиях требует огромного количества машин, причем машин различного назначения, разных названий и огромной технической сложности.

Война механизмуется, машинизируется, индустриализуется, превращаясь тем самым в огромную весьма сложную фабрику истребления людей. Так вот на этой фабрике, в этой механизированной войне, которой мы не хотим, против которой мы боремся, но которую против нас готовят, потребуются квалифицированные механики, техники, потребуются люди, готовые не только умирать, но и умеющие правильно обращаться с каждым винтиком этой весьма грозной и да-





Крупная империалистическая страна на континенте—Франция ведет лихорадочную работу в области военных вооружений. На снимке—маневры танковых частей французской армии в Альпах.

леко неприятной военной машины». (Из речи т. Ворошилова на IX съезде комсомола).

На угрозы войны Автодор должен ответить решительным усилением помощи в оснащении техническими средствами РККА и в первую очередь подготовкой моторов, дорог и автомото и дорожных кадров к обороне Советского союза.

Чрезвычайно большого внимания со стороны автодорожных организаций требуют вопросы производства всех видов механического транспорта, имеющего оборонное значение (шестиколесные автомобили, мотоциклы повышенной проходимости, гусеницы, аэросани и т. д.). Здесь должны быть организованы обследования, доклады организаций и предприятий, занимающихся этими вопросами, ставящие эти виды транспорта на производство. Работа коллективов Автодора этих организаций и предприятий должна быть организована под углом содействия производству.

Особое значение приобретает работа коллективов Автодора в вузах, техникумах и научно-исследовательских институтах автопакторной и дорожной специальности. Эта работа должна быть направлена на содействие развитию изобретательства и рационализации механического транспорта и дорожного строительства, исходя из оборонных задач.

В области подготовки кадров для народного хозяйства всеми способами необходимо добиваться такого положения, чтобы

«...наши автодорожцы всегда были готовы по призыву советской власти пересеть от руля автомобиля и трактора за руль бронемашин и танка».

(Из приветствия т. Ворошилова к автодорожцам, участникам маневров 1930 г.).

Выполнение этой задачи может быть обеспечено при условии уделения большего места военным дисциплинам в программах подготовки кадров для народного хозяйства, обеспечения проведения занятий по этим дисциплинам соответствующими руководителями, пособиями и т. д.; надо поставить вопрос о том, чтобы при сдаче испытаний на получение права управления машиной каждый водитель сдавал бы и военный минимум.

При подготовке кадров организации Автодора, занимающиеся этим делом, должны сейчас восполнить ряд пробелов. К этим пробелам относятся, во-первых, отсутствие в ряде мест достаточной дисциплины, военной четкости и оперативности в работе. До сих пор на местах не разрешены вопросы укомплектования сети военной подготовки руководящими кадрами и почти повсюду отсутствует работа с этими кадрами.

В ряде мест (Ленинград, Урал, Средняя Волга, Белоруссия и т. д.) автодорожные организации нашли верные пути преодоления всех затруднений. Эти организации добились решений местных партийных и советских органов об отпуске средств на подготовку, в виде платы хозяйственным и другими организациями Автодору определенной суммы за каждого подготавливаемого, в выделении Автодору машин на время или в полной передаче машин, признанных негодными к хозяйственной эксплуатации и т. п. Необходимо, чтобы остальные организации, используя этот опыт, также по-большевистски подошли и разрешили это дело.

Чрезвычайно большое значение приобретает сейчас задача развертывания Автодором массовых видов военно-технического обучения и пропаганды его среди трудящихся и в первую очередь комсомола. Автодор должен развернуть сеть военно-технических кружков, учебных пунктов на предприятиях, в совхозах, колхозах, МТС и т. д. Нужно сейчас же, используя широчайшую комсомольскую помощь, организовать это дело.

Автодор в Красной армии должен обеспечить бойцу и командирю помощь в овладении автодорожной техникой, а также в максимальной степени содействовать оснащению РККА новыми техническими средствами борьбы.

Имеющийся в ряде мест опыт участия автодорожных организаций в войсковых маневрах необходимо распространить повсеместно; обязательным условием здесь является подготовка к маневрам не накануне их проведения, а в течение круглого года; повседневная подготовка и сколачивание автомобильных, мотоциклетных и дорожных отрядов помогут к на-

чаду маневров организации принять в них участие.

Редакционно-издательская работа Автодора должна обеспечить проведение военно-технического обучения и пропаганды.

Автодорская печать должна стать средством обмена опытом в оборонной работе, отмечать лучших, подтягивать отстающих, организовать массы вокруг практических оборонных задач.

Военные секции советов о-ва должны быть поставлены на крепкие ноги и развернуть активную творческую работу.

При построении планов военной работы необходимо избежать имевшийся в прошлом году недостаток, заключавшийся в том, что работа военных секций носила узко-замкнутый характер. Необходимо организовать дело так, чтобы работа каждой секции и отдела Автодора была пронизана вопросами оборонного характера.

Каждая частица, каждая отрасль, каждый вид работы Автодора — будет ли это «действие» автомобилизации страны, дорожное строительство, мотоцикlostроение, тракторизация, внедрение новых видов транспорта, подготовка кадров и т. д. и т. п. — должны уделять оборонным вопросам подобающее место. Такова в основном сумма вопросов, связанных с оборонной работой Автодора.

Подлинное большевистское упорство, настойчивость в преодолении затруднений, жестокое подавление попыток использования этих затруднений для прикрытия недочетов, твердая дисциплина, четкость и оперативность в реализации решений I съезда Автодора должны стать основным методом выполнения поставленной съездом задачи — «превращения Автодора в кратчайший срок в подлинный общественный боевой резерв РККА, в оборонную организацию нашего Союза».

## АВТОДОР ДОЛЖЕН РЕАЛИЗОВАТЬ НА 10.000.000 РУБ.

### *заем четвертого завершающего года пятилетки*

Советское правительство выпустило новый заем «Четвертого завершающего года пятилетки» на сумму 3 200 млн. рублей. Этот заем является крупнейшим источником финансирования социалистического строительства, базой для выполнения плана четвертого завершающего года пятилетки.

Придавая исключительно большое политическое значение реализации займа, президиум Центрального совета Автодора взял на себя обязательство распространить этот заем силами автодорского актива на 10 млн. рублей среди крестьян-единоличников, а также провести подписку среди колхозников, сезонных рабочих и неорганизованного городского населения.

Это обязательство может быть выполнено лишь при условии широкого участия в проведении займовой кампании всей автодорской массы. Ни один коллектив, ни один автодорец не должен пройти мимо этой ответственной задачи.

Автодорцы в своих коллективах должны обсудить вопрос о размерах контрольного задания, подробно ознакомиться с условиями займа, его значением для социалистического строительства, правильно расставить силы и выполнить контрольную цифру в кратчайший срок.

На собраниях, сходах, в сельсоветах, в из-

бах-читальнях, в повседневном общении с трудящимися крестьянами-единоличниками, сезонными рабочими и неорганизованным городским населением автодоровцы должны разъяснять, куда идут займы советского государства, какую пользу получает держатель займа.

Городские коллективы Автодора должны также развернуть широкую разъяснительную работу в подшефных колхозах и среди неорганизованного населения городов.

В широких размерах надо использовать испытанный метод социалистического соревнования и ударничества. На каждом отдельном участке должна быть выделена ударная автодорская бригада по распространению займа.

Вся работа по займу должна быть тесно связана с привлечением трудящихся к активному участию в борьбе за автомобилизацию, тракторизацию и строительство дорог. Займовую кампанию необходимо всемерно использовать для пропаганды задач о-ва, для расширения сети низовых коллективов в совхозах, колхозах и МТС, для вовлечения в Автодор новых сотен тысяч трудящихся.

Всю активность и энергию, все виды агитационно-массовой работы автодоровцы должны мобилизовать на распространение займа с тем, чтобы к 1 сентября 1932 года полностью выполнить взятое на себя ответственное обязательство.

**В ответ на непрекращающиеся провокационные попытки вызвать войну с СССР будем крепить наше хозяйство, будем заботиться об обороне нашей страны. Подпиской на заем „Четвертого года пятилетки“ поможем советскому государству пускать в ход новые фабрики и заводы, механизировать сельское хозяйство, усиливать мощь первой в мире страны социалистического труда.**

# Ремонт в гаражных условиях

В условиях нашего бурно растущего автопарка и затруднений с плановым ремонтом автомобилей большое значение получает ремонт, который можно произвести в гаражных условиях.

Мы хотим познакомить читателя «За Рулем» с применением простейших технических приемов, облегчающих работу при ремонте автомобилей в небольших автохозяйствах, не имеющих обычно достаточного оборудования и приспособлений.

цепи поставить по домкрату (в) и рычагами домкратов вывертывать до тех пор, пока ланжерон не выпрямится.

На рис. 3 показан прогиб ланжеронов рамы наружу. В этом случае правка производится помощью двух небольших цепей и одного домкрата.

После правки рамы и в том случае, если при ремонте автомобиля надобности в правке рамы не встретилось, рама должна быть тщательно выверена, как это показано на рис. 4.

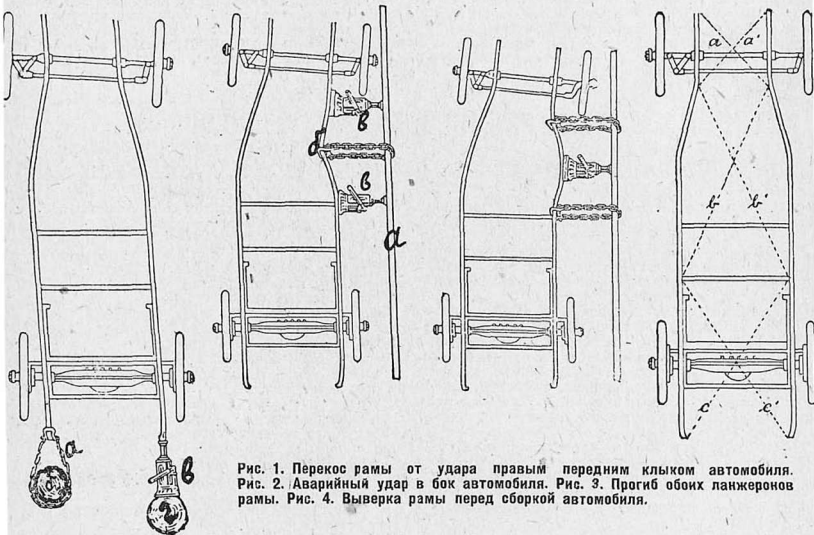


Рис. 1. Перекос рамы от удара правым передним кlyком автомобиля. Рис. 2. Аварийный удар в бок автомобиля. Рис. 3. Прогиб обоих ланжеронов рамы. Рис. 4. Выверка рамы перед сборкой автомобиля.

По технологическим процессам ремонта, после демонтажа, промывки и осмотра частей, ремонт их и сборка обычно начинается с рамы.

На рис. 1 показан долевой перекося рамы, получившийся вследствие удара правым передним кlyком. Для устранения перекося без переклейки рамы берут небольшой конец цепи, соединяют петлей (а) с левым задним кlyком и накидывают на столб (б). Домкрат (в) упирается головкой в правый кlyк рамы, основанием в столб или стену (г). На такой «установке», после нескольких полных поворотов рычагом домкрата рама выправляется.

При аварии с автомобилем, когда удар нанесен в бок (рис. 2), надо взять конец рельсы или металлической балки (а), перекинуть через него и через прогнутое место ланжерона рамы цепь (б). По обеим сторонам этой

При этом надо обращать особое внимание, чтобы  $a=a$ ,  $b=b$  и  $c=c$ ; только после этого можно приступать к подвеске переднего и заднего мостов к раме.

Езда на неточно выверенной раме дает значительный перекос на преждевременном износе покрышек, рулевого управления и колесных подшипников.

Переходя к кlyкам рамы, надо сказать, что они в большинстве правятся также в холодном состоянии, как это указано на рис. 5. Приспособление (а) устанавливается нажимным винтом на горб рамы (б) и с обоих концов прикрепляется цепями к раме. Поворотами вправо рычага (в) винт нажимает на горб и кlyк рамы, выгибаясь кверху, принимает прежнее нормальное положение. Это приспособление может сделать каждый слесарь средствами самого незначительного гаража, не имею-

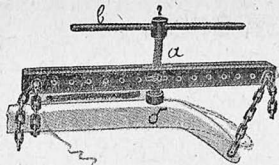


Рис. 5. Правка клыка рамы

щего даже токарного станка. Для винта (а) можно использовать обыкновенный болт, оставив головку шестигранной, за которую можно повертывать болт гаечным ключом. В этом случае приспособление даже упростится и не потребует рычага (в). На низ болта, в месте упора в горб рамы (б) можно посадить гайку.

В таких сложных машинах как автомобиль; нагревать стальные части не рекомендуется. Поэтому переднюю ось и даже задний мост надо приспособиться править без нагрева, простейшими приспособлениями, которые можно найти в старье каждого гаража или делать без особого труда.

Так, правка передней погнутой оси, как указано на рис. 6, может быть произведена помощью того же автомобильного домкрата

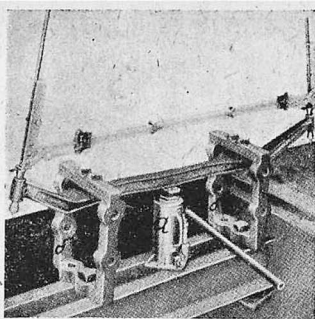


Рис. 6. Правка оси в холодном состоянии

Если передняя ось вывернута, правка ее производится способом, указанным на рис. 7. При этом приспособление (а), которым схватывается ось за вывернутое место и возвращается в первоначальное состояние, также может быть отковано из куска стали.

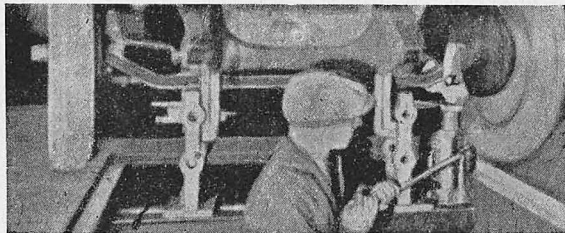
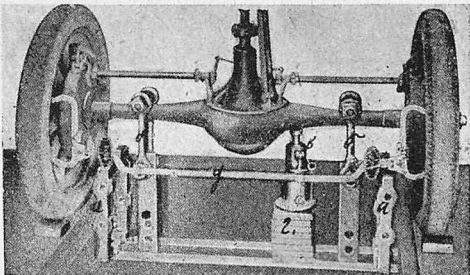


Рис. 7. Правка вывернутой передней оси

(а); скобы (б), судя по простоте и могут быть загнуты с пробивкой дыр и сваркою в любой кузнице. Обработка их необязательна.

На рис. 8 воспроизведена правка и выверка картера дифференциала. Тут приведены те же знакомые нам простые приспособления: скобы

Рис. 8. Правка и выверка картера заднего моста





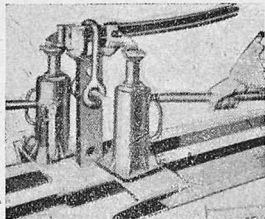


Рис. 9. Правка вывернутой передней оси

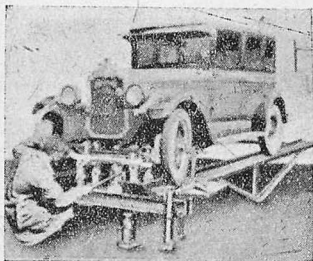


Рис. 10. Правка передней оси на горке

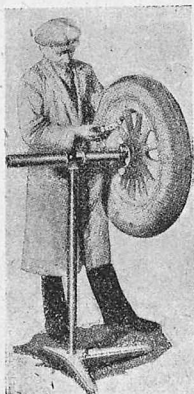


Рис. 11. Балансирование колес на приспособлении

(а), накладки (б), которые, кстати сказать, могут быть приспособлены из старых выносившихся рессорных серег. И данный случай не обходится без незаменимого домкрата (в), установленного на прокладках (г).

Линейка (д) — это приспособление более сложное. Но его делать средствами гаража не придется. Оно предупредительно поставлено Авторемснабом на производство в количестве, достаточном для снабжения всех автохозяйств Союза.

Между прочим, надо считать уместным иллюстрировать рис. 9 правку вывернутой передней оси тем же приспособлением (а) без разборки автомобиля, и, попутно, обратить внимание строителей гаражей на необходимость вмазывать пару поперечных балок (б) в смотровых люках. В противном случае придется затрачивать значительную сумму денег и площади на установку горки, показанной на рис. 10.

В виду чрезвычайной важности определения состояния автомобильных колес, они должны быть тщательно освидетельствованы. Для данной операции необходимо иметь приспособление, указанное на рис. 11. Оно легко может быть сделано из двух обрезков водопроводных труб, перпендикулярно установленных посредством водопроводного же тройника (а). Подставку (б) при затруднительности отливки из чугуна можно сделать из дуба или вяза.

В наших примитивных гаражных условиях, выкатить из-под рамы задний мост или подкатить его под раму и присоединить карданный вал — дело нелегкое. Без трех рабочих и без трех домкратов, а за нехваткой их — без поленицы дров или кирпичей не обойтись. Для таких работ очень удобен перекатный стэнд, воспроизведенный на рис. 12. В то же время, по простоте конструкции он может быть сделан средствами и из угля даже карликового автохозяйства. В каждом гараже имеются испорченные домкраты и износившиеся шариковые подшипники. Винт с шестеренкой от одного из таких домкратов с полным успехом может быть применен для этого стэнда. Износившиеся подшипники явятся идеальными колесиками и придадут стэнду более легкий ход. Треугольная рама может быть склепана из углового железа, а надколесные кронштейны и две задние стойки должны быть склепаны из двух или трех (в зависимости от сечения) обрезков углового или однотаврового железа.

При наличии такого стэнда один рабочий чрезвычайно быстро и спокойно может оперировать с задним мостом.

Когда подходишь сзади к изгнившему легковому фтордику советской сборки и смотришь на заднюю рессору, — не хочется верить заявлениям монтажников, что эту жиденькую с виду рессору нельзя поставить без ваги и двух-трех людей, являющихся живым грузом. Приспособление, указанное на рис. 13, в этом случае является образцом легкости, простоты, удобства, быстроты в работе и доступности изготовления его в гаражных условиях.

Нет никакого сомнения в том, что каждый гаражный хозяйственник и даже «бесхозяйственник», просмотревши данную статью, не задумываясь решит сделать специальное приспособ-

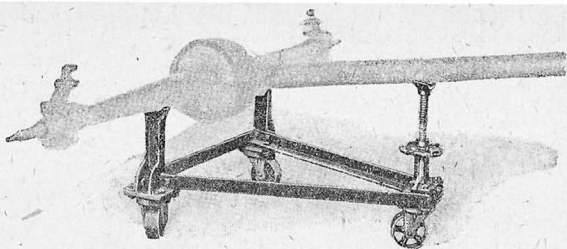


Fig. 12. Stand for spring adjustment of the rear axle

собрание, так как при помощи его установка рессоры может быть произведена одним рабочим в несколько минут, без ударов по рессорным пальцам. Рекомендуется до начала работ обратиться к складу автомобильного старья. И в грузовых и в легковых автомобилях прежних выпусков, во избежание прогиба картера дифференциала, ставились под задний мост так называемые стяжки. Такая стяжка состояла из шпрингеля рис. 13 (а) с правой и левой внутренней нарезками по концам и из двух стальных тяг, в 12—18 мм диаметром, с такой же нарезкой на одном конце (правой) и на другом — левой. При отыскании одной-двух таких растяжек согнуть в кузнице скобу (б), нарезать круглые концы ее соответствующей резьбой, навернуть на них найденные шпрингеля, излишнюю длину тяг срубить — и приспособление для установки рессоры готово.

Если в старье найти шпрингеля не удастся, изготовить его без посторонней помощи можно только в гараже, имеющем станок или метчики и плашки с левой резьбой. На шпрингелях (а) допиливается шестигранный под гаечный ключ.

Для предохранения от забоя и уродования частей при разборке и сборке агрегатов и экономии времени необходимо иметь в гараже и при мастерской с'емники. В Америке ремонтные базы при помощи разнообразных с'емников разбирают целые автомобили без одного удара молотком или выколоткой. Приводим типы более простых с'емников, которые могут быть сделаны без всякого оборудования. На рис. 14 показан регулирующийся с'емник, с помощью которого можно снимать колеса (кроме дисковых), подшипники, шестеренки и проч.

С'емник, идущий за следующим номером, предназначен специально для снятия ведущих шестеренок с карданных валов.

На рис. 16 изображен с'емник для выталкивания шкворней из поворотных и передних осей. Такой с'емник может быть легко сделан средствами гаража.

Универсальный с'емник (рис. 17) можно использовать для сдергивания мелких подшипников, шестеренок, выталкивания втулок и др.

На рис. 18 показан с'емник дисковых колес, который может быть сделан только при помощи токарного станка.

Покончив с рамой, передним и задним мостами, переходим к сборке двигателя. Здесь очень существенную роль играют такие груп-

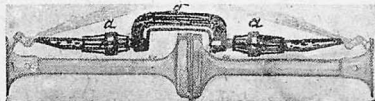


Fig. 13. Adaptation for installation of rear springs

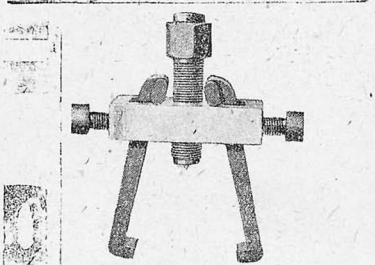


Fig. 14. Adjustable puller



Fig. 15. Puller for the driving gear

пы, как сборка шатуна с поршнем, пальцем и подшипником. Не мало можно встретить дорощенных механиков (не говоря о некоторых слесарях и шоферах), которые смутно представляют себе необходимость достижения строгой параллельности в оси поршневого

На рис. 19 изображена проверка параллельности оси головного подшипника шатуна с осью поршневого пальца. На рис. 20 можно видеть проверку на приспособлении в сборке шатуна с поршнем. В ящике (рис. 21) хранятся валы, соответствующие диаметрам разных

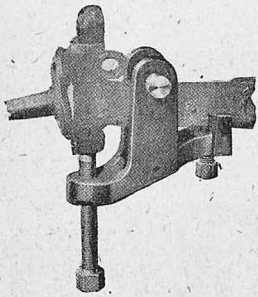


Рис. 16. Съемник для выталкивания шкворней



Рис. 17. Съемник мелких подшипников

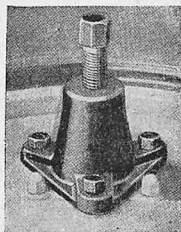


Рис. 18. Съемник дисковых колес

пальца с осью головного подшипника и коленчатого вала, при наличии чего только и может быть достигнута перпендикулярность поршня к коленчатому валу и параллельность к стенкам цилиндра.

коленчатых валов, которые рис. 19 (а), вставляются в приспособление (б), закрепляются винтом (в). На этот вал одевается шатун (г) подшипником (д).

Такое приспособление изготовить средства-

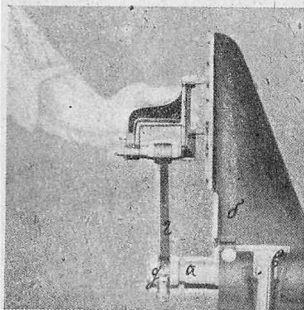


Рис. 19. Проверка шатуна

Несоблюдение этих требований сборки чревато самыми печальными последствиями: преждевременный значительный износ стенок цилиндров, погнутые шатуны, выплавка подшипника и нередко пролом стенки цилиндра у камеры сжатия.

Наличие приводимого приспособления, применяемого при сборке шатуна с поршнем пальцем и подшипником, гарантирует от неправильностей. С помощью данного приспособления работу по сборке может производить не квалифицированный рабочий,

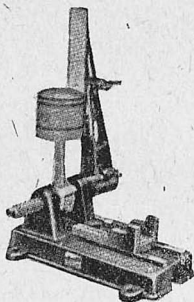


Рис. 20. Проверка сборки шатуна с поршнем

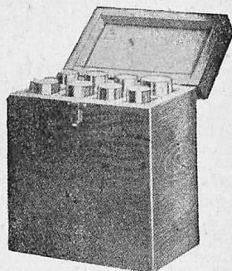


Рис. 21. Валы к приспособлениям 19 и 20

ми гаражной мастерской трудно и дорого. Авторемснабом это учтено и по образцам заказано довольно большое количество этих приспособлений Бежицкому заводу. В январе часть заказа в несколько сот экземпляров завод сдал правлению Авторемснаба и они разосланы по отделениям Авторемснаба для распределения на местах по автохозяйствам. Московские автохозяйства получают эти приспособления в Московской областной конторе Авторемснаба в Сыромятиниках.

Инж. С. Нотов

# АВТОМОБИЛЬ требует автомобильных ДОРОГ

## Заметки с пути

Мы держим путь из столицы Советского союза к Волге в Нижний Новгород. Майское утро 1936 года. Коричневый «Линкольн», покачиваясь на упругих рессорах, вынес пять пассажиров на ровную ленту гидронированного шоссе энтузиастов.

Машина набирает скорость. Спидометр показывает 80, 90, 100 км. Звонкий ветер свистит в ушах, рвет шлемы с головы. Блестящая лента шоссе бежит между полянами, пересекает леса и рощи, перескакивает через ручейки и речки и на десяток километров впереди ровной стрелкой режет горизонт.

Великая российская равнина. Ни крутых подъемов, ни спусков, ни опасных виражей. По бокам пестрыми частоклоном мелькают километровые знаки и дорожные указатели. На секунду сверкнет стеклом и краской бензиноколонка, окруженная толстой грузовой.

Мелькнул указатель поворота. Скорость замедляется, и машина по плавной кривой поворачивает, чтобы поцать на прямую, как стрелка, дорогу. Закругление обнесено низкой металлической сеткой, предохраняющей автомобиль при повороте на бешеной скорости от заноса и неловкости шофера.

Через час мы в Ногинске. Короткая остановка у бензиновой станции для просмотра машины, проверки масла, воды, состояния шин и заправки бензином. Рядом в буфете несколько стаканов чая и бутерброды. В 12 час. дня мы во Владимире, в 3 часа — в Вязниках и в 5 часов в Нижнем Новгороде. Весь путь Москва — Нижний 413 километров пройден в 8 часов. Этот путь на 80 километров короче железнодорожного (скорый поезд из Москвы в Нижний идет 12 часов).

В Ногинске, в Владимире и в Вязниках на остановках машина просматривалась и заправилась в бензино-заправочных станциях и ремонтных мастерских.

Шоссе энтузиастов с утра до вечера полно автомобилями. Из Москвы движутся туристские «Линкольны», хозяйственные «Фордки» и тяжелые амовские грузовики. Встречным потоком идут нижегородские «Форды». По дороге большое грузовое движение. Из Владимира в Москву и Нижний направляются потоки грузов с завода авто-авиоприборов, с завода Химпластмасса и с завода специальных кузовов, везут пруты на текстильные фабрики и т. д.

Некоторые грузовики из Нижнего тянут за собою специальные платформы, с поруженными на них 5 грузовыми собратями по Нижегородскому автозаводу. — Один шофер на 5 автомобилей по американскому образцу, — объясняет один из спутников.

В 5 час. дня в Нижнем Новгороде, смывая дорожную пыль с горящих от ветра и солнца щек, радостно чувствовать себя победителем пространства, живущим в автомобилизирован-



Укатка асфальтовых шоссе тяжелыми катками

Фото Кудоярова (Союзфото)

ном Советском союзе во второй пятилетке великой социалистической стройки.

Комиссия руководящих работников Центрального совета Автодора отправилась на автомобиле из Москвы в Нижний и обратно посмотреть Шоссе энтузиастов в нынешнем его состоянии в связи с планом постройки в ближайшее время здесь образцовой автомобильной дороги<sup>1</sup>.

Комиссия возвращалась из Нижнего в последние числа мая нынешнего года. Добротный «Линкольн» остановился у местной конторы Союзтранса, где нас любезно согласились снабдить бензином. Заполнив бак, машина поехала по направлению к Москве. Шоссе под Нижним в довольно скверном состоянии. Машина на ухабах демонстрирует с лучшей стороны свои рессоры, но на полном ходу пассажиры подлетают на полметра в воздух.

Под самым Нижним на шоссе идут кое-какие дорожные работы, но в очень вялых темпах, рабочих мало, а дорожных машин почти не видно.

<sup>1</sup> «За рулем» № 11.



Шоссе пересечено во многих местах ручейками и мелкими речушками, через которые переброшены деревянные мосты. Край этих мостов отделяются от шоссе, и при быстрой езде головы пассажиров неизбежно прощупывают крепость верха машины, а сами пассажиры подсакаивают при этом на сиденьях, как резиновые мячики.

Шоссе Москва—Нижегний тем не менее даже сейчас исключительно благоприятно для автомобильной езды. Оно обладает прекрасной трассой, прямолинейно, достаточно широко, не имеет крутых виражей, больших подъемов и спусков.

Великолепные пейзажи непрерывной вереницей сменяют друг друга. На большинстве участков щебеночное шоссе хорошо сохранилось, машина может развивать здесь любую скорость.

Отъезав от Нижегнего Новгорода километров 80, миновав Вязники, мы заметили, что наш «Линкольн» начал капризничать. На небольших подъемах мотор начинал чихать и задыхаться, скорость резко упала. Сильная быстрая езда, красавица-машина стала превращаться в слабосильную старуху, еле перебирающую колесами по дороге.

Карбюратор засорен — диагноз шофера. Пассажиры помогают шоферу разобрать и прочистить карбюратор. Машина немного окрепла, но через 20 км новая остановка, опять прощетка, переборка и т. д.

Через каждые 10—15 минут езды — остановка, вонзая с мотором, прощетка бензинопровода и прочие безрадостные для уставших шофера и пассажиров занятия.

Положение окончательно выясняется. В Нижегнем нас снабдили негодным бензином, какой-то смесью лигроина с чорт знает чем. Мотор потерял мощность и не тянет.

Увы, наша поездка происходит в 1932 г. еще до постройки автострды Москва—Нижегний, на обычном российском шоссе, бывшей «Владимирке». Достать другой бензин ближе чем во Владимире, т. е. за 100 км впереди, или в Нижегнем Новгороде — за 100 км позади — невозможно.

Встречные крестьяне, перегоняющие на бойких лошадах нашу плетущуюся «автоклячу», отпускают едкие замечания по адресу неудачных автомобилистов.

Наконец вдали показалась извилистая лента реки. Мы подъезжаем к Клязьме. Напрасно глаз ищет моста через реку, «понтонный мост построят с июня, когда река обмелеет» — охотно объясняют крестьяне. «а пока попробуйте переправиться на пароме».

Ожидаем переправы. Паром медленно ползает к берегу. Вкатываем машину. Пассажиры дружно выпрагиваются в перекладывы и вертят столб, разворачивающий канат, двигающий паром.

Потеряв два часа, мы, наконец, на другом берегу.

Хрипящая, фыркающая и стонущая от не-

сваренная желудка машина тянет нас со скоростью 15 км в час. Ночь застанет нас в лесу, в 140 км от Нижегнего. Продолжаем путешествие при фонарях, но все труднее на остановках в темноте чинить мотор, разбираты и прочищать карбюратор. Мотор кашляет, как больной в последнем градусе чахотки, и останавливается. Решаем дальше не ехать, и под ровный шум начавшегося дождя засыпаем на несколько часов, скрючившись на сиденьях машины.

На рассвете, продув карбюратор, вновь упорно ползем к Владимиру за бензином, как путники в пустыне к оазису за водой.

На шоссе в настоящее время почти нет никакого движения. За несколько часов езды мы едва встречали одну-две крестьянские подводы. Просторная прямая лента шоссе совершенно пуста. Местами на половине дороги сквозь щебенку проросла трава. Несколько дней назад мы развивали здесь, по дороге в Нижегний, на московском бензине скорость до 100 км в час.

Не доезжая до Владимира нас ждало снова испытание — опять переправа на пароме через Клязьму, вновь пересекающую одной из своих петель дорогу.

В этом месте по безобразной халатности дорожных организаций под езд к реке совершенно не оборудован. Шоссе обрывается — и по крутой скользкой глинистой дорожке машина вынуждена наискосок спускаться к берегу, ежеминутно норовя опрокинуть и испускать своих пассажиров в прохладных водах реки.

Переправа на пароме, несколько раз сдвигавшемся на мель, отнимает около новых 3 часа, и лишь к 12 часам следующего дня мы, наконец, прибыли во Владимир.

Обыкновенная машина, проезжающая через Владимир, напрасно стала бы искать здесь бензина. Владимирское шоссе еще далеко не автомобильная дорога. Счастье, что один из членов комиссии был руководителем Союзтранса, и местное отделение, конечно, не могло отказать своему шефу в небольшой дозе бензина.

Из Владимира воспрянувшая машина лихо вынесла нас на ровную ленту шоссе и, реабилитируя себя, со скоростью 90—100 км помчалась в Москву.

От Ногинска до Москвы 50 км уже залито асфальтом. Машина летит, как птица, едва касаясь мягкими баллонами ровного асфальта. Мы вновь во власти автомобильной стихии, пьянящей и возбуждающей скорости.

Скорей, скорей в Москву, туда, где решают вопрос о постройке автодороги.

Автомобиль не может мириться с нынешним состоянием наших дорог. Автомобиль требует своих, автомобильных дорог. Растут гиганты автостроения, уже побежали по советской земле автомобильные первенцы. Скорей асфальт под требовательные колеса.

Н. Белаяев

#### ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Уезжая в отпуск, не забудьте подписать на журнал, во избежание перерыва в получении, так как тираж лимитирован, а в розничной продаже журнал отпускается в ограниченном количестве.

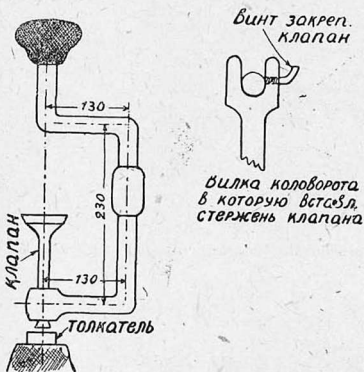
Подписку сдавайте местной почте не позже установленного ею срока.

# ГАРАЖНАЯ СМЕКАЛКА

## 53. КОЛОВОРОТ ДЛЯ ПРИТЯЖКИ КЛАПАНОВ

Предложение военного шофера А. Голендо (Рогачев, БССР)

На «Фордах» А и АА клапаны мотора не имеют на своих головках специальных выемок для притирки. Часто шоферы высверливают два углубления или прорубают канавку для отвертки. При этом часто ломают сверла, портят головки клапанов, а иногда даже весь клапан. Специальные же приборы в небольших гаражах отсутствуют.



Я предлагаю притирку клапана производить специально устроенным коловоротом. Благодаря ему притирка совершается быстро, и клапан не портится. Устройство самого коловорота не вызывает особой трудности. Достаточно иметь прут круглого железа диаметром в 1 см и длиной около 60 см и коловорот может быть изготовлен. Нижний конец коловорота высаживается и в нем высверливается дырка по диаметру стержня клапана, а нижняя часть отверстия раззенковывается на конус. После этого ножовкой прорезывается канавка по диаметру клапана. Конец коловорота образует таким образом вилку.

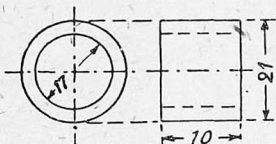
Для более надежного соединения коловорота со стержнем клапана в одной щечке вилки ввертывается винт.

## 54. РЕМОНТ ЭЛЕКТРОМОТОРА СИГНАЛА „ФОРД“

Предложение шофера И. Эмих, слесаря гаража завода № 2 ВАТО

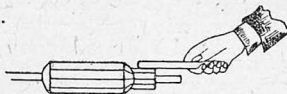
Электромотор сигнала «Форда» часто выходит из строя вследствие сработки коллектора. Исправный якорь из-за порчи коллектора заменяется новым или даже меняется весь сигнал.

Между тем, его нетрудно отремонтировать даже в кустарной мастерской. Для этого сигнал разбирается и вынимается якорь. Остатки коллектора для устранения его эксцентricности выравниваются напильником (лучше на токарном станке) и вылуживаются приемом. Если середина коллектора сработалась до основания, это неважно: достаточно тех бортов, которые остались по концам коллектора.



Затем по размерам, указанным на рис. 1, вытачивается медная втулка, вылуживается по внутренней поверхности, надевается на коллектор и прогревается горячим напильником до тех пор, пока не спаяется с коллектором. Для надежности можно пропаять втулку по концам.

Если при выполнении этих операций концы обмотки якоря отпаялись от коллектора, их необходимо припаять опять. Затем коллектор вновь проверяется на станке и кольцо разрезается на отдельные пластины концом но-



жочного полотна (см. рис. 2); при этом следует следить за тем, чтобы обмотка и ее концы не подвергались повреждению.

При аккуратном и правильном выполнении всего этого сигнала при исправной мембране будет работать не хуже нового.

**Работники гаражей! Механики! Водители! Присылайте в отдел „Гаражная смекалка“ ваши практические советы по авторемонту и эксплуатации (небольшие по размеру). Весь принятый материал оплачивается гонораром.**



Город Ленина приводит в образцовый порядок свои мостовые. Выстилка узорной диабазовой мостовой на мосту Пестеля (май, 1932 г.)  
Союзфот

## УРЕГУЛИРУЕМ УЛИЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ НАШИХ ГОРОДОВ

В прошлом году в г. Тагиле было 10 тыс. жителей. К концу 1932 года там будет свыше 400 тыс. Не только в ряде многих городов, вырастающих с громадной быстротой, но и во многих старых (Ташкент, Харьков, Ростов на Дону, Днепропетровск, Нижний, Сталинград, Саратов и др.) возникает новая проблема: регулирование уличного движения.

Города начинают жить бурной промышленной жизнью. Растет автомобильное и трамвайное движение. А планировка городов все та же — патриархальная. Тихие улочки совершенно не приспособлены к лихорадочному движению.

И подымается вверх кривая аварий на улицах города, где уже настойчиво требуется строгое и продуманное урегулирование уличного потока.

Большинство городов обращают взоры на Москву. Красная столица должна показать и научить, как регулировать уличное движение.

Коммунальные органы и милицейские управления многих городов очень заинтересованы в установке у себя светофоров по примеру Москвы. Спрос провинции на светофоры очень большой. Но — характерное явление — на

всю страну лишь одна организация производит светофоры — это мастерская московской милиции. Она производит их пока кустарным способом в количестве, которое едва удовлетворяет потребности самой Москвы.

«Подлежачие» предприятия не удосужились до сих пор заняться производством светофоров. Кустарное их производство довольно-таки несовершенно. Взять хотя бы зеленый свет светофора, этот решающий свет, который сигнализирует, что можно двигаться вперед, очень несовершенен. Никак мы не можем получить действительное зеленое стекло. И не находим такого предприятия, которое вплотную занялось бы производством требуемого стекла.

До сих пор в Москве идет спор, какой формы, какого типа и стандарта должны быть сигнальные уличные и дорожные знаки. Водители выдвигают минимальное требование, чтобы сигналы попадали в поле их зрения во время движения.

В Москве около школ и больниц поставлены знаки: «тихий ход». Машина, автобус, трамвай должны здесь замедлять движение не только для того, чтобы не мешать своим шу-

Перевозка грузовых тже- стей по узким улицам боль- ших городов является очень нелегкой задачей. На наше м фото показаны гредаритель- ные приготовления к пере- возке большой железнодо- рожной клепанной рамы ве- сом в сто т по улицам Лон- дона. Как видно из фото, на земле начерчен план улиц, по которым предстоит прово- зить рам, и слушае произ- водят пробную перевозку мо- дели рамы, сделанной из ма- каю, размеры которой вы- держаны в том же масштабе, что и план на механовом грузовике с механовой при- цепкой



мом занятиям в школах или лечению, опера- ции в больницах, но чтобы учесть возмож- ный выход гурьбой школьников из школы, медленное передвижение слабых и больных из больницы.

Все это очень хорошо. Но заботливо предо- стерегающие сигналы обычно так высоко по- ставлены, что шоферы и вагоновожатые долж- ны заранее высоко поднять голову к небу, чтобы «поймать» эти знаки, рискуя в то же время налететь на зазевавшегося прохожего. Точно так же шоферу и вожатому нужно вы- соко, в глубь небес, подымать голову, чтобы поймать зеленый свет светофора.

По данным московской милиции, общее ко- личество аварий и несчастных случаев в Мос- кве за последний квартал значительно увеличи- лось, что находится в некоторой связи с при- лизом в Москву до 300 тыс. сезонных и строи- тельных рабочих из деревень.

Вопросы пропаганды правил уличного дви- жения, дисциплинирование водителей машин и пешеходов являются решающими даже при совершеннейшей механизации и организации регулирования уличного движения. В начале июня Главное управление милиции созвало представителей всех наркоматов, заинтересо- ванных хозяйственных органов, профсоюзов и печати для того, чтобы заявить им, что без самой широкой и активной поддержки обще- ственности нельзя добиться успешного регу- лирования уличного движения, сокращения аварийности и несчастных случаев.

Председатель Центрального совета Авто- дора вскозь напомнил, что автодорожные организации призваны принимать самое актив- ное участие в урегулировании уличного дви- жения, но в чем выражается это участие, в какие формы оно может вылиться — не было указано. Во всяком случае, выступление пред- ставителя ЦС Автодора наглядно иллюстри- ровалось отсутствием на совещании предста- вителей московского Автодора.

При быстром развитии автомобильной про-

мышленности и автотранспорта в городах пе- ред автодорожными организациями стоит за- дача пойти навстречу пришедшим рабочим из деревень и ознакомить их с основными требо- ваниями уличного движения. На вокзалах, в бараках, на местах стройки и работы нужно найти совершенно доступные и прочно запо- минающиеся формы и способы внедрения пра- вил движения на улицах.

Необходимо найти общественные формы воздействия на беспечность старожилов Мос- квы и других крупных городов, которые по- шехонски передвигаются по улицам, игнори- руя все правила уличного движения, не да- вая себе отчета, как изменился весь темп и характер движения на улицах. Автодорожцы должны принять активное участие в ликвида- ции уличной неграмотности.

Говорят об организации института общест- венных инспекторов уличного движения. Каж- дый активный автодворец города должен стать таким общественным инспектором.

Для юных автодворцев открывается широ- кое поле работы. Вместе с пионерскими ор- ганизациями юдоцы должны повести широкую пропаганду правил уличного движения среди детей и взрослых.

Хорошо известно, что огромная часть ава- рий и несчастных случаев происходит по ви- не водителей машин. Они бьзуют плохо по- дготовлены (3-месячный стаж и менее). Много жалоб на автодорожные курсы шоферов. Нуж- но поднять качество практического обучения, тщательно разработать профиль курсов, под- нять квалификацию учителей и инструкторов.

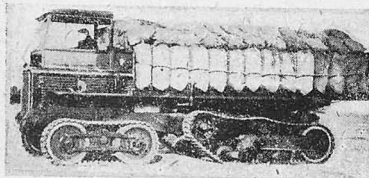
Следует поднять дисциплину среди шофер- ской массы. На совещании, созванном при Главном управлении милиции, было установле- но, что во многих случаях аварии происходят оттого, что шофер сидит у руля в нетрезвом состоянии. Автодорожные организации долж- ны повести самую решительную борьбу с этим позорным явлением.

**М. Соломонов**

# НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

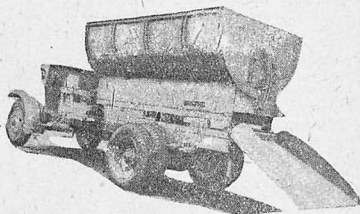
## ГРУЗОВИК НА ГУСЕНИЧНОМ ХОДУ

На снимке изображен английский военный многоэтажный грузовик. Конструкция гусениц обеспечивает наилучшее сцепление с дорогой.



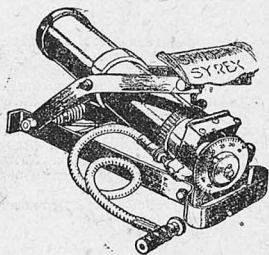
## ГРУЗОВИК ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ВЛАЖНОГО ЦЕМЕНТА

Наша иллюстрация показывает семитонный грузовик фирмы «Деннис», оборудованный специальным кузовом для перевозок влажного цемента.



## НОВЫЙ НАСОС ДЛЯ ШИН

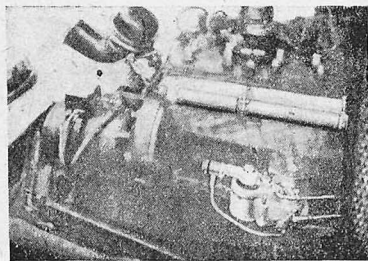
Изображенный на снимке насос отличается от других насосов тем, что при предельном наполнении шины дает предохраняющий свисток, что экономит много времени и труда. Насос снабжен циферблатом, на котором указано наиболее подходящее для шины давление.



Помимо обычного опрокидывающего устройства, сади имеется еще специальный скат, по которому, в случае надобности, цемент может выгружаться непосредственно на дорогу и ровным слоем распределяться по ее поверхности.

## АТОМИЗАТОР КЛОДЕЛЯ

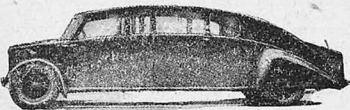
Прибор создателя французских карбюраторов инж. Анри Клоделя служит для распыления горючего на мельчайшие частички, что способствует наилучшему образованию смеси; атомизатор этот значительно экономит топливо. Кроме того, он автоматически регулирует



## ПОСЛЕДНЯЯ МОДЕЛЬ ОБТЕКАЕМОГО АВТО БЕРНЕЙ

Известный английский инженер Д. Берней недавно прочитал в Америке доклад о конструкции его обтекаемых автомашин с мотором, отнесенным за заднюю ось.

Две трети веса машины воспринимаются задней осью, что значительно увеличивает скорость автомобиля. Его преимущества — значительная экономия в топливе и повышение мощности двигателя, обычно затрачиваемой на преодоление воздушного сопротивления.



состав смеси, что значительно упрощает работу водителя. При наличии атомизатора мощность двигателя сильно возрастает.

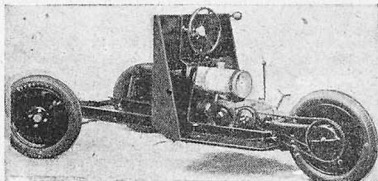
В машине с обычным карбюратором при скорости в 100 км/ч. требуется 20,4 л горючего; при атомизаторе на те же 100 км/ч. расходуеться только 16,8 л. На нашем снимке представлена установка атомизатора Клоделя на автомобиле Рено.



# ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

## МОТОРНЫЕ ТЕЛЕЖКИ

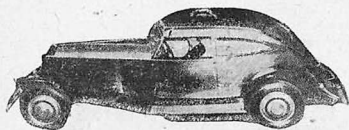
Фирма «Крафт» (Англия) изготовляет изображенные на фото трехколесные моторные тележки, получившие за последнее время широкое распространение. Тележки снабжены двухтактным мотором в 9 л. с. с водяным охлаждением. Такие же тележки строит и известная фирма «Дуглас», применяя свой мало видоизмененный мотор 6—12 л. с. Такие тележки, главным образом, применяются для внутризаводского транспорта.



## САМЫЙ ДОРОГОЙ АВТОМОБИЛЬ В МИРЕ

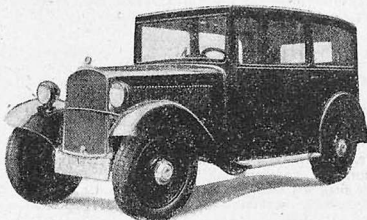
На последней выставке в Нью-Йорке был выставлен автомобиль, выпущенный обанкротившейся теперь известной английской фирмой «Рольс-Ройс». Стоимость его 45 500 руб.

Дорогие машины для очень немногих «любителей» в ограниченном количестве выпускает и американская фирма «Дюженберг».



## „БМВ“ С ЦЕНТРАЛЬНОЙ РАМОЙ

Немецкая фирма «БМВ», выпускавшая до последнего времени машины, скопированные с английского «бэбикара» Остин, приступила к производству автомобиля собственной конструкции. Его отличительные черты — цен-



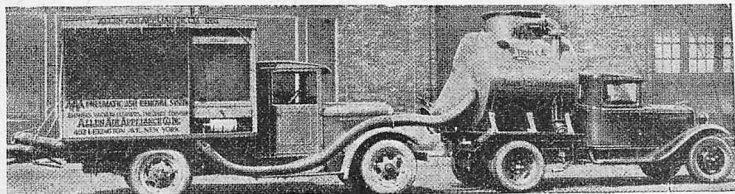
## ПНЕВМАТИЧЕСКОЕ УДАЛЕНИЕ ПЫЛИ

На иллюстрации показана новая система удаления пыли с городских улиц.

Система эта включает в себя два грузовика, один из которых (силовая единица) оборудован мотором в 75 л. с., создающим с помощью насосов вакуумное разрежение, и двумя боль-

шими фильтрами; другой представляет собой большой специальной конструкции приемник, принимающий собранную первым грузовиком пыль.

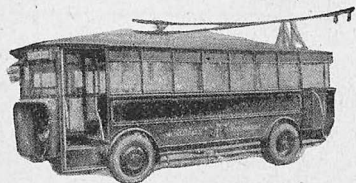
Удаление пыли производится с большой быстротой и совершенно незаметным для наблюдателя образом.



# Автобус плюс электрификация

## Организовать в СССР производство троллейбусов

В этом году намечена постройка трамвайных линий в Новосибирске, Новороссийске, Дзержинске, Керчи и Магнитогорске общими протяжением в 73 км. Если бы на этих новых трамвайных путях пустить вместо обычных вагонов троллейбусы, то получили бы экономии свыше, чем 5 600 тыс. руб. На такую сумму можно провести ряд троллейбусовских линий и в других наших быстро разрастающихся городах.



33-местный троллейбус, изготовленный для нужд муниципалитета в Южной Африке

В Туле на очереди постройка городского трамвая. Рабочие тульских предприятий настолько заинтересованы в устройстве трамвая, что по собственной инициативе организовали сбор средств на трамвайное строительство. Но строительство тормозится тем, что не обеспечено снабжение рельсами.

Рельсы являются сейчас одним из самых дефицитных материалов. Трамвайный вопрос в Туле был бы быстро разрешен, если бы вместо трамвайных вагонов были пущены троллейбусы.



36-местный троллейбус, изготовленный по заказу муниципалитета Колумбии

В районе Днепрокомбината предстоит строительство широкой сети шоссе. В районе Днепроцентра себестоимость 1 киловатта энергии определяется в одну копейку. Было бы в высшей степени бесхозяйственно, если бы мы пустили по широкой межгородской сети района автобусы, грузовики, тратили бы на них дорого-

стоящий и экспортный бензин и нефть в то время, когда мы можем пустить здесь в ход электромобили большой скорости и значительной грузоподъемности. Они могут пользоваться здесь самым дешевым в мире электрическим током и обходиться без рельсовых путей.

Эти электромобили-троллейбусы еще мало известны у нас. Но успешное и широкое применение их в Америке, Бельгии, Германии, Англии, Италии и Франции дает все основания для того, чтобы быстро преодолеть наш автобусный и трамвайный консерватизм и перейти к массовому применению троллейбусов в особенности в быстро развивающихся городах.

Пора подумать о скорейшей организации у нас опытной троллейбусовой сети, в первую очередь в районе Днепрокомбината и в Москве. Троллейбусовская сеть не только сэкономит нам рельсы, но и большое количество другого металлического материала. Достаточно напом-



52-местный двухэтажный троллейбус, изготовленный по заказу английского муниципалитета

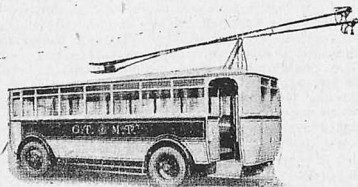
нить, что если моторный вагон трамвая (напр. завода «Красный путиловец») весит 12,8 т, то троллейбус той же вместимости весит не более 7 т. Трамвайный вагон стоит 30 тыс. руб., троллейбус должен стоить не более 20 тыс. руб.

Троллейбус чрезвычайно быстроходный, коммерчески выгодный вид сообщения. Его конструкция дает больше места для пассажиров по сравнению с автобусом. Шофер находится на самом конце машины, у ручки электромотора. Огромное значение при недостатке кадров опытных шоферов имеет то обстоятельство, что для троллейбуса требуется значительно менее квалифицированный вагоновожатый, чем для автобуса.

Троллейбус бесшумен, он не отравляет улиц городов запахом бензина и дыма как автобус.

В то же время он имеет то преимущество перед трамваем, что может объехать остановившийся впереди вагон, подехать ближе к краю мостовой, приблизиться к тротуару, чего не может сделать трамвай.

Современный троллейбус строится на трехосных или двухосных шасси автомобильного типа (грузовой автомобиль 3—5 т). На Западе троллейбусы применяются и для перевозки грузов.



**35-местный троллейбус, изготовленный для одного из английских городов**

У нас троллейбусы могут строиться на шасси «Я-6» и «АМО-4». Моторы должны быть быстходные до 1200 оборотов в минуту, 40—50 сил. Рекомендуется ставить два мотора на одной общей оси, что даст возможность осуществлять параллельное и последовательное включение и поддерживать необходимую гамму скорости.

Питание током производится через 2 токоприемника и сеть обычной трамвайной подвески, но двойную, что удорожает стоимость подвесной сети. Но это с лихвой покрывается другими громадными преимуществами троллейбуса.

За широкую организацию у нас троллейбусовского движения высказались Госплан, Цудортранс, Наркомхоз, МГЖД, Госмашпром внес в Наркомтяжпром конкретное предложение немедленно приступить к советскому производству троллейбусов (на заводах ВЭО). Нет еще по этому поводу мнения автодорожной общественности в лице Центрального совета Автодора.

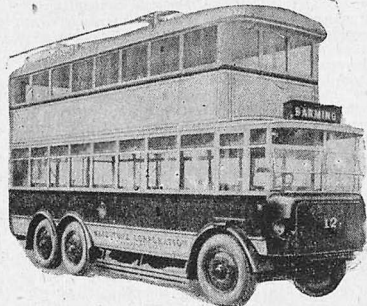
За ЦС Автодора и его автомобильной секцией имеются заслуги в разрешении проблем, экономии дорогостоящих нефтепродуктов, замены на автотранспорте бензина другими нефтепродуктами и твердым топливом. И кажется странным, что Автодор пока оказывается в стороне от этого чрезвычайно важного начинания.

Троллейбус — это автобус (и грузовик) плюс электрификация минус дорогие нефтепродук-

ты. А Автодор еще не мобилизует вокруг этого вопроса внимания общественности.

25 ноября 1931 г. Главмашпром ВСНХ обратился в Центральный Совет Автодора с предложением поддержать проект массового советского строительства троллейбусов. Был получен ответ, что автомобильная секция ЦС Автодора в течение декабря специально займется этим вопросом. Прошло после этого около 5 месяцев и Главмашпром упрекает автосекцию ЦС Автодора в том, что она так и не удосужилась заняться троллейбусами, не ознакомила автодорожную общественность с вопросами строительства и эксплуатации троллейбусов.

Нельзя больше терять времени. ЦС Автодора и его автосекция, все автодорожные организации районов мощных электростанций должны включиться в борьбу за троллейбусы. Придется еще немало преодолеть здесь тормозов. ВЭО ссылается на перегруженность своих заводов, и, признавая полезность троллейбусов, предлагает на первых порах заказывать их за границей.



**Вид 63-местного двухэтажного трехосного троллейбуса**

Общественные организации должны настоять на том, чтобы было немедленно приступлено к производству троллейбусов на советских заводах. Наша промышленность стоит уже на таком высоком уровне, что может вполне изобавить нас от необходимости импорта троллейбусов. Имея в изобилии заказы на другие моторы, ВЭО должно проявить достаточную гибкость, чтобы выделить заводы и для строительства троллейбусов. Это следует осуществлять безотлагательно.

**М. Надеждин**

## **ЭКОНОМЬТЕ ЭНЕРГИЮ**

Рычажок включения передних фонарей у автомобиля «Форд» установлен на рулевом колесе так, что его легко задеть рукой или рукавом и этим незаметно включить свет.

Поэтому очень часто можно видеть днем автомобиль, едущий с зажженными фонарями,

чего шофер не замечает. При этом происходит совершенно ненужное растрачивание энергии.

Я предлагаю вменить в обязанность всей постоной милиции какими-либо знаками предупреждать шоферов об этом, чтобы не допускать излишней траты энергии.

**В. Дьячков**

# АВТОДОРОВСКАЯ ПЕЧАТЬ В ЛЕНИНГРАДЕ

Можно ли представить себе врача, не читающего своего медицинского журнала, или техника без технического журнала и газеты? Трудно. Каждый из них хочет знать все последние новости по своей специальности, каждый стремится повысить свою квалификацию.

Можно ли представить себе автодоровца, не читающего своего журнала «За Рулем» и своей газеты «Автодор»? Оказывается, можно. Многие ленинградские автодоровцы еще не читают ни журнала, ни газеты.

«Да, но нельзя сравнивать автодоровца с врачом или техником. Быть членом Автодора не значит быть специалистом» возражает многие. Однако возражение это оказывается несостоятельным. Правда, к сожалению, есть и такие «общественники», которые вступают в Автодор, уплачивают аккуратно вступительный и членский взносы, и... затем сидят и ждут у моря погоды в виде всяких благ и льгот, бесплатных командировок на курсы и в вузы и т. д.

Но таких — незначительное меньшинство. Организация Автодора — одна из наиболее жизненных организаций, масса автодоровцев в большинстве своем — активисты, которые стремятся ликвидировать свою автодорожную неграмотность, чтобы в нужный момент помочь стране, быть готовыми сесть за руль, строить дороги; активисты, которые интересуются повседневной жизнью своей организации. Многие из них уже на пути к новой специальности, и их интересуют все новости техники. Всем им необходимо быть знакомыми с автодоровской печатью.

Можно было бы много сказать о роли и значении нашей автодоровской печати в организации масс, помощи в овладении техникой и т. д. Но это было бы повторением неоднократно уже сказанного.

Каково же положение в Ленинграде с автодоровской печатью и что делается руководством организации для полного охвата печатью широких автодоровских масс?

Если с газетой «Автодор» наши райсоветы до сих пор кое-как справляются, то с журналом «За Рулем» дело обстоит значительно хуже. В 1932 году при общем тираже журнала в 75—80 тыс. экз. мы имеем тираж по Ленинграду всего в 3500 экз. в месяц. Этого очень мало, конечно.

Вот, например, областной совет. Что он сделал для продвижения нашей печати? Ничего. До сих пор, кроме подписи под одним, двумя сухими директивными письмами, которые потом никем не проверялись, им не было предпринято ровню ничего. Никакого живого руководства и связи с районами по этому вопросу не было, из плана работ вопрос о печати всегда выпадал, а если и был в плане, то против него в графе о выполнении всегда можно было поставить ноль.

А райсоветы? Яблоки падали недалеко от яблони.

Если Смольнинский и Московский райсоветы, учитывая необходимость ознакомления новых автодоровцев с журналом «За Рулем», выписали незначительное количество экземпляров

для коллективов, то остальные райсоветы не сделали и этого. Инструктор Выборгского райсовета Петухов дал заверение, что он постарается выполнить контрольную цифру в 1 тыс. экз. на район (один из самых больших рабочих районов города), но, очевидно, его «неимоверные старания» не увенчались успехом. Зав. агитмассовым сектором Октябрьского райсовета Кокорев дал обещание «вообще», дипломатически умолчав о всяких цифрах. Нарвский и Васильеостровский райсоветы вообще стараются избежать разговоров на эту неприятную для них тему, а ответственный секретарь Петроградского райсовета т. Афанасьев прямо заявил, что ему «некогда заниматься этим» и сделать он ничего не может.

«Вперед!» всех все же Володарский райсовет. В апреле на расширенном совещании с участием представителей всех коллективов района было принято постановление о выписке «на первое время для ознакомления с журналом» 500 экз. за счет коллективов. Были оговорены и сроки исполнения этого постановления. При проверке оказалось, что в райсовет поступили заявки и деньги на... 10 (десять!) экземпляров. На все вопросы о причинах этого секретарь райсовета т. Соловьев только беспомощно разводил руками.

Районы недооценивают значения своей автодоровской печати, забыли, что она служит им верным помощником во всей повседневной работе.

Сейчас в Ленинграде заканчивается переверборная кампания. Часть руководства организации сменяется, часть пополняется новыми силами. Сейчас развертывается полугодовая подписная кампания. Руководящие работники организации должны повести широкую разъяснительную работу о печати среди автодоровских масс и выдвинуть работу по печати на одно из первых мест.

Коллективная читка журнала и газеты, проработка затронутых им вопросов, выделение в каждом коллективе специального работника по печати (общественный распространитель и рабкор), связь с редакцией, соревнование на стопроцентный охват печатью всех автодоровцев между коллективами, района с районом, наконец, Ленинграда с Москвой (или каким-либо другим городом) — вот пути, которые могут дать хорошие результаты.

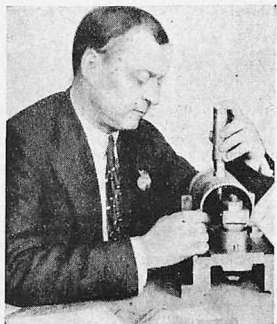
Ленинградские автодоровцы не раз уже доказывали, что по ряду вопросов автодоровской работы они могут быть на первом месте. И если сейчас, учитывая важность продвижения своей автодоровской печати в широкие массы не только автодоровцев, но и всех рабочих своего предприятия (мы знаем, что некоторые товарищи пришли в нашу организацию после случайного ознакомления с ее работой по какому-нибудь номеру журнала), ленинградцы по-настоящему возьмутся за дело, то Ленинград по количеству читателей автодоровской печати сможет опять выйти на первое место.

Ленинград

Л. Б.

## БОРЦЫ ЗА СОВЕТСКУЮ АВТОИМПОРТНУЮ НЕЗАВИСИМОСТЬ

Один из передовых борцов за советскую автоимпортную независимость — работник Авторемснаба т. Ширенков. Сын рабочего, слесарь-шофер до империалистической войны,



он работал во время войны шофером-механиком при штабе 25-го корпуса. Февральская революция выдвигает т. Ширенкова председателем Ревкома отряда МБКО.

После Октябрьской революции т. Ширенков работает в Военно-революционном комитете

штаба 25-го корпуса, потом членом правления Всероссийского союза шоферов и автотехников, членом коллегии автосовета ЦАС Высшего совета народного хозяйства. С 1 мая 1920 г. его перебрасывают на ударную работу по постройке гаража Наркомпрода (ныне завода ВАТО на Мюссах).

После этого т. Ширенков переходит в Автопромторг, затем в Авторемснаб.

Тов. Ширенков — ударник. В 1931 г. четыре раза премирован, а за перевыполнение плана первого квартала 1932 г. на 14% награжден технической библиотекой. Тов. Ширенков ведает производством запасных частей к автомобилям и одерживает ряд побед за импортную независимость. Уже второй год советский автопарк снабжается латуно-асбестовыми изделиями для моторов исключительно советского производства. Поршни алюминиевого сплава для ремонта «Фордов» (тоже советские), изготовленные на советском оборудовании, и целый ряд других деталей, за которые нужно было бы заплатить иностранным капиталистам не один миллион золотом, обязаны постановкой на производство инициативе т. Ширенкова.

Лучшие борцы за иностранную независимость и овладение техникой вместе с т. Ширенковым — директор 1 и 2 заводов т. Студенник, завед. производством ремсклада Оргметалла — т. Данилин, бригадир — т. Веселов, работница — т. Пряхина и административно-технический персонал 2 отделения 1 завода Кооплаборхирургия.

Работница **Н. Трусова**

## ВНЕСЕМ ПЛАН И СИСТЕМУ В ДОРОЖНОЕ ДЕЛО УЗБЕКИСТАНА

Отсутствие четкой структуры дорожных органов, подчиненных единому руководству и плану, часто приводит к тому, что большая часть средств не дает должного экономического эффекта, теряется зря.

Дорога Коканд—Кудаш Мор-су — из г. Коканда до нефтеперемывов и серных рудников. Путь за городом почти закончен, но в городской черте комхоз подвездных путей от станции до начала дороги не построил...

Или другой факт. Наманган—Дхида—Капа. Районная дорога частью замощена, остальная часть загравирована. Средства на это дело затрачены почти зря, — в зимнее время по этой дороге никто не ездит, так как в черте города все направления от начала дороги до центра горда (т. е. до станции) не замощены. Местные жители в недоумении: для чего строили дорогу?

Интересы города в этом случае не совпадают с интересами района, и происходит распыление средств. Строительство подразделяется на городское, колхозное, сельское и проч., все строят сами, между ними нет единого плана, а есть нездоровая конкуренция, борьба за кадры, за оборудование.

В Ферганской долине есть ряд районов, где Уздэстройтрест ведет работы по окончанию объектов прошлого года, а районные дорожные техники, получившие на дорожные расходы района ассигнования, начинают разветвлять строительство трех-четырех километров дороги, повышая свою квалификацию, становясь прорабами, приобретая парадные выезды, забрасывая работы по содержанию в проезжем состоянии прежде построенной дороги. Никакого контроля за работой райдортехников не ведется. Не надеясь на свои силы, «новоспеченные» прорабы начинают переманивание десятников, старших рабочих из системы Дорстрой, повышая их должности и зарплату. В результате получается, что работники, оставшиеся на работе в Узглавдортрансе, менее обеспечены.

Наиболее яркий пример ненадежности работы дорорганизаций: в Ташкенте начиная с прошлого года, Научно-исследовательский институт ставил перед городскими организациями вопрос о желательности проведения впервые в Узбекистане и Средней Азии опытов с асфальтобетоном. Средства на 1932 год были отпущены, и дорожный отдел Горсовета переключо-



чился на новые работы, переименовав себя в дорожно-мостовой ирригационный трест при Ташгорсвете. Новый трест пригласил на руководящие технические посты технически неграмотных лиц, развиших нездоровую атмосферу. Проекты постройки асфальто-бетонных мостов, шоссе старались передать на сторону, а не инициатору постройки — Научно-исследовательскому институту. В конечном счете пришлось передать дело институту, но от наблюдения за постройкой он будет устранен. Специалисты Дорстреста находят, что они достаточно грамотны и могут строить асфальто-бе-

тон по проекту. Руководители же Научно-исследовательского института проявили в этом вопросе известное малодушие, не боролось за правильную постановку дела.

Необходимо ликвидировать все эти ненормальности, создать единое четкое руководство всем дорожным хозяйством, ликвидировать ненормальности в положении работников дорожного хозяйства, нормируя зарплату в зависимости от квалификации и стажа, ликвидировать элементы рвачества и легуинства.

Инж. **Травин**

Ташкент

## БУДЕМ РАБОТАТЬ ПО-УДАРНОМУ!

В Ленинградской области начался ударный двухмесячник борьбы с бездорожьем. Облавтодор в помощь районам направил бригады автодорожцев в 75 человек, которые выехали для проверки и доведения плана работ до двора колхоза, исполнителя.

Бригады наметили провести всю эту работу путем заключения социалистических договоров между колхозами, сельхозетами и бригадами. Бригады организуют 6 глубоких рейдов по районам области, которыми будут охвачены 50 районов; участники рейдов должны будут выявить состояние дорожного строительства на местах и оказывать помощь в своевременном разрешении возникающих трудностей и техническом инструктаже производимых работ на местах.

34 время выездов автодорожские бригады должны организовать свыше 500 новых коллективов Автодора с привлечением организованных коллективов к практическому участию в дорожном строительстве.

Кроме того в городах и районах работают автодорожские бригады по выявлению местных ресурсов сырья и других материалов для дорожно-строительных работ. Одновременно будет проведена работа по разъяснению закона о трудовом участии населения в дорожном строительстве.

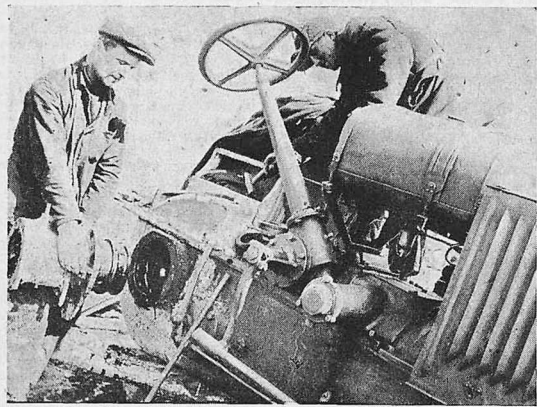
Бригадами будет организовано несколько показательных участков на дорстроительстве, которые будут построены силами автодорожской общечественности.

Ленинградский Облавтодор постановил ходатайствовать перед ЦС Автодора о превращении шоссе Москва—Ленинград в автодорожскую линию.

Дорсекция Ленинградского облавтодора вызвала на социалистическое соревнование дорсекцию Московского облавтодора и сектор сети низовых дорог Главдортранса.

А. Малинин

Ленинград



Трактористы-ударники гг. Балашов и Алексашин ремонтируют трактор в МТС совхоза-гиганта Колпина

Фото Н. Черникова  
(Ленинград)

Безобразно расходуется горючее в Баградской МТС (Хакасская область, Западносибирский край).

Административно-технический персонал МТС не обращает внимания на необходимость экономии оспродефицитного горючего материала. **Заправка тракторов производится вручную, кустарным способом. Наливание горючего из бочек в ведро происходит путем накачивания бочки, при этом много керосина разливается на землю. Трактористы ливеров не имеют. Воронки для наливания горючего зачастую неисправны. Для наливания масла и горючего служит одно и то же ведро. Масло хранится в открытых ведрах.**

В некоторых тракторных бригадах солидол хранится прямо на железных листах; пыль, попадая в смазку, превращает ее в смесь, похожую на наждак. Эта смесь, попадая в мотор, срабатывает стенки цилиндров, кольца, поршни. У некоторых тракторов в топливопроводных трубках образовались течи, отчего горючее вытекает во время работы.

О необходимости экономии горючего трактористы ничего не знают. Горючее хранится в деревянных бочках прямо под открытым небом. Нередко пробки находятся внизу и ценное горючее «удобряет» землю. **Нормы расхода горючего отсутствуют. Тракторист не знает, сколько он должен тратить горючего на га пахоты. Социалистическое соревнование в**

бережном отношении с нефтепродуктами между трактористами отсутствует.

**Необходимо в ближайшее время снабдить трактористов ливерами и ведрами. Приспособить к бочкам с маслом жестяные крышки на петлях. Солидол и другие смазочные материалы хранить в закрытых ведрах или бочках. При приемке тракторов из ремонта нужно обратить особое внимание на целостность топливопроводных трубок, баков. Необходимо вокруг этого вопроса мобилизовать внимание трактористов и всей местной общественности. Трактористы, от которых во многом зависит экономия расходования горючего, должны бороться за каждый грамм горючего, организовать социалистическое соревнование.**

**Администрация и общественность должны премировать лучших трактористов, дающих наименьший расход горючего. Трактористов же, небрежно расходующих горючее, привлекать к общественному суду.**

Техник-механик **А. Войда**

с. Баг. ад, Запискибай

**От редакции:** Печатая выше материал о безобразнейшем расходе горючего материала в Баградской МТС, редакция просит т. Войда сообщить, есть ли при МТС автодорожский коллектив; если есть, то что он делает и какие меры будут приняты им в отношении этих безобразий. Ждем ответа.

## ДОРОГИ ИХ НЕ БЕСПОКОЯТ

Не уделяет должного внимания месячнику борьбы с бездорожьем Тамбовский райисполком.

Месячник проводится по ЦЧО с 25 мая. Дороги и мосты, предназначенные для ремонта, еще не обследованы, потребности в ремонте точно не определена, строительный материал не заготовлен. Заявка на лес дана местному лесхозу только на днях. Доставка этого леса к месту работ находится под угрозой срыва, так как сейчас в период посевной кампании достать гужевую силу очень трудно. Зимний санний путь для подвозки строительных материалов не был использован.

Сейчас мы имеем такую картину, что дорожный отдел райисполкома обеспечен перевозными средствами лишь на 15%.

Вербовка рабочей силы на дорожные работы проходит очень плохо. Повестки о трудовом участии населения в дорожном строительстве не были вручены по назначению. Массовая

разъяснительная работа вокруг месячника борьбы с бездорожьем не проводится. Население, особенно в деревнях, об этом месячнике ничего не знает. Штаб по проведению месячника почти ничего не делает, председатель его т. Мурьев бездействует.

Когда потребовалось послать одного человека на курсы по дорожному делу, райисполком заявил:

— У нас на курсы посылать некого.

Райсовет Автодора на эти явления слабо реагирует. Вопрос о бездеятельности райисполкома в дорожном строительстве поставлен советом Автодора перед горкомом ВКП(б) только 19 мая, т. е. с большим опозданием.

Этот вопрос райсовет Автодора должен был ставить раньше, чтобы не допустить тех прорывов в подготовке к дорожному строительству, которые мы имеем сейчас.

**Д. Б.**

Тамбов

## ГОТОВИМСЯ К ОБОРОНЕ

Военизированные шферские комсомольские курсы в г. Сумах УССР существуют уже два месяца. Это — **первые военизированные курсы шферов**, которые созданы по инициативе МК ЛКСМ в г. Сумах. На курсах занимаются 42 чел., имеем автомашину «Адлер», которую своими силами ремонтируем, и одновременно проходим практику. Вся работа по ремонту и практике происходит в выходные дни.

Нашей работе мешает отсутствие помощи со стороны райотделения Автодора: отсутствие

наглядных пособий, плакатов, схем, чертежей, необходимых инструментов для ремонта машины и некоторых запасных частей тормозит дело. Райотдел Автодора медлит в их изготовлении или покупке новых. Все эти неполадки вызвали некоторый отсев с начала занятий.

**Необходимо райотделению Сумского Автодора уделить больше внимания своим курсам и обеспечить их необходимыми пособиями.**

**Курсант**

г. Сумы

Учитывая, что нашей стране в период быстрого развития автомобилизма чрезвычайно нужны кадры шоферов, Сочинский райсовет Автодора энергично взялся за подготовку кадров.

Из общего состава курсов выделена специальная ударная группа в составе 34 чел., которая досрочно окончила программу, вполне удовлетворительно усвоив теоретические и практические занятия.

Большое внимание было уделено курсам со стороны работников Автодора и автотранспорта, оказавших практическую помощь успешной работе курсов.

**Автодоровец**

г. Сочи.

6 мая на ст. Шахтная поступило в распоряжение треста Севкавуголь 45 автомашин московского завода им. Сталина. Машины прибыли для переборки старых залежей штабы и погрузки их согласно нарядов сахарной промышленности.

Но машины и до сих пор стоят без дела, так как не имеют кузовов. Высланные бригады шоферов из Квева для работы на этих машинах тоже сидят без дела. Представитель Союза сахара никаких конкретных мер не принимает, чтобы получить кузова и приступить немедленно к выполнению программы перевозок.

**Шофер Козна**

г. Шахты, шахта им. Петровского.

**НЕ ЗАБУДЬТЕ ПОДПИСАТЬСЯ (или возобновить подписку)  
с 1 июля на второе полугодие  
на МАССОВЫЕ ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ЖУРНАЛЫ**

**1. „ОВЛАДЕЕМ ТЕХНИКОЙ“**

Производственно-технический журнал. Борется за освоение новейших достижений техники, за овладение техникой, за техпропаганду. Выходит 5 раз в месяц. 12 месяцев—6 р. 60 к., 6 месяцев—3 р. 30 к., 3 месяца—1 р. 65 к.

**2. „ХОЧУ ВСЕ ЗНАТЬ“**

Популярно-научно-технический журнал. Знакомит широкие слои необученных рабочих, учащихся ФЗУ, ФЗС и рабфаков с общими задачами технической реконструкции СССР, с основными типами машин и достижениями науки и техники у нас и за границей. Выходит 3 раза в месяц. 12 месяцев—6 р., 6 месяцев—3 р., 3 месяца—1 р. 50 к.

**3. „ИЗОБРЕТАТЕЛЬ“**

Популярно-технический иллюстрированный журнал. Орган Всесоюзного о-ва изобретателей при ВЦСПС. Рассчитан на широкий актив изобретателей и инженерно-технический персонал. Выходит 1 раз в месяц. 12 месяцев—6 р., 6 месяцев—3 р., 3 месяца—1 р. 50 к.

**4. „ЗА РУЛЕМ“**

Популярно-технический журнал автотракторного и дорожного дела. Орган ЦС Автодора. Знакомит с новейшими достижениями техники автотракторного и дорожного дела. Выходит 2 раза в месяц. 12 месяцев—4 р. 80 к., 6 месяцев—2 р. 40 к., 3 месяца—1 р. 20 к.

**5. „РАДИО-ФРОНТ“**

Массовый радиотехнический журнал. Освещает достижения радиотехники у нас и за границей, работу ОДР и вопросы применения радио в социалистическом строительстве. Выходит 2 раза в месяц. 12 месяцев—10 р., 6 месяцев—5 р., 3 месяца—2 р. 50 к.

Тиражи ограничены. Подпишитесь немедленно на почте не позже установленного ею срока. Опоздавшая подписка переносится на следующий месяц.

Журналино-газетное объединение.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Журналино-газетное объединение