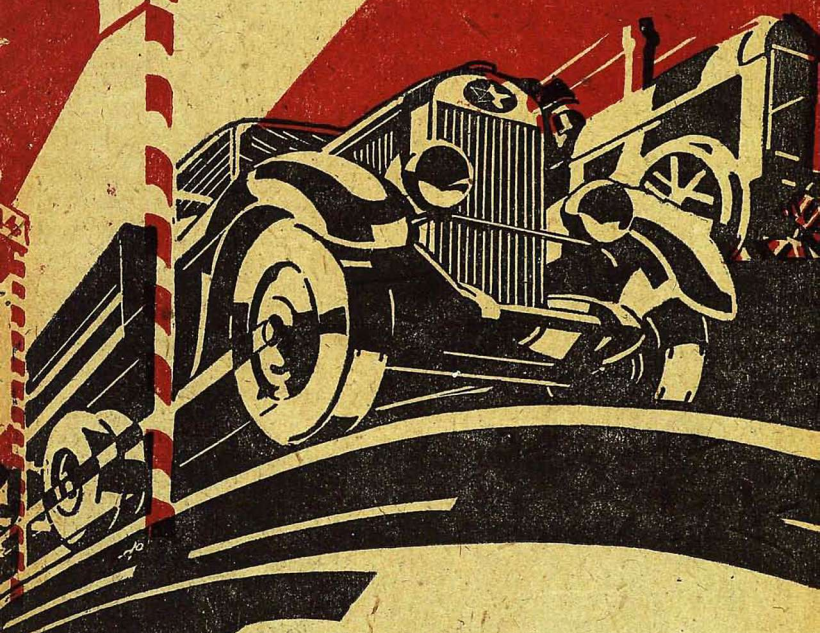


Да здравствует  
октябрь!



21  
1932

ЗА РУЛЕМ

ЖУРНАЛ-ГАЗЕТНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ



# С ЧЕМ ПРИХОДИТ АВТОДОР К XV ГОДОВЩИНЕ ОКТЯБРЯ И СВОЕМУ ПЯТИЛЕТНЕМУ ЮБИЛЕЮ

**А. ЛЕЖАВА**

Пятилетие Автотора совпадает с пятнадцатой годовщиной Октября. Если считать, что первый год Автотора ушел на его организационное оформление и на агитацию за первичные основные положения об автомобилизации СССР, то основные четыре года работы Автотора совпадают с теми историческими четырьмя годами, в которые была в основном и главным осуществлена первая пятилетка.

Пять лет существования Автотора являются годами реконструктивного периода, годами решающих успехов индустриализации и коллективизации страны, победоносного развернутого социалистического наступления на кулака, бурного роста товарного производства и как результат этого — огромного роста грузооборота

В начале этого периода перед нами стало вырисовываться со всей ясностью вопиющее противоречие между нарастающим грузооборотом и традиционным средством перевозок — телегой на российских дорогах. К этому времени относится возникновение общества Автотора, которое на своем знамени выставило борьбу за автомобилизацию страны и улучшенные дороги.

Общество прошло в своем развитии несколько этапов. Первые годы оно всецело было занято вопросами автомобиля. Нужно было собрать и организовать разпыленные силы автомобилистов — немногочисленных теоретиков и практиков. Нужно было развить упрочившееся у нас течение, что проблема автомобилизации у нас долго еще будет базироваться на импорте, и одновременно внедрить в общее сознание, что нам надо как можно скорее строить собственную мощную автопромышленность.

Далее шла работа по установлению типа машины, тоннажа, мощности завода и т. п.

Все эти вопросы для нас новые, трудные, требовавшие большой работы и времени. Не по всем вопросам мы достигли единодушия. Однако обстоятельная проработка вопросов объединения основного ядра общества вокруг принципиальных и важных вопросов в автостроении и автомобилизации нашего Союза.

Одновременно с проблемой автостроения автоторовская общественность поставила и успешно провела работы по глассерам, аэросаням и мотоцикlostроению.

В этот период деятельности Автотора дорожная проблема оказалась отодвинутой. Правда, в первый же год своего существования Автотор организовал первый всесоюзный дорожный съезд, давший очень много ценного материала. Подлинная массовая борьба за дороги началась в 1930 г. К этому же периоду относится и целый ряд автоторовских начинаний, имеющих характер преимущественно массовых кампаний. Сюда относится кампания за шестиколеску, кампания за моторизацию пограничной, месячники и декадники по дорожному строительству, лотереи и др. В это же время Автотор включил в свои функции содействие тракторостроению, организационно-производственному укреплению МТС, борьбу за сбережение и полное использование тракторного парка, борьбу за

Ш А. ЛЕЖАВА—С чем приходит Авто-  
дор к XV годовщине Октября и  
своему пятилетнему юбилею  
Л. СЕРЕБРЯКОВ—Автоторный  
транспорт за 15 лет  
Беседа с зам. нач. автотранспорт-  
ного управления НКГГ Резов-  
ским. Автоторная промышлен-  
ность к XV-летию Октября.  
Две кривые.  
А. ШНЕЙДЕР—Июльское постановле-  
ние ЦК—в основу работы  
Автотора по подготовке авто-  
кадров  
А. ГРЕЧАНОВ—Основные вопросы  
моторизации и механизации совре-  
менных армий

Открытое письмо ячеек Автотора  
завода им. Сталина (б. АМО)  
ячейкам заводов-поставщиков  
Два разговора с одним выводом  
А. РУБАКИН—Автомобильная вы-  
ставка в Париже  
А. ГАЛЕНЕН—Ярославский шинный  
гигант и советский научк.  
Новости мировой автоторной тех-  
ники  
Рабселькоры автоторовцы пишут  
На общественный суд!  
В номере 33 иллюстрации

5 ноября

21

1932 г.



**МЫ СТАНОВИМСЯ СТРАНОЙ МЕТАЛЛИЧЕСКОЙ, СТРАНОЙ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ, СТРАНОЙ ТРАКТОРИЗАЦИИ, И КОГДА ПОСАДИМ СССР НА АВТОМОБИЛЬ, А МУЖИКА НА ТРАКТОР, — ПУСТЬ ПОПРОБУЮТ ДОГОНЯТЬ НАС ПОЧТЕННЫЕ КАПИТАЛИСТЫ, КИЧАЩИЕСЯ СВОЕЙ „ЦИВИЛИЗАЦИЕЙ“. МЫ ЕЩЕ ПОСМОТРИМ, КАКИЕ ИЗ СТРАН МОЖНО БУДЕТ ТОГДА „ОПРЕДЕЛИТЬ“ В ОТСТАЛЫЕ И КАКИЕ В ПЕРЕДОВЫЕ.**

**СТАЛИН**

правильное снабжение тракторного парка запасными частями, горючим и другими материалами и борьбу за правильный и своевременный ремонт тракторов. Наряду с этим началась массовая подготовка шоферских, дорожных и тракторных кадров в системе Автодора и содействие подготовке этих кадров в системе ведомств, подготовка кадров водителей боевых машин для РККА.

Организационно-массовая работа началась с возникновения Автодора. Однако в первые годы работа эта ограничивалась сборением квалифицированных сил вокруг вопросов автомобилизации и приобрела действительно массовый характер позднее, примерно, с 1930 г.

За весь указанный период времени рост автодорожских организаций представлял пеструю картину. Организации нарождались преимущественно в крупных промышленных центрах, городах. Это были или крупные городские организации, или фабрично-заводские и городские районные организации. Пропагандировались задачи Автодора, проводилось общественно-политическое воспитание членских масс, массовая автотракторная и дорожная техпропаганда, участие в хозяйственно-политических кампаниях.

В январе 1932 г. состоялся первый всесоюзный съезд автодорожских организаций: Этот съезд являлся крупным событием в жизни Автодора. На нем были подытожены достижения и неудачи Автодора и указаны дальнейшие пути деятельности и организационные мероприятия. Съезд предложил автодорожским организациям перестроиться в действительно массовые организации и общую членскую массу к 1933 г. довести до 3 миллионов. Съезд констатировал преимущественно городской характер общества и поставил задачей развертывание широкой работы в деревне и особенно выдвинул формулировал задачи Автодора по дорожному строительству. Съездом разработаны и преданы директивы по всем многочисленным и разнообразным задачам, стоящим перед автодорожскими организациями. Наконец съезд объединил автодорожские организации и постановил организовать Союз обществ СССР.

На январь 1932 г. в обществе насчитывалось 1 200 тыс. членов, 866 районных организаций. После съезда к 1 мая 1932 г. создано новых районных организаций 617. Таким образом, охвачено около 50% всех районов Союза. Число членов общества к этому же времени достигло 1 500 тыс. чл.

**РЕВОЛЮЦИЯ СДЕЛАЛА  
ТО, ЧТО В НЕСКОЛЬКО МЕ-  
СЯЦЕВ РОССИЯ ПО СВО-  
ЕМУ ПОЛИТИЧЕСКОМУ  
СТРОЮ ДОГНАЛА ПЕРЕДО-  
ВЫЕ СТРАНЫ.**

**НО ЭТОГО МАЛО. ВОЙНА  
НЕУМОЛИМА, ОНА СТАВИТ  
ВОПРОС С БЕСПОЩАДНОЙ  
РЕЗКОСТЬЮ: ЛИБО ПОГИБ-  
НУТЬ, ЛИБО ДОГНАТЬ ПЕ-  
РЕДОВЫЕ СТРАНЫ И ПЕ-  
РЕГНАТЬ ИХ ТАКЖЕ ЭКО-  
НОМИЧЕСКИ.**

**ЛЕНИН, т. XXI.**



Останавливаясь на состоянии автодорожских организаций в настоящий момент, нужно прежде всего отметить их крайнюю пестроту. Имеются отдельные ячейки и организации, которые прочно сколочены, вполне выявили свое лицо, заняли в хозяйственном строительстве свое определенное место и показали себя необходимыми участниками на автодорожном фронте. Одновременно имеются у нас организации, которые едва влчат свое существование — и таких немало. Между этими крайними типами имеется большое количество промежуточных.

Общей чертой всех автодорожских организаций является недостаток квалифицированных и активных работников, отдающих свои силы и время автодорожной работе. Обычно, там, где слаба автодорожская организация, мы всегда наблюдаем невнимательное отношение со стороны местных партийных, советских и профсоюзных организаций и органов дортранса, а также со стороны местных органов печати. Наоборот, там, где мы имеем окрепшую и удовлетворительно работающую автодорожскую ячейку, налицо оказывается в большинстве случаев внимание и поддержка со стороны местных руководящих органов, а также увязка с органами печати. Это обстоятельство указывает, что предстоящая работа по дальнейшему увеличению членской массы Автодора, а также улучшению организаций и надлежащему комплектованию их работниками находится в тесной и неразрывной связи с привлечением внимания со стороны местных партийных и профсоюзных организаций, со стороны советов и исполкомов, со стороны органов дортранса и других ведомств и организаций.

Для нас ясно, что там, где автодорожские организации слабы, местные партийные, советские и профсоюзные органы должны подтолкнуть, оживить и укрепить автодорожскую организацию. В свою очередь автодорожцы должны взять на себя инициативу и заботу по привлечению интереса и внимания этих организаций к своей работе. При этом опыт показывает, что там, где успешно развернулась автодорожская работа, в выгоде оказываются все местные хозяйственные и советские организации, ибо в лице активной автодорожской организации создается на местах значительная сила, которая проявляет себя с положительной стороны во всех текущих хозяйственно-политических кампаниях и в органическом участии в хозяйственном и культурно-бытовом строительстве.

Вот почему насущной задачей всех руководящих органов в настоящий момент является всемерная помощь людям, вниманием и средствами автодорожским организациям. Усиленное внимание пар-

тийных и советских органов и учреждений к Автодору является особо ценным в том отношении, что оно содействует укреплению наших ячеек, органической увязке их работы с местным строительством, переводит автодорожные ячейки на рельсы выполнения конкретных и насущных задач в области мототранспорта и дорожного хозяйства.

Автодор не ведомство и не хозяйственное предприятие, поэтому центральные и местные организации не находятся между собой в тех жестких отношениях подчинения и руководства, как это имеет место в гос. учреждениях и предприятиях. Однако устав общества и существо общественной организации предусматривают определенную руководящую роль за центральными органами Автодора по отношению к периферии.

С этой стороны дело обстоит неблагоприятно. Автодор не успел еще создать в своих организациях должной дисциплины как финансовой, так и общественной. Это упущение должно быть наверстано в ближайшее время. Необходимость таких взаимоотношений между центральными органами и периферией осознана и с той и с другой стороны, и ЦС Автодора за последнее время принимает в этом направлении целый ряд необходимых мер.

Особенно плохо обстоит в автодорожных организациях с финансовой дисциплиной. В отношении целого ряда местных организаций надо сказать сильнее: налицо имеется значительная финансовая расхлябанность, граничащая в отдельных ячейках с преступностью. Этому, конечно, должен быть положен как можно скорее конец.

Как уже было сказано, общество до сих пор носит городской характер. Из общего количества 13071 низовых ячеек на долю города приходится 10 851, а на долю деревни — 2 220.

Причиной этому, как уже было сказано выше, было то, что автодорожная организация в первый период все внимание направила на автомобильную сторону проблемы и проявляла недостаточное внимание к вопросам работы в деревне, к дорожным вопросам.

Со стороны местных органов вообще и со стороны органов Наркомзема до самого последнего времени не оказывалось почти никакого содействия развертыванию автодорожных ячеек в колхозах и совхозах. Такое же невнимательное и равнодушное отношение со стороны органов Наркомзема встречали работники дортрансов. Между тем в колхозах и совхозах имеется богатая материальная база для успешного развертывания дорожного строительства с привлечением трудящихся населения. Не нужно доказывать, каким бичом для нашего сельского хозяйства является отвратительное состояние деревенских дорог и какие громадные выгоды мы извлекали бы от широкого развития автодорожных организаций в деревне, которые, привлекая местное население к дорожному строительству, могли бы пользоваться в междуарье и др. периоды сравнительного затишья тракторами и различными инструментами, которыми располагают совхозы, МТС и колхозы. Какую громадную помощь получили бы наши сельскохозяйственные организации от активной работы автодорожных организаций в отношении правильной постановки ремонта тракторов, ухода за ними, снабжения горючим, запасными частями и т. п., если бы не глухота местных руководящих органов к этим проблемам.

Автодорожная инициатива, конечно, рука об руку с органами дортрансов может дать блестящие результаты в дорожном строительстве. Мы имеем многочисленные примеры в практике автодорожных организаций. Яркими примерами могут быть Чувашия, Марийская область, Ленинградская область, Ср. Волга и др., где районные и областные руководящие органы проявили чуткость и внимание к дорожному строительству и оказывали всю необходимую помощь и содействие организациям Автодора и органам дортранса. Немалая доля вины в том, что местные органы в некоторых местах недостаточно энергично поддерживают автодорожные организации, падает на Автодор, который не умеет повернуть лицом к задачам дорожного строительства тех товарищей, в помощи которых он нуждается.

Опыт Миллеровского района с исключительной убедительностью свидетельствует о том, какую громадную роль играет в успешном проведении дорожной кампании автодорожные организации при горячей повседневной поддержке этой кампании местной прессой. Как и во всех областях, и в данном случае пресса является могущественным рычагом для осуществления таких важнейших заданий, как улучшение наших непроезжих дорог. Успешным выполнением плана дорожного строительства, в прошлом году мы в огромной степени обязаны исключительной помощи, которая была оказана в Ленинградской области районной прессой.

К сожалению, перечень районов, в которых пресса уделяла бы такое же внимание дорожным работам, увеличить сколько нибудь значительно мы пока не можем. Наша пресса, к сожалению, уделяет мало внимания дорожным вопросам, совершенно непропорционально удельному весу этой проблемы.

Особенную остроту дорожная проблема приобретает сегодня, когда мы усиленно развертываем колхозную торговлю. Дорожное дело должно стать в центре внимания. Трудучастие населения в дорожном строительстве должно быть организовано, ибо это главный ресурс нашего дорожного строительства.

Подготовке кадров Автодором уделено большое внимание. К настоящему моменту учебная сеть общества состоит из 245 учебных точек. В 1931 г. обществом через свою сеть подготовлено 28 425 шоферов, из них 5 тыс. по договору с Наркомтрудом. Кроме того, технической учебой в кружках и ячейках о-ва было охвачено до 60 тыс. чел. Эти цифры для 1932 г. будут значительно больше.

Было бы однако непростительным легкомыслием, если бы мы уверили кого-нибудь, что эти десятки тысяч шоферов по качеству своему являются теми шоферами, которые максимально сэберут нам парк и покажут лучшие достижения в эксплуатации машин. Прежде всего, дело, конечно, в том, что наши учебные точки плохо оборудованы в материальном отношении. Наша сеть располагает всего

283 машинами. Это, конечно, явно недостаточное количество, но главное — в подавляющем большинстве случаев машины эти разбиты, старого образца, каких в нашем парке больше не встречается. Нужно только вынуть в колоссальные цифры ремонта нашего автопарка, в колоссальные простои машин вследствие аварий, происходящих по причине небрежности шоферов, чтобы понять, во что обходится нам экономия в 200-300 машин для наших учебных организаций. Крайне отрицательно влияла на подготовку шоферов существовавшая до сих пор крайняя неопределенность самой постановки вопроса по подготовке кадров, переход этого дела из одного учреждения в другое. Это положение сейчас ликвидировано последним июльским постановлением ЦК.

К сказанному надо прибавить, что в большинстве случаев помещения наших учебных точек это темные, сырые подвалы, холодные сараи и т. п. Все это вместе взятое, конечно, влияет на низкий уровень подготовки и на плохую квалификацию выпускаемых шоферов.

По заочной подготовке в прошлом году обучалось 52 тыс. человек. В настоящее время идет комплектование новых заочных курсов по автомобильному, тракторному и дорожному циклам с охватом 125 тыс. чел.

В порядке реализации решения ЦК о технической пропаганде, ЦС о-ва заключил генеральный договор с трестом Техфильм на изготовление полного звукового кино-курса по автоделу, общим метражем 25-30 тыс. м.

К работе же по кадрам нужно отнести организацию в составе о-ва Юных друзей Автодора (ЮЛА). Работа среди детей и подростков развернулась в форме всесоюзного длительного похода детей за хорошую дорогу, объявленного Автодором совместно с ЦК ВЛКСМ с 1 октября 1930 г. Автодору удалось добиться значительного расширения автодорожных и тракторных разделов и школьных программ 1931/32 г.

В борьбе за хорошую автотехническую группу для детей проведен большой всесоюзный конкурс на лучшую автотехническую группу и организована выставка. В октябре-ноябре 1931 г. ЦС провел местные слеты Юных друзей Автодора, завершив их всесоюзным слетом. Организована лаборатория Автодора на центральной детской технической станции НКП РСФСР и ЦК ВЛКСМ, в которой проектируется детский моторный автомобиль. В 1932 г. впервые было организовано участие периферийных организаций о-ва в проведении лагерной кампании. Удалось добиться создания специальных юношеских секций в большинстве местных советов Автодора.

Мы не будем останавливаться на других видах деятельности Автодора. В минувшее пятилетие о-вом подведена солидная база, на которой должна расти и развиваться дальнейшая работа о-ва. Накопленный опыт и созданные организации должны явиться исходным основанием для преращения о-ва в многомиллионную организацию. О-во должно стать активным и мощным помощником партии и советской власти в построении социализма в нашей стране.

Общественная самодельность, инициатива не исчерпались с окончанием строительства наших автомобильных заводов также как и закон о трудолюбии населения в дорожном строительстве не разрешил еще дорожной проблемы. Наоборот, перед о-вом развертываются безбрежные задачи как в области борьбы за успешную работу авто- и тракторных заводов, так и за строительство новых. Нам предстоит впереди напряженная борьба за улучшение конструкции машин, за полную эксплуатацию парка, за ремонт, правильное снабжение парков запасными частями, горючим, маслами, резиной и т. п., за качество этих материалов, правильное их распределение и т. д. О дорожном строительстве мы уже говорили. Не малую роль играют так называемые второстепенные виды моторного транспорта, а в этой области, как показал опыт Автодора, особенно значительной может быть общественная инициатива и самодельность. При этом темпы нашей работы определяются темпами общего нашего социалистического строительства. Трудности нас не могут ни остановить, ни задержать. Наоборот, встречающиеся трудности повелительно требуют от нас усерднейших усилий в их преодолении. Только при таких условиях автоторовская общественность может на своем участке проводить в жизнь директивы партии и правительства.

---

**Пятнадцатую годовщину Октября встретим новыми победами социалистического строительства! Большевикским напором и организованностью преодолеем трудности! За новый подъем социальства и ударничества! Победоносно закончим первую пятилетку в 4 года!**

# АВТОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ЗА 15 ЛЕТ

Л. СЕРЕБРЯКОВ

Наиболее яркими показателями технической и культурной отсталости царской России могут служить исключительная отсталость местного транспорта и бездорожье, сковавшее огромную территорию России. Бездорожье, препятствовавшее проникновению в деревню культуры и революционной мысли, являлось верным союзником царского правительства в проведении политики утешения и порабощения многомиллионных крестьянских масс.

Небольшая сеть дорог, обслуживавших интересы торгового капитала, и специальных дорог военно-стратегического значения в Польше, Литве, на Кавказе (Военно-Грузинская дорога) и т. п. строилась путем применения каторжного труда крестьян, между тем как дороги, которые могли бы обслуживать внеочередные хозяйственные и бытовые нужды крестьянства, не строились. Вот почему Россия по насыщенности территории дорогами занимала 33-е место в мире, отстав по сравнению с Японией в 90 раз и опередив лишь такие страны, как Алжир, Тунис и Марокко. Вот почему Англия обогнала царскую Россию в 1170 раз по наличию дорог с каменными покрытиями.

Значительная часть дорог была проезжей только в сухую погоду, превращаясь во время дождей в непролазную грязь. В условиях царской России не могло быть и речи об организованной эксплуатации дорожной сети и потому огромная часть этой сети, быстро разрушаясь, приходила в непроезжее состояние. Вот краткая характеристика того дорожного «хозяйства», которое после дополнительного разрушения в период мировой и гражданской войны получено Советским союзом в наследство от царской России.

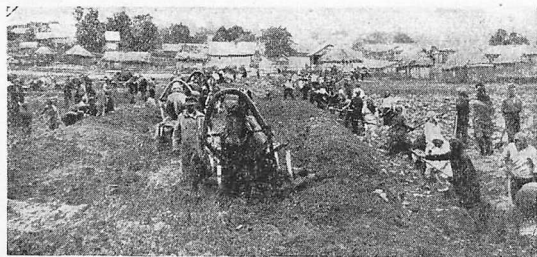
Техническая отсталость дореволюционной России не в меньшей степени сказалась и в чрезвычайно медленном насыщении страны автотранспортом. Только во время мировой войны Россия стала усиленно импортировать автомобили из Америки. К моменту Октябрьской революции в России насчитывалось около 30 тысяч автомашин. Из этого количества автомашин огромная часть осталась в руках белых, часть была скрыта владельцами машин и немало машин исколечено. В результате все-

го этого Советская республика в 1918 г. обладала автопарком, состоявшим из 10 тысяч автомашин. В последующие годы за счет вывоза скрытых владельцами автомобилей и частичного восстановления поломанных, автопарк медленно пополнялся, достигнув: в 1919 г. — 12 тыс. машин, в 1920 г. — 30 тыс., в 1921 г. — 14 тыс., в 1922 г. — 15 тыс., в 1923 г. — 15 тыс. и в 1924 г. — 17 тыс.

По окончании гражданской войны Страна советов, залечивая огромные раны, нанесенные войнами всему народному хозяйству, была лишена возможности вложить в автодорожное хозяйство средства, необходимые для его достаточного развития. Наряду с восстановительной работой во всех отраслях народного хозяйства, с огромной работой по восстановлению железнодорожного транспорта, проводилась работа по ремонту безрельсовых дорог. Медленно пополнялся автопарк, но это пополнение было настолько незначительным, что едва покрывало естественную убыль изнашиваемого автопарка. Этим объясняется то обстоятельство, что автопарк, достигнув в 1925 г. 18 тыс. автомашин, сохранил это количество до 1929 г.

По окончании восстановительного периода, когда Советский союз приступил к созданию крупной социалистической индустрии и социалистическому переустройству сельского хозяйства, к подведению новейшей технической базы под все отрасли народного хозяйства, — во всю ширь встал вопрос о ликвидации нашей автодорожной отсталости. До этого периода автодорожного хозяйства, как такового, по существу и не было. Совершенно отсутствовала автопромышленность. Дорожное хозяйство не имело механического оборудования. Производство дорожных машин в нашей промышленности не было налажено.

По вопросу о дорожных машинах т. Ленин писал в 1921 г. в письме к М. П. Горбунову: «Два инженера говорили мне, что в Америке делают дороги машиной, которая превращает проселок в шоссе только силой своего давления; как бы это важно было для нашей бездорожной полудикой страны».



Дорожное строительство на селе с участием населения (дер. Н. - Ликеево, Горьковский край)

Фото Березина



**Дорожное строительство в городах развернулось широким фронтом. Вековойный бульжник уступает место асфальту и орусчатке**  
Фото А. Шайхета

Автодорожные кадры в этом периоде насчитывались единицами, специальных учебных заведений по подготовке их не было. Отсутствие механизации и кадров не только тормозило развитие нового дорожного строительства, но и не обеспечивало нормальной эксплуатации существовавшего автодорожного хозяйства, не обеспечивало сохранность основного автодорожного капитала.

Организационная структура управления автодорожного хозяйства не обеспечивала должного развития этого отсталого участка социалистического строительства.

Между тем огромные темпы социалистического строительства во всех отраслях народного хозяйства настоятельно требовали более быстрого развития автотранспорта, требовали ликвидации векового бездорожья.

На помощь автодорожному хозяйству приходит советская общественность, которая объединяется в добровольном обществе Автодор, ставящем своей основной задачей практическое содействие автомобилизации страны и борьбу за хорошие дороги.

При помощи автодорожской общественности были преодолены исключительные трудности, стоявшие на первых шагах развития автодорожного хозяйства. Огромны заслуги общества в разрешении вопроса о создании советской автотромышленности.

1-й всесоюзный дорожный съезд, созданный по инициативе о-ва Автодора, определил основные пути развития автодорожного хозяйства, сыграл огромную роль в деле организации широкой общественной помощи разрешению автодорожной проблемы.

Начиная с 1929 г. прогрессивно растет автопарк. Его рост характеризуется следующими цифрами: в 1928 г. — 18 тыс. автомашин; в 1929 г. — 20 тыс.; в 1930 г. — 25 тыс.; в 1931 г. — 40 тыс. и в 1932 г. — 64 тыс. За эти годы вошли в строй следующие действующие заводы: завод им. Сталина в Москве и Ярославский завод, производящие грузовые автомашины; автогигант им. Молотова в гор. Горький. Эти заводы обеспечивают рост автопарка во второй пятилетке.

Огромные требования, предъявляемые страной к автотранспорту, попутно с расширением производства на существующих заводах, требуют строительства новых автозаводов, а также и мотоциклетного завода.

Создается сеть авторемонтных заводов и баз, предстоит огромная работа по гаражестроению. Исключительное значение приобретает разрешение проблемы перевода части автотранспорта на твердое топливо.

Уже сейчас автотранспорт в Советском союзе достиг того предела, когда он из подсобного вида транспорта превратился в транспорт, имеющий самостоятельные хозяйственные функции.

Особенно велика роль автотранспорта в перевозке с.-х. продуктов и обслуживании грузооборота на небольших расстояниях. В отдельных районах Советского союза автотранспорт является единственным видом транспорта, осуществляющего огромную работу по перевозкам.

Несмотря на огромную роль автотранспорта в общей системе народного хозяйства и зна-



чительные сдвиги в практическом разрешении проблемы автомобилизации страны, состояние эксплуатации автохозяйства оставляет желать лучшего.

С большими трудностями, без достаточного кадра квалифицированных сил, при отсутствии дорожной механизации и опыта, Страна советом приступает к новому строительству дорог и улучшению существующей дорожной сети. По мере механизации, выращивания новых кадров и накопления опыта, темпы дорожного строительства из года в год усиливаются. Значительно увеличиваются вложения в дорожное хозяйство. В 1929 г. Советский союз вкладывает в дорожное хозяйство 81 млн. долларов, в то время, как Италия в том же году вложила 18 789 тыс., Франция — 89 900 тыс., Англия — 96 279 тыс. и Германия — 168 930 тыс. В последующие годы вложения Советского союза в дорожное хозяйство растут, до-

Огромное значение в разрешении дорожной проблемы играет мобилизация внутренних ресурсов населения. Удельный вес трудового участия населения в дорожном строительстве из года в год увеличивается, являясь почти единственным источником строительства и ремонта низовой сети дорог.

И если в 1929 г. (первый год применения трудучастия) вложения населения дали в дорожном строительстве ничтожный эффект и в 1930 г. около 30 млн. руб., то в 1931 г. трудовые вложения населения достигли 160 млн. руб., а в 1932 г. (за 9 месяцев) эффект превысил размеры 1931 г.

Эти сдвиги являются следствием осознания широчайшими массами трудящихся деревни важности разрешения дорожной проблемы, а также следствием усиления помощи различных звеньев советской общественности дорожному строительству.

	Грунтовые дороги			Дороги с кам. покрыт			Искусствен. сооружен.		
	В километрах						в пог. метрах		
	1931	1932	%	1931	1932	%	1931	1932	%
Построено . . . . .	141 158	18288	129	721	1 058	147	222 710	228 824	103
Юремонтровано . . . . .	69 000	173 251	251	1 500	1 275	85	163 000	240 308	143

гоняся размеры вложений передовых в техническом отношении капиталистических стран. Растет, улучшается и совершенствуется сеть дорог союзного значения. Этот рост характеризуется следующими цифрами:

	В 1929 г.	В 1932 г.
Грунтовые дороги (улучш.)	32 616 км	42 029 км
Гравийные . . . . .	6 677 „	6 215 „
С каменным покрытием	12 509 „	15 242 „
Усовершенствованные . . . . .		
Всего . . . . .	51 802 км	63 507 км

Увеличивается и улучшается общая сеть урбанных дорог по Советскому союзу:

	В 1931 г.	В 1932 г.
Грунтовые дороги . . . . .	1 129 106	1 369 692
Улучшенные грунтовые . . . . .	46 421	66 339
Гравийные . . . . .	10 852	12 157
Дороги с каменным покрытием и усовершенствованные . . . . .	29 672	35 428
Высшего типа . . . . .	23	32
Всего . . . . .	1 216 074	1 483 648

Дорожное хозяйство получает за последние годы от советской промышленности первые партии дорожных машин. Было получено:

	За 1930 г.	За 1931 г.	За первое полугодие 1932 г.
Дорожных машин с мех. двига елями	1 284	3 573	1 399
Машин с конским приводом . . . . .	1 166	3 817	646
Прицепных вагонов . . . . .	350	1 100	—
Ручных машин . . . . .	—	107	—

Помещаема выше таблица, содержащая сравнительные данные о произведенных с трудучастием населения работах за 1931 г. и неполные сведения о работах за 9 месяцев 1932 г. дает яркую картину этих сдвигов.

В этих успехах имеется заслуга автодорожной организации, которая принимала руководящее участие в проведении опытных работ на этом участке и установления на основе этого опыта основных принципов организации и проведения дорожных работ с трудовым участием населения.

В результате этих успехов мы имеем в Советском союзе отдельные районы, преобразившие лицо своих дорог. К таким районам надо отнести Чувашскую национальную республику, покрывшую свою территорию густой сетью проезжих дорог улучшенного типа. К числу передовых районов надо отнести Марийскую область, Горьковский край, Среднюю Волгу и другие районы, добившихся исключительных успехов благодаря энтузиазму населения и применению социалистических методов труда. В этих районах на дорожном строительстве наиболее ярко проявляется новое отношение колхозников и индивидуальных к труду, который стал в условиях социалистического строительства делом чести, делом славы, делом доблести и геройства.

На помощь населению в его борьбе с бездорожьем идут новые кадры. Низовой технической дорожной персонал и организаторы трудучастия тысячами вырастают из актива колхозников, комсомольцев и автодорожцев села. Готовятся кадры во вновь созданных средних и высших дорожных учебных заведениях. До 1930 г. специальных автодорожных учебных заведений не было. Незначительный кадр специалистов готовился Московским, Ленинградским и Киевским транспортными инсти-

тутами, где были организованы автодорожные отделения. Низовой технический персонал до революции готовился «между прочим» в железнодорожных технических училищах. С 1930 г. организуется сеть автодорожных институтов, техникумов, дорстройучей и школ фабзавуча, увеличивающая из года в год контингент учащихся.

В 10 автодорожных институтах и 2 автодорожных отделениях транспортных институтов на 1/1—1931 г. обучалось 3972 чел., на 1/1—1932 г. — 7468 чел., и на 1/1—1933 г. контингент учащихся с новым приемом достигнет 10 284 чел. Выпуск 1931 г. дал 286 чел., 1932 г.—400 чел. В 59 автодорожных техникумах, организованных в 1930 г., на 1/1—1932 г. имелось 22 тыс. учащихся. Выпуская в 1932 г. 3 тыс. чел. и проводя новый прием на 12 тыс., техникумы на 1/1—1933 г. увеличивают свой контингент до 31 тыс. учащихся. Кроме этой сети организованы 56 дорстройучей и 28 школ ФЗУ, обучающие 20 тыс. чел. Выпуская в этом году 2 500 чел., эта сеть новым приемом в 1932 г. увеличивает контингент учащихся до 31 500 чел. Огромная сеть курсов готовит десятки тысяч шоферов. В этой работе огромную долю взяли на себя организации Автодора.

Если в количественном отношении мы в подготовке кадров достигли огромных успехов, то в деле качественного повышения учебы и поднятия квалификации существующих кадров предстоит огромная работа.

Октябрьская революция создала условия, в которых создавались новые отрасли хозяйства, в которых отдельные отрасли народного хозяйства получили свое быстрое развитие. Октябрьская революция дала жизнь автопромышленности, обеспечила рост и развитие дорожному хозяйству.

Эти успехи могли иметь место только благодаря неуклонному проведению генеральной линии партии, борьбе с правыми и «левыми» оппортунистами в отношении социалистического переустройства всего народного хозяйства и в частности разрешения автодорожной проблемы.

Если до революции бездорожье являлось союзником царского правительства, а небольшая сеть существующих дорог обслуживала интересы торгового капитала — в наших условиях бездорожье является врагом социалистического строительства, и дорожное хозяйство получает свое наибольшее развитие в низовой сети, обслуживающей интересы широчайших масс крестьянского населения. Создается новая дорожная культура.

Разрешение дорожной проблемы отнюдь не является узкой хозяйственной задачей. Благоустроенная низовая сеть дорог, способствуя организационно-хозяйственному укреплению



новосозданная в период первой пятилетки автодорожная промышленность потребовала огромных кадров подготовленных людей. На снимке — учебный комбинат Ярославского автозавода

Фото С. Козьмо

колхозов и ликвидации противоположности между городом и деревней, становится мощным условием поднятия культурно-бытового уровня деревни.

За эти годы создана новая производственно-техническая база для быстрого развития автодорожного хозяйства. Растут новые автодорожные кадры. Дорожное и автомобильное хозяйство обрастает огромным общественным активом. В передовых рядах этого актива должен стать каждый автодоровец.

Создав новое автодорожное хозяйство, Советский союз под руководством коммунистической партии и при активной помощи советской общественности ликвидирует отставание автодорожного хозяйства от общих темпов социалистического строительства. Эта задача и впредь должна разрешаться при активном действенном участии и помощи миллионной армии автодоровцев.

**Преодолеем пережитки капитализма в экономике и сознании людей, одержим решительную победу над косностью, рутинной, бюрократизмом, мелкобуржуазными привычками. Превратим все трудящееся население нашей страны в активных строителей социализма.**

# АВТОТРАКТОРНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ К XV-ЛЕТИЮ ОКТАБРЯ

БЕСЕДА С ЗАМ. НАЧ. АВТОТРАКТОРНОГО УПРАВЛЕНИЯ НАТ Т. РОЗОВСКИМ

До Октября в старой России фактически автостроения не существовало вовсе: выпуск автомобилей исчислялся десятками, а тракторы совершенно не выпускались. Лишь в 1916 г. была сделана первая попытка постройки завода полукустарного типа (б. АМО).

Быстрое развитие автотракторной промышленности в СССР, которое приковывает к себе внимание всего мира, является результатом осуществления генеральной линии нашей партии в реконструкции промышленности, сельского хозяйства и механизации труда.

Коллективизация крестьянских хозяйств, организация мощных государственных совхозов осуществляются на базе тракторизации сельского хозяйства. Экономические сдвиги в области промышленности и сельского хозяйства теснейшим образом связаны с автомобилизацией страны, с реконструкцией транспорта, в частности транспорта автодорожного.

Поэтому естественен огромный спрос на тракторы и автомобили.

В течение первого пятилетия созданы такие гиганты, как Сталинградский и Харьковский тракторные заводы, Московский и Нижегородский автомобильные заводы, завод Шарикоподшипник, строится Челябинский тракторный завод и т. д.

Автотракторная промышленность уже теперь, когда заводы переживают еще по существу пусковой период, заняла очень значительный и ответственный участок в нашей индустрии — до 20% по удельному весу в советском машиностроении. Идет огромный рост количества занятых в автотракторной промышленности рабочих — с 5,2 тыс. в начале 1930 г., до 70 тыс. рабочих к началу 1932 г., причем не менее 50% рабочих — молодежь.

Как известно, молодой состав рабочих наших автотракторных заводов вызвал скептические усмешки «серьезной» буржуазной печати,

которая указывала на невозможность овладеть пуском автотракторных заводов с их совершеннейшими и сложнейшими агрегатами и оборудованнием при таком составе неподготовленных рабочих.

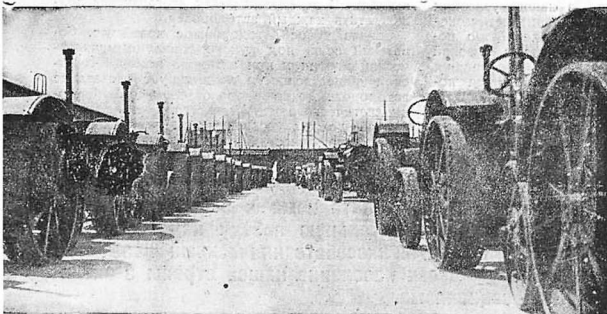
Действительность опрокинула эти скептические «прогнозы». Злорадство наших классовых врагов по поводу первых неудачных шагов Сталинградского тракторного завода сменилось вынужденным признанием наших успехов. Мы учли ошибки пускового периода СТЗ. Если СТЗ в первые 9 месяцев овладел своей мощностью на 7,5%, то Харьковский тракторный за тот же промежуток овладел 29% мощности и московский автомобильный завод — на 37%.

За темпами пуска тракторных и автомобильных заводов с напряженным вниманием следила и следит вся страна. В частности автодорожская общественность с самого начала строительства Нижегородского автозавода настаивала на максимальном и скорейшем осуществлении его мощности, поднимала тревогу по поводу предполагаемого сокращения его исходной мощности.

В преодолении болезней и трудностей пускового периода выковывался рабочий и технический актив на наших заводах. Создавались испытанные кадры советских рабочих и специалистов из состава молодых рабочих-энтузиастов. Наши новые автотракторные заводы, которые мы будем строить во второй и третьей пятилетке, уже в значительной степени будут обеспечены опытными работниками.

Преодолевая трудности пускового периода, мы достигли в автотракторном производстве в течение первого пятилетия таких успехов, которые не могут умалить даже наши классовые враги.

Автотракторная промышленность за пятилетие дала стране 115 тыс. тракторов, вместо намеченных по первоначальному плану 86 тыс.,

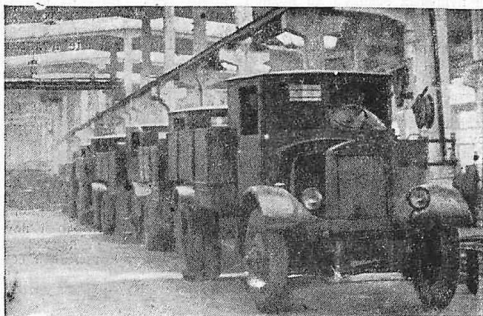


Готовые тракторы Сталинградского завода в ожидании погрузки на жел. дорогу

Фото Чеботарева  
(Союзфот)

**Готовые пятитонные грузовики Ярославского автозавода в сборочном цеху завода**

Фото Блохина (Союзфот.)



и около 60 тыс. автомобилей, не считая других видов автотракторной продукции в виде моторов, и автопринадлежностей и пр. По тракторостроению мы вышли на второе место в мире, уступая лишь САСШ.

Следует отметить, что главная масса выпущенных тракторов составляет 15—30-силльные Интеры, а автомобили — грузовые машины.

В ближайшей перспективе — пуск Челябинского тракторного завода, который будет выпускать мощные гусеничные тракторы типа Катерпиллер.

Наши крупные социалистические хозяйства требуют мощных гусеничных тракторов. Преимущество гусеничных тракторов заключается, наряду с максимальным использованием мотора, в способности успешно работать сейчас же после таяния снегов, после проливных дождей, на вязкой почве — там, где обычно буксует колесный трактор.

Колесный Интернационал имеет большие неоспоримые достоинства, у него великолепное сцепление, но те зерносовхозы Казахстана и вообще юго-востока СССР, которые имели одни только Интеры, опаздывали с посевами на 4—5 дней, так как Интеры после таяния снегов буксуют на вязкой почве. А опоздания с посевом в засушливых районах хотя бы на несколько дней значительно снижают урожай.

Отсюда ясно все значение усиления советского производства гусеничных тракторов, скорейшего окончания строительства Челябинского тракторного завода.

На страницах «За Рулем» уже неоднократно отмечалось, что темпы строительства автомобилей у нас отстают от объема тракторостроения, что соотношение между количеством тракторов и автомобилей в совхозах и колхозах ненормально, что эта диспропорция болезненно сказывается в сельском хозяйстве и на транспорте.

Нам нужно еще и еще увеличить выпуск автомобилей. Развертывание автостроения за первое пятилетие характеризуется такими данными: за первые 3 года (1929—1931) мы выпустили 30,8 тыс. автомобилей, в том числе 22,6 тыс. из импортных частей. Один 1931 г. дал 20,6 тыс. автомобилей. В 1932 г. мы должны

выпустить 28 тыс. машин, в том числе лишь 1 300 из импортных частей.

В 1933 г. намечается почти удвоение выпуска машин (50 тыс. автомобилей), причем 90% составляет грузовики и только 10% — легковые машины.

Принятый размах автомобилизации диктуется решением XVII партконференции о том, что во втором пятилетии дорожное и шоссеное строительство и автомобилизация должны получить более быстрый темп развития, чем другие виды транспорта.

Постройкой Нижегородского и реконструкцией Московского заводов мы разрешили задачу массового выпуска легких (полутракторных) и средних (2—3-тонных) грузовиков, обеспечив для них твердую производственную базу. Вопросы строительства многотоннажных (5 тонн и выше) грузовиков и легковых автомобилей еще не вполне разрешены. Грузовик большого тоннажа и легковая машина должны еще, по нашему мнению, получить свои соответствующие производственные базы.

ВАТО осуществляет дифференциацию производства по отдельным агрегатам автомобиля, специализацию новых заводов на производстве одного определенного агрегата или детали и кооперацию специализированных производств. Начало такой организации производства положено строительством Уфимского завода моторов, Самарского заводаcarbюраторов, а также организацией в Горьком производства колес для всех существующих автозаводов.

Автотракторная промышленность вызвала к жизни целый ряд подсобных предприятий и смежных производств. Имеется целая сеть заводов, например, отчасти объединяемых трестом ВАТО — Запчасть по производству запасных частей к тракторам и автомобилям. В работу основных автотракторных заводов втянут целый ряд заводов (свыше 100 предприятий), смежных отраслей промышленности.

Заканчивающееся пятилетие ставит перед автотракторной промышленностью ряд актуальнейших задач, которые предопределяют характер автотракторостроения на второе пятилетие. В первую очередь предстоит доведе-

ние пущеных заводов до полной пропускной способности и создание производственных баз для большегрузных и легковых автомобилей. Необходима реконструкция тракторных заводов, перевод одного из них на производство более мощных колесных тракторов, а другого — на выпуск гусеничных тракторов.

В порядке дня — строительство ряда специализированных автозаводов (по производству рессор, кузовов) и подсобных цехов штампов, моделей, приспособлений и специального инструмента).

Особенно актуальна разработка новых типов машин, в которых нуждается страна.

Развитие автотракторной промышленности зависит в значительной мере от дальнейшего разветвления смежных отраслей промышленности, в первую очередь автотракторной металлургии, электрооборудования, метизов, резины и т. д., потребление которых будет быстро расти.

Автотракторная промышленность капиталистических стран не имеет в настоящее время

никаких перспектив. Ее база катастрофически суживается. Рабочие тракторных и автомобильных заводов, в том числе и заводов Форда, где полный развал, каждодневно стоят перед угрозой лишения заработка. Огромная часть их, в том числе и высоко квалифицированные рабочие уже в течение продолжительного времени не имеют работы.

Пролетариат советской автотракторной промышленности встречает XV годовщину Октября с несокрушимой уверенностью в победе, с огромными перспективами для развития. Предстоит еще дальнейший пуск автотракторных гигантов, дальнейшее увеличение спроса на автотракторную продукцию.

Проводя неуклонно генеральную линию нашей партии, под руководством Центрального комитета и ее вождя т. Сталина, — мы разрешим полностью стоящие перед нами задачи в области автотракторного производства.

**М. Н.**

## 7 НОЯБРЯ СТАРТ 2 ВСЕСОЮЗНОГО КОНКУРСА ИМЕНИ XV ГОДОВЩИНЫ ОКТЯБРЯ

Первый всесоюзный конкурс строенных бригад, несомненно, дал хорошие результаты. Автохозяйства, правильно понявшие задачи конкурса и сумевшие провести его у себя, не только выполнили свои задания по всем показателям, но и значительно их перевыполнили. Это говорит о наличии больших, неиспользованных внутренних ресурсов на местном транспорте, которые нужно лишь суметь выявить и реализовать.

Отвечая на требования рабочих-местрановцев, ЦК Союза местран, Судотранс, Союзтранс и газета «Гудок» объявили второй всесоюзный конкурс имени XV годовщины Октябрьской революции по оздоровлению парка и строенных бригад.

Началу второго конкурса предшествует месячник оздоровления парка, месячник борьбы за право участия в конкурсе. За этот месячник автопредприятия должны довести свой ходовой парк до плановых норм (т. е. в среднем до 70%). Только при выполнении этого условия автобазы и гаражи получат право участвовать в новом конкурсе. В этом основное отличие второго конкурса от первого, когда любое автопредприятие, хотя бы и не выезжающее из прорыва, могло выставить свои машины для участия в конкурсе.

В первом конкурсе, отдельные машины показывали прекрасные образцы работы, в то время как их автопредприятие в целом плелось в хвосте, не выполняя плана.

Помимо автобаз и гаражей во втором конкурсе будут участвовать авторемонтные заводы, работники автопланирования (как самостоятельные, так и при гаражах); обслуживающий персонал: грузчики, работающие на конкурсной машине, и кондуктора на автобусах.

Премии будут бригады тех машин, которые полностью выполнят следующие условия конкурса: проведут у себя подлинный хозяйствен, выполнят график работы машины без срыва строенной езды; выполнят план по качественным и количественным показателям, дадут наибольшую экономию горючего, смазочного и резины, выполнят плановый пробег без ремонта, ликвидируют простои по вине шофера и т. д.

Для автохозяйств выработаны особые условия.

«Месячник штурм» проводится с 1 октября по 1 ноября; к этому сроку автопредприятия должны выделить конкурсные машины.

Старт 2-го всесоюзного конкурса состоится 7 ноября. Продлится конкурс до 31 декабря 1932 г.

Для награждения лучших шоферов установлены 65 премий от 200 до 750 руб. на каждого члена бригады; кроме того, выделено 85 тыс. рублей для премирования контор Союзтранса, облдортрансов, автохозяйств и профорганизаций; для ремонтных заводов и мастерских устанавливается премия на сумму 100 тыс. рублей.

В конкурсе будут участвовать 1 000 машин: 850—грузовых, 150—автобусов и 50 такси.

2-й всесоюзный конкурс должен оздоровить автомобиль, максимально увеличить срок его работы, положить конец обезличке в ремонте и езде, улучшить эксплуатационные измерители и т. д.

Это — основные и решающие задачи местного транспорта в его борьбе за выполнение плана IV квартала завершающего года первой пятилетки.

**Т. Р.**

# Две кривые

## РАЗВАЛ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ФОРДА

Америка, как известно, классическая страна автомобилей. 23 млн. быстрходных машин рассыпано по стране, увеличивают подвижность ее населения и обеспечивают дост. производительных сил.

Форд — кумир буржуазии, проповедник рационализированного процветающего капиталистического общества, в своих книгах объяснял успехи индустриализации САСШ развитием автомобилем и горделиво поучал человечество как надо работать и... зарабатывать.

Форд казался непоколебимым колоссом. Он ставил свои предприятия в полную независимость от банков. Это было совершенно невероятным для американских нравов. Он неуклонно из года в год повышал производство автомобилей, засыпая ими буквально все углы земного шара.

Наконец, Форд пытался по-своему, по-капиталистически разрешить рабочий вопрос — создать идиллию в отношениях между трудом и капиталом.

Форд самодовольно указывал, что рабочему классу не нужно никаких профессиональных организаций, никакой классовой борьбы, и что у умного, расчетливого и «доброего» капиталиста рабочим живется и без этих организаций, как в раю. В качестве примера приводил свои предприятия.

В гор. Горьком, на берегу Оки мы выстроили в поле огромный завод, выпускающий автомобили фордовского типа. Мы скопировали фордовскую модель, мы посылали к Форду наших рабочих и инженеров на выучку, и сейчас твердо и уверенно, шаг за шагом побеждая трудности пускового периода, развертываем производство машин, создаем планы постройки новых заводов, стремясь утолить ненасытную жажду страны в автомобилях.

Пока строился завод в Горьком, капиталистический мир все глубже и глубже погружался в бездну кризиса. Американский «президент процветания» Гувер переименован своим народом в «президента голода».

На заводах Форда в Детройте, того самого Форда, который хвастал прекрасным положением своих рабочих, демонстрации безработных расстреливались из пулеметов.

Форд не пишет больше книг с поучениями для человечества о своих методах работы. Он давно отказался даже от своих технических принципов — стандартной модели, торопливо подлаживаясь под вкусы покупателей, ежегодно меняя модели.

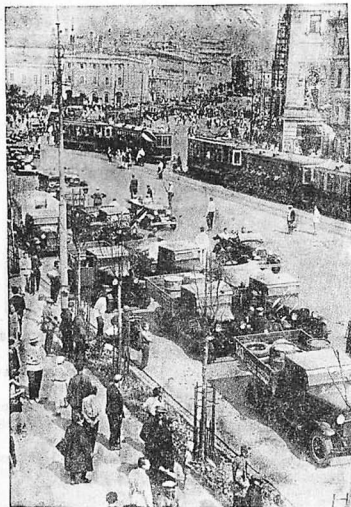
Сейчас уже ничто не спасает положения. Последние сведения, осторожно проникающие в капиталистическую печать, рисуют картину окончательного развала на предприятиях Форда.

На главных заводах, где работало до кризиса 120 тыс. человек, сейчас работают едва 15 тыс. Заводы загружены всего на 6% производственной мощности. Их все время лихорадит.

Отдельные заводы и цехи то открываются на короткое время, то закрываются. Ни один человек не уверен в завтрашнем дне. Рабочие надрыдают в непосильной работе, бунтуют и пачками увольняются. Распалась вся стройная система технологического процесса. В огромной степени вырос брак в литейной.

За отсутствием работы от Форда уходят даже старейшие работники, проработавшие в его предприятиях десятки лет. Главный инженер Мено, начальник литейной Бреди и модельной — Мак-Милен уже уволены. Основной костяк — средний командный состав фордовских заводов — мастера и помощники массами уходят с предприятия, которому они отдали большую часть своей жизни.

Нужна ли лучшая картина, более ярко и красочно рисующая борьбу двух систем, — капиталистической и социалистической, чем сопоставление положения дел с автопроизводством за последние 5 лет в Америке и СССР.



Уверенно побеждая трудности, мы идем вперед, строя на ую для нас автомобильную промышленность. На снимке — пробег первой партии полуторатонных грузовиков производства Горьковского автозавода

Фото С. Шингарева

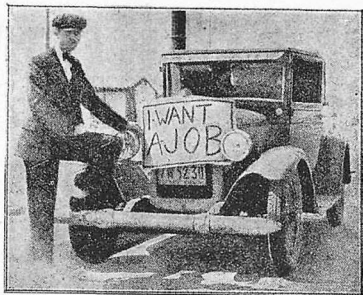
Со скрежетом зубовым буржуазные экономисты вынуждены признать, что «единственная в мире страна, где автопроизводство за последние годы не уменьшилось, а увеличилось — это СССР».

Проведение на практике генеральной линии партии в индустриализации страны, решительная большевистская борьба с трудностями позволяет нам прийти к 15-й годовщине Октября с решающими победами на всех и в частности автомобильном участке нашего хозяйственного фронта.

Два одновременных процесса — развал и гниение капитализма и бурный рост социалистической промышленности — рисуют две кривые. Одну — социалистическую, гордо вздымающуюся вверх, и другую — капиталистическую, «затухающую», круто спадающую вниз.

Великое соревнование двух систем, осуществление лозунга «догнать и перегнать» в технико-экономическом отношении передовые капиталистические страны началось, у старта четверть года тому назад, где мы были с 10 тысячами автомобилей против 23 млн. автомобилей в Америке.

Догнать и перегнать капиталистические страны в частности Америку на автомобильном участке несомненно мировой рекорд на



«Счастливым» обладателем автомобиля в САСШ, привесиз плакат: «Я безработный», предлагает себя вместе с автомобилем любому нанимателю за любую цену

дальность пробега. Но уже сейчас, на рубеже двух пятилеток, вырисовываются контуры будущих побед.

Н. Беляев

## „СКОРАЯ ПОМОЩЬ“ НА СОВЕТСКИХ МАШИНАХ „ФОРД-АА“

31 августа сего года вступила в эксплуатацию первая советская машина «Форд-АА», приспособленная для оказания скорой помощи.

Это достижение освобождает нас от импортной машины «Мерседес», применяемой до сих пор для скорой помощи и дает основу для расширения автобазы скорой помощи.

При испытании кареты с нагрузкой 7 чел., скорость доходила до 72 км в час, и несмотря на скверную дорогу машина шла плавно.

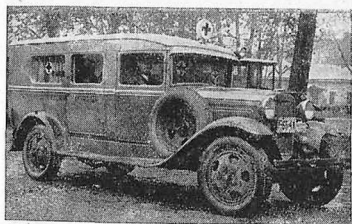
Машина оборудована силами мастерских и по инициативе директора автобазы скорой помощи.

Изменению подверглась амортизация: вместо задних рессор заводского образца поставлены рессоры со следующими данными: длина 1180 мм; заднее плечо — 470 мм, переднее — 710 мм; прогиб — 166 мм, толщина 76 мм, составленная из 11 листов: 1-й и 2-й лист по 10 мм толщины, 3, 4 и 5-й — по 8 мм, 6 и 7 — по 6 мм и 8, 9, 10 и 11 — по 5 мм.

Прикрепление сохранено прежний. В виду удлинения рессоры переднее крепление к раме перенесено на 280 мм вперед.

Дополнительно установлены амортизаторы системы Бюнк.

Передняя рессора также снята и заменена новой, длина которой 780 мм, прогиб — 200 мм, толщина — 60 мм, составленная из 11 листов: толщиной коренной — 7,5 мм, 5 листов по 6,5 мм и 5 листов по 4,0 мм.



Первый грузовик Горьковского завода, переоборудованный в машину скорой помощи

Фото А. Никитенко

На кулаках установлены два амортизатора системы Бюнк. Кузов оборудован по образцу кареты «Скорая помощь» «Мерседес».

Габабит: высота внутри кареты — 1300 мм, ширина внутри кареты — 1300 мм, длина внутри кареты — 2210 мм.

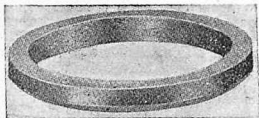
Машина имеет два сигнала: сирену, работающую отработанными газами, и электро-сигнал.

Москва

В. Никитенко

# НОВЕЙШИЙ МЕТОД РЕМОНТА ГЛУБОКИХ КЛАПАННЫХ ГНЕЗД

Еще десять лет тому назад тысячи цилиндрических блоков и цилиндрических крышек, как только одно или несколько клапанных гнезд изнашивались настолько глубоко, что дальнейшая шлифовка или притирка их делалась



невозможной и в двигателе ее получалось достаточной компрессии, выбрасывались в лом и отправлялись на переплав.

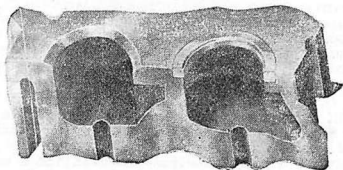
В настоящее время такие цилиндрические блоки или крышки могут быть отремонтированы совершенно заново путем вставки новых гнезд. Этот метод давно практиковался автомобильными механиками, но применение его в массовом масштабе началось всего 4 года назад, благодаря выпущенному на рынок контактно-му прибору для разбурки гнезд и в связи с стандартизацией размеров вставных колец-гнезд для разных двигателей.

В настоящее время имеется прибор для разбурки гнезд с набором направляющих стержней различного диаметра, резовых головок и резов, а также разного размера колец-гнезд. Эти кольца-гнезда отливаются отдельно из твердого чугуна лучшего качества, они гораздо тверже и служат дольше, чем гнезда нового цилиндрического блока.

Разбурка гнезд этим прибором может производиться без снятия блока с шасси,

так как нет надобности настройки прибора, регулировки или обмена его. Прибор снабжается направляющим стержнем и резовой головкой соответственного размера для данного двигателя и устанавливается на блоке в одну минуту. Разбурка всех гнезд и вставка колец на 4-цилиндровом блоке занимает не больше 30—45 минут. Расточить стенку блока насквозь невозможно, так как резовая головка имеет постоянный стопор и глубже, чем на 3/16 дюйма (наиболее распространенный размер толщины кольца), разбурить не может. Разбурка производится резом с двумя резовыми кромками, благодаря чему давление распределено на прибор в равной мере (исключая боковое давление).

Разбурочный прибор сконструирован так, чтобы направляющий стержень и резовые го-



ловки были взаимозаменяемыми другими размерами стержней и головок. Это сделано для того, чтобы дать возможность даже мелкому гаждажу пользоваться этим прибором с ограниченным набором стержней и резовых головок.

Нью-Йорк

Свидло

## ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА „За Рулем“

Ограничение тиражей заставляет значительно с кращать отпуск журнала для розницы и удовлетворять в первую очередь подписчиков.

Чтобы обеспечить себя журналом, подпишитесь или возобновите подписку на 1933 г. заблаговременно на местной почте. Долгосрочная подписка обеспечивает наиболее аккуратную доставку.



# ИЮЛЬСКОЕ ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦК —

## В ОСНОВУ РАБОТЫ АВТОДОРА ПО ПОДГОТОВКЕ АВТОКАДРОВ

Опубликованное постановление ЦК ВКП(б) от 19/VII—1932 г. о подготовке шоферских кадров ставит перед всеми работниками автомобильного транспорта, и в частности перед автодорожкой общественностью, вопрос о необходимости коренной реорганизации дела подготовки кадров и обеспечении автопарка таким составом водителей, который сумел бы оправдать требования, предъявляемые в настоящий момент партией и правительством к социалистическим автохозяйствам.

Констатируя крайне низкую квалификацию шоферских кадров и неудовлетворительность организации подготовки и переподготовки шоферов с вытекающими отсюда большой текучестью, низким состоянием труддисциплины, (прогулы, пьянки, аварийность), засоренностью отдельных автохозяйств классово-чуждыми элементами, ЦК партии наметил целый ряд конкретных указаний, выполнение которых является делом чести всей массы работников автомобильных хозяйств и в первую очередь автодорожской общественности.

Одним из важнейших пунктов постановления ЦК партии является проверка производственной подготовленности всего личного состава шоферов. Развернувшаяся работа показывает, что на этом участке как в центре, так и на местах не все благополучно. Статья т. Осин-

ского, помещенная в газете «Известия», чрезвычайно своевременно указала на те бюрократические извращения, которые по существу смазывают проведение этого важнейшего мероприятия.

Вместо большевистской организации проверки работа многих бюрократических комиссий свелась к формально повторяющемуся отбору шоферов, не обеспечивающему действительно очищения рядов автотрактористов от негодного и разложившегося элемента.

В ряде краев и областей проверка превратилась в формальный экзамен «по теории», без привлечения внимания общественности, без учета классово-политического лица проверяемого, поведения его на производстве и знания им техники своей профессии.

Задача автодорожской общественности в настоящий момент — включение автодорожского актива во всю работу по проведению проверки и организации общественного мнения вокруг проверяемых кадров.

Наряду с проведением проверки, Центральный комитет партии указывает на необходимость организации массовой работы по повышению квалификации работающих кадров.

Реализация этого указания — дело огромной важности. Ведь значительное количество шоферов, работающих на транспорте, чрезвычайно скверно подготовлено, не знает своей машины, правил ухода и эксплуатации, в результате чего автомобильный парк несет громадные убытки — простои, усиленный износ и преждевременная амортизация материальной части.

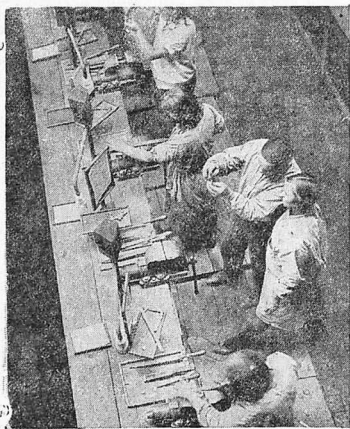
О-во Автотор, проведшее большую работу по подготовке автомобильных кадров, не может пройти мимо этой проблемы, не оказав соответствующей помощи государству в деле поднятия квалификации шоферов.

На данный период основная форма работы коллективов Автотора в автохозяйствах — это работа по организации кружков повышения квалификации, в которые должны быть втянуты все шоферы и вспомогательный состав данного автомобильного хозяйства.

Работа по повышению квалификации в этих кружках должна вестись таким образом, чтобы каждый, окончивший кружок, мог пройти государственные испытания и повысить свою категорию.

Большую роль в этом деле могут сыграть заочные курсы по повышению квалификации шоферов, организованные Автотором. При умелой организации бригадной проработки получаемых лекций, надлежаще поставленной консультации заочников в автохозяйствах, метод заочного обучения может дать большие результаты.

Помимо кружковой работы необходимо включить в дело повышения квалификации работающих шоферами кадров, также стационарную курсовую сеть Автотора. Организация



Подготовка рабочих для автотракторной промышленности по методу ЦИТа

Фото А. Шайхета

групп повышения квалификации при стационарных базах Автодора должна вестись на основе заключения договоров с хозяйственниками, причем объем знаний должен даваться по программам, разработанным Цудортрансом.

В постановлении ЦК партии уделяется особое внимание подготовке новых кадров шоферов. Возложение на Цудортранс обязанности общего руководства и инспектирования подготовки и переподготовки шоферских кадров во всех советских, общественных организациях ликвидирует обезличку, до настоящего времени господствовавшую в этом деле. Разнобю в содержаниях программ и методике обучения должен быть положен конец.

ЦК ВКП(б) предписывает установление программ подготовки с таким расчетом, чтобы каждый обучаемый имел обязательное количество часов практической езды на машинах (не менее 20—30) и стажировку вновь выпущенных шоферов в качестве пом. шофера — не менее двух месяцев с обязательной их работой на текущем ремонте.

Нужно отметить, что многие из школ и курсов, подготавливающих в настоящее время шоферов из соображений «экономии», давали курсантам не более 10 часов практической езды. Это, естественно, влекло за собой большую аварийность. Поэтому доведение количества часов практической езды до 20—30 является обязательным для всех школ и курсов, подготавливающих профессиональных шоферов.

Кроме того, важнейшим мероприятием в деле повышения качества подготавливаемых должно быть усиление практической работы по монтажу, ремеслам и мелкому путевому ремонту, обеспечивающим тесную увязку теории и практики.

Указание т. Сталина о том, что «практика без теории — слепая, а теория без практики —



Лучший комсомолец, активный селькор — слушатель курсов рулевых трактористов в Ольховатке (ЦЦО) т. Королаевский Петр, получивший первый билет на собрании, посвященном обмену комсомольских билетов  
Зарисовка С. Ковровского

беспредметна» должно быть твердо усвоено всем преподавательским составом школ и курсов. Это особенно необходимо помнить руководителям автодорожных учебных баз, в значительной степени еще не усвоившим тех требований, которые предъявляются к шоферу социалистического автомобильного транспорта.

Основой всей работы по организации учебной сети Автодора должно быть повышение качества подготовки.

Твердое и неуклонное выполнение программ Цудортранса, максимальное насыщение учебных занятий практикой, тщательный социальный отбор курсантов и надлежащее их политическое воспитание являются теми узлами, вокруг которых должна вестись работа по реорганизации учебной сети.

Утвержденное президиумом Центрального совета Автодора положение о реорганизации учебной сети Автодора должно быть неуклонно проведено в жизнь. Кустарщине, безалаберности и легкомысленному отношению к подготовке автомобильных профессиональных кадров должен быть положен конец.

Постановление ЦК партии о шоферских кадрах должно быть со всей тщательностью проработано всеми руководящими автодорожскими работниками и положено в основу практической работы.

А. Штейнер

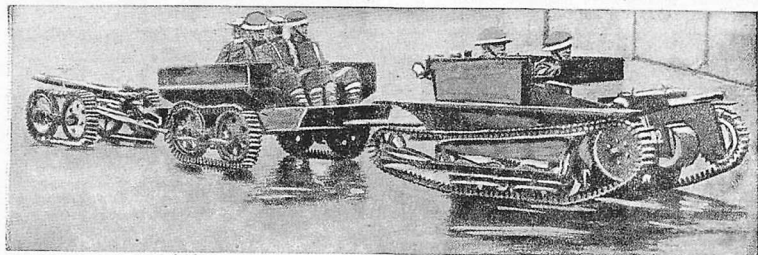


Комсомолец Мальшев Сергей работает слесарем МТС Фоловск г.о Янча Нижне-волжского края, проявил себя лучшим ударником по перевыполнению норм выработки на 70%  
Зарисовка С. Ковровского

## Танкетки. Броневые автомобили.

## СПЕЦИАЛЬНЫЕ ВОЕННЫЕ МАШИНЫ

Иллюстрации к статье взяты из книги немецкого проф. Ф. Гайля «Танки»



Тракторная противотанковая пушка (30—40 выстрелов в минуту) (Англия)

Наряду с развитием танкостроения мы наблюдаем появление в армиях крупнейших государств особого вида боевой машины — танкетки. Танкетка представляет собою быстроходный, отлично маскирующийся легкий танк небольших размеров, выполняющий задачи пулеметовоза в пехоте и разведчика в коннице и мото-мехчастях. Основные свойства танкетки типа английской «Карден Ллойд» следующие:

1) вес—1,8 тонны, 2) мощность—25 HP (лошадиных сил), 3) скорость—38 км в час, 4) запас горючего—31 л, 5) радиус действия—80 км, 6) вооружение—1 легкий пулемет, 3 тыс. патронов, 7) толщина брони—4—6 мм, 8) высота—1,44 м, 9) ширина—1,82 м, 10) длина—2,6 м, 11) преодолевает препятствия: горизонтальные—1,2 м, вертикальные—0,5 м, брод—0,5 м, под'ем—30°, 12) команда—2 человека.

Из приведенной краткой характеристики танкетки мы видим, что эта боевая машина очень подвижна, способна маневрировать вне дорог, обладает огневой силой (пулемет защищен броней) и радиусом действия, равным двум суточным переходам конницы и пехоты и одному суточному переходу (форсированному) конницы. При движении в составе мото-мех. соединений танкеткам придется периодически производить дополнительную заправку горючим, так как средний переход мото-мех. соединения равен 150—200 км. На такое расстояние танкетку лучше всего перевозить на специальной машине, дабы сохранить возможно больше ее гусеничную ходовую часть.

Появление танкеток в войсках позволило по иному разрешить ряд разведывательных задач в пехоте, коннице и мото-мех. частях. Если какой-либо небольшой разведывательной части пехоты или конницы (роте, эскадрону) придать взвод танкеток (5 штук), то они позволят вести разведку решительно, боем, маневрируя танкетками для ликвидации огневых точек противника (в основном — его пулеметов). Иллюстрируем эту мысль маленьким тактическим примером. (См. схему № 1).

Разведчасти синих, наступая с севера, заняли одним кавзводом с пулеметами южную окраину д. Ярцево. Разведывательный отряд красных (кав. эскадрон и взвод танкеток) решил сбить синих и захватить их в плен. Для этого эскадрон красных спешился на высоте 90,5 и повел наступление на д. Ярцево. Одновременно взвод танкеток направился в обход синих с востока, а сильный раз'езд — с запада.

Совершенно очевидно, что это не рецепт на все случаи жизни, но наиболее целесообразное использование танкеток для маневра.

Танкетки, применяясь к местности и укрываясь высотой и рошицами, должны неожиданно атаковать пулеметы синих, расстреливая на ходу их команду из своих пулеметов. Если от высоты 90,5 до пулеметов синих было около 1 км, то через 5—7 минут танкетки уже ворвутся в расположение синих. На этом кратком тактическом эпизоде мы показали сущность маневра танкеток, придаваемых кавалерийским частям в разведке. Оставляем пока

открытым вопросом о борьбе с танкетками, о чем будет речь в особой лекции.

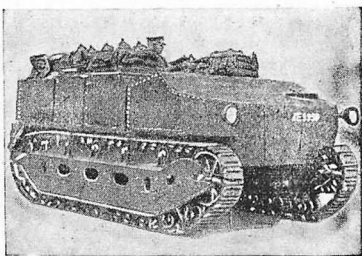
Примерно такова же совместная работа танкеток с пехотой. При решении той или иной тактической задачи надо помнить всегда о маневре, т. е. о действии, которое будет сочетать сковывание противника с фронта (примерно) и удар во фланг или тыл. Благодаря повышенной проходимости, быстроте и бронировке танкетка наиболее пригодна для маневрирования вне дороги при отрыве от пехоты или конницы.

Однако роль танкетки не ограничивается одним лишь участием в работе разведчастей. Танкетки могут действовать при атаке переднего края обороны противника (рвать проволоку, бороться с пулеметами), могут применяться для прикрытия отхода своих войск и т. д. В этом отношении предстоит еще много опытных проверок, над которыми работает большинство армий. Во всяком случае танкетка позволила придать пулемету, поставленному в ней, такую подвижность и относительную защиту, какие пулемет в маневренной войне еще не имел. Это обстоятельство нужно учитывать при оценке современных тактических форм боя.

### Бр-невые автомобили

Появление быстроходных танков и танкеток поставило в некоторых странах на очередь вопрос о переоценке роли бронеавтомобиля. Дело в том, что ряд задач, которые раньше решал бронеавтомобиль, с большим успехом и эффектом решает современный танк.

Бронеавтомобиль, даже повышенной проходимости, трехосный, не может действовать там, где без труда проходит танк. И все же большинство военных специалистов признало, что на данном этапе строительства вооруженных сил бронеавтомобиль найдет еще доста-



Бронированный транспортер пехоты

точно широкое применение в условиях боевой работы. Это положение будет более понятно, если мы ознакомимся с краткой характеристикой наиболее типичных современных бронеавтомобилей:

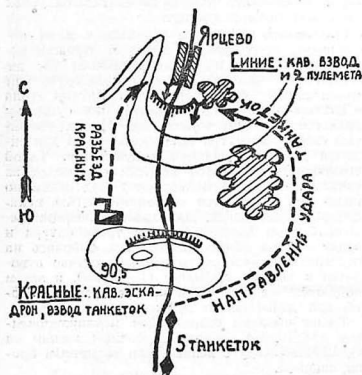
Франция и Англия идут пока в деле конструкции бронеавтомобилей разными путями. В Англии принят на вооружение более быстроходный тип бронека, во Франции — менее быстроходный, но зато более повышенной проходимости — колесно-гусеничный. Последняя конструкция английского бронека (см. снимок в первой статье) — шестиколесный автомобиль «Ланчестер». Скорость его около 70 км в час по дорогам, радиус действия около 240 км, вооружение — 3 пулемета, броня 8 мм, вес 6,75 т. На задние колеса может одеваться специальная гусеница.

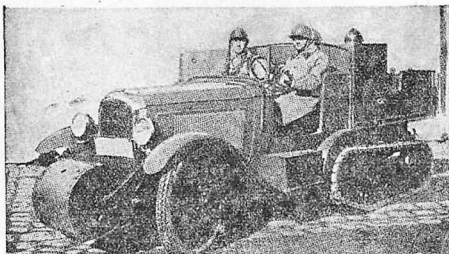
Во французской армии идет усиленная работа над усовершенствованием конструкции колесно-гусеничного бронека типа «Шнейдер». Основные данные: наибольшая скорость — 45 км в час, радиус действия — 200 км, толщина брони — 6—11 мм, вооружение — 1 пушка 37 мм и один пулемет, длина — 4,2 м, ширина — 1,7 м, высота — 2,45 м, вес — 6 т, команда — 3 человека. Гусеница полуметаллическая, т. е. резиновая лента с пружинными к ней стальными пластинами, дающими увеличение сцепления с грунтом. Бронека обладает очень большой «вездеходностью».

Постепенно все армии переходят на трехосные или колесно-гусеничные броневики повышенной проходимости. Это дает возможность применять бронеавтомобили для усиления частей разведки, для преследования наступающего противника, для прикрытия отхода своего войска, для действия на флангах. Масштаб работы бронеавтомобилей возрос, и они не только не вытеснены танками, но благодаря своей подвижности являются отличным средством дальнейшей оперативной работы. На данном этапе танк и бронеавтомобиль дополняют друг друга.

Указанные машины относятся к типу так называемых средних броневинов. В некоторых армиях проведены опыты по конструкции легкого бронека типа «Форд», «Остин» и др. (Польша, Англия) на шасси обыкновенной лег-

### СХЕМА №1





ковой машины. Подобные машины отлично работают лишь по дорогам.

Бронеавтомобили в виде отдельных рот или дивизионов входят по преимуществу в состав кавалерийских частей (бригад, дивизий). В мото-мех. частях бронеавтомобили составляют дальний эшелон разведки и действуют совместно с танкетками и быстроходными танками.

Ограниченность действий бронемашин, вне дорог определяет и тактику их на поле боя. Как правило, броневики действуют целыми звондами (3—5 машин), нанося из-за закрытий короткие огневые удары на близкой дистанции, делая внезапные налеты из засады, используя максимально свое основное качество— скорость движения.

### Мото-механизированная артиллерия

Мы уже говорили, что в зависимости от того, каким образом артиллерия транспортируется, она может быть моторизованной, т. е. возимой на грузовиках или помощью трактора, и механизированной, т. е. самоходной. Моторизованная артиллерия перевозится на разные расстояния к полю боя, где она должна быть спущена и поставлена на позиции. Транспортирующей артиллерию грузовик или трактор отводится за закрытие, где маскируется и ждет вызова для дальнейшего движения. Артиллерия, перевозимая на грузовиках, обладает большой подвижностью вне поля боя. Подвижность эта определяется средней скоростью грузовика по дорогам. На поле боя подобная артиллерия привязана по существу к дороге, так как тяжелые сравнительно орудия далеко на руках не перетаскишь. Обычно на грузовиках перевозится артиллерия тех частей, которые сами перебрасываются с помощью автотранспорта. С организацией в некоторых армиях самостоятельных моторизованных частей в их состав была введена и моторизованная артиллерия. Естественно, что она не удовлетворяет требованию маневренности на поле боя, и в последнее время появились конструкции тракторной артиллерии и самоходной.

Тракторная артиллерия хотя и обладает повышенной проходимостью вне дорог на поле боя, но зато в оперативном отношении малоподвижна (6—10 км в час) и не имеет броневой защиты. В качестве тягачей применяются

самые разнообразные тракторы типа «Катерпиллер» (САСШ), «Ситроен-Кегресс» (Франция), «Карден-Ллойд» (Англия).

В основном с помощью тракторов перевозится тяжелая артиллерия крупных калибров. Улучшенные конструкции тракторов со скоростью 25—30 км в час придают этой артиллерии и значительно большую оперативную подвижность. В механизированных частях, где все боевые машины гусеничные, броневые, артиллерия может быть только самоходной, т. е. такой, у которой орудие поставлено на гусеничный лафет. Подобная артиллерия способна двигаться и маневрировать на поле боя, не отставая от танков, сопровождать их огнем и даже вести огонь на ходу. В настоящее время все типы полевой артиллерии в составе мех. войск ставятся на самоходные установки.

### Транспортеры пехоты

Механизированные соединения, решая боевые задачи с помощью танков и при поддержке артиллерии, сплошь и рядом попадают в такое положение, что без своей пехоты успех не может быть достигнут.

Перевозить пехоту на грузовиках даже повышенной проходимости вслед за танками невозможно. Здесь на помощь пришел тот же гусеничный двигатель, и был сконструирован специальный «транспортер» (в Англии типа «Дрегон» — см. рис.), который по существу является большим танком без башни, открытым сверху, а внутри приспособленным для сидения пехоты и перевозки пулеметов. Такой транспортер движется впереди или вслед за танками, свободно маневрирует под огнем по полю боя и является составной частью механизированных войск. Для занятия позиции пехота быстро выгружается из транспортера и ведет бой на общих основаниях, опираясь на пулеметы. Транспортеры в таком случае отводятся в тыл за закрытие ( $\frac{1}{2}$ —1 км), а затем подаются все или часть по требованию пехоты для дальнейшего движения.

Таким образом современное механизированное соединение состоит из боевых машин на гусеничном ходу с полным или частичным бронированием.

А. Гречанин

# ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО

ЯЧЕЙКИ АВТОДОРА ЗАВОДА  
ИМ. СТАЛИНА (б. АМО)

## ЯЧЕЙКАМ ЗАВОДОВ-ПОСТАВЩИКОВ

Мы с радостью встретили первые машины, сошедшие с конвейера нашего завода. Однако первые машины имели еще много недостатков: обрызг шатуна верхней головки, задираание поршневых пальцев, стенки блока, обрывы клапанов, поломка картера маховика, перекос дисков, сцепление, шум в коробке скоростей и т. д.

Вместе со всем коллективом ударников автодорожцы боролись за устранение этих недостатков, обнаруженных в первых машинах.

Почти годовая работа нашего завода (после его пуска) принесла много побед. С недостатками, обнаруженными на первых машинах, мы почти покончили. Но все же от наших заказчиков и теперь поступают сообщения об отдельных авариях, поломках и простоях наших машин. Это обязывает нас повседневно бороться за улучшение качества нашей работы, за качество обработки и сборки наших машин.

Говоря о недостатках нашей машины, мы не можем пройти также мимо некоторых наших заводов-поставщиков, которые дают материал часто низкого качества.

Автодорожцы завода им. Сталина предъявляют на сегодня следующий счет заводам-поставщикам.

1. Завод «Знамя труда» (Ленинград). Наконечник шланга: не выдержан размер отверстия для нипеля и полна резьба для манометра, брак 100 проц.

2. Завод «Красный Октябрь» (Кержач). Фара вращается, крепящий болт, проваливается патрон, не гладкая полировка рефлекторов. Брак 60 проц. Карболитовая проба — широк направленный выступ, брак 5 проц.

3. Завод «Красный треугольник». Феррадо не соответствует техническому условию, брак 40 проц.

4. Ухтомский химзавод. Целлулоид — пятна на листах, плохая просвечиваемость и разная толщина.

5. Резинобыт (Ленинград). Ремни вентилятора рвутся и трепяются на машине. Автокамеры без золотчиков с помпатыми вентилями, плохая прокладка шва.

6. Белстройпром. Болтовой завод (Саратов). Болты имеют полную резьбу.

7. Завод «Красная Этна» (г. Горький). Шпильки не соответствуют Ост—150.

8. Моснаббыт. Заклепка разных размеров соответствуют раз. Ост — 184.

9. Югосталь. Гайки с ослабленной резьбой.

10. Константиновский стекольный. Стекло Футо — брак 25 проц., триплекс — брак до 30 проц., форточное — брак до 70 проц.

11. Завод им. лейтенанта Шмидта (Ленинград). Аккумуляторы с пробой заливкой. Сломаны ручки, оторваны выводные клеммы, ящик не выдержан по размеру, брак 30 проц.

12. Завод «Красный Октябрь» (Сталинград). Листовая сталь высылается не по спецификации. Сортовая сталь засорена другими марками, не выдерживается хим. анализ.

13. Завод «Серп и Молот» (Москва). Листовая сталь имеет 30 проц. условно годного и 10 проц. окончательного брака.

14. Златоустинский завод. Рессорная сталь — брак по ребровому прогибу 60 проц., невыдержанность толщины и ширины — 5 проц. Конструкционная сталь — отклонение по хим. анализу, брак 80 проц.

15. Мариупольский завод. Сталь для ланжеронов — брак 10—15 проц. (невыдержана толщина и химанализ).

16. Завод им. Ленина (Днепропетровск). Труба — отклонения в размерах 25 проц., продольный изгиб сверх допуска — 25 проц., закатаны трещины на поверхности — 50 проц. и т. д.

17. Завод «Электросталь». Быстро режущая сталь с трещинами, рванинами и закатами. Сталь для клапанов забракована. Вся сталь не протравлена.

Таков короткий счет заводам-поставщикам от автодорожцев завода им. Сталина.

Без помощи заводов-поставщиков мы не сможем обеспечить нашу страну высококачественными грузовиками АМО-3 и вполне пригодными автобусами. Автодорожцы заводов-поставщиков, боритесь за качество, помните, что вы также отвечаете за уменьшение выпуска грузовиков по вине заводов-поставщиков.

По поручению общего собрания коллектива  
Автодора **Общезаводский совет**

**Автомобиль, трактор и шоссе помогут совхозам и колхозам  
укрепить смычку пролетариата и крестьянства.**

# ДВА РАЗГОВОРА С ОДНИМ ВЫВОДОМ

Как первый, так и второй разговор происходили в гараже. Первый разговор велся в гараже Авторемснаба, второй — в 1-м таксомоторном.

В гараж Авторемснаба я прошел без всякого пропуска, так как окошко пропусков было закрыто, а сторож, как видно, куда то отлучился.

Посреди двора стояла грузовая машина Я-5. Открытый радиатор свидетельствовал, что машина эта в ремонте. Я медленно к ней подошел. В эту минуту из-под машины вылез человек. Он сочно выругался и с сердцем сплонул.

— Сволочи. Всю фанеру растаскали.

Человек этот был весь в грязи. К его кожаной тужурке и фуражке прилипли комья липкой грязи.

— Вот видишь как работать приходится, — сказал он и ткнул пальцем под машину. Там копошился еще один человек. Лежа на спине в луже, он завинчивал ключом какую-то гайку.

— А главное — всю фанеру растащили, подстелить нечего, — пояснял мне человек в кожанке. И он стал излагать нужды и беды шофера.

— Эта машина должна была выйти из ремонта по крайней мере неделю назад, да все неполадки. То гаек не было, да и условия работы собачьи. Работай и ползай в грязи, под дождем, на холоде, как животное какое. А инструменты видишь какие, хорошие-то все растаскали, а месяц тому назад новенькие были привезены.

— А кто же растаскал?

— А кто их знает. Шоферы, посторонние, кому не лень. Ведь у нас не гараж, а проходной двор.

И действительно, люди входили, выходили,

никто их не останавливал, никто пропуска не спрашивал.

Нас окружили. Все говорили разом, жалуются на администрацию, местком и бухгалтерию.

Я вошел в гараж. Среди стружек, извести и грязи стояли в ремонте форды, АМО-3 и полугоратонки, валялись куки резины, кузова и колеса (грязь объясняли ремонтом). В глубине селели холодные стены. Люди растирали себе руки, закоченевшие от холода и сырости.

— Что ж у вас гараж не отапливается?

— В прошлом году всю зиму в холоде коченели, в этом году централку провели, да куб что-то не работает. Вот уже второй месяц в порядок никак не приведут.

В механическом цеху бросается в глаза крупная надпись: «Курить категорически воспрещается», но шофера с этим не считаются, они сидят вокруг ярко пылающей времянки и мечтательно курят.

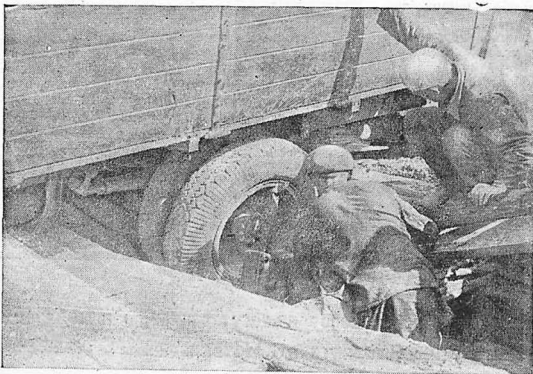
— Никакого учета работы, никакой дисциплины у нас нет. Администрация меняется чуть-ли не каждый день. Гараж мал, машин много, половина их ночует во дворе, под открытым небом. Снабжение со стороны Авторемснаба инструментами и агрегатами очень плохое.

— А что у вас ячейка Автодора в гараже есть?

— Мы все автодоровцы, да только ячейки у нас нет. Где уж...

И они стали выкладывать свое горе. Никто на нас не смотрит. Шофер — что собака. Есть у нас профуполномоченный и в этом вся общественная работа.

Никто среди шоферов культурную работу не ведет. Столовой нет. Бытовые условия ужасны.



Обвал моста под АМО-3 у г. Гжатска. Застывшую машину поднимают домкратом.

Фото  
Л. Соломонидина

— Ну, а как у вас в ремонте много машин простаивает?

— Работаем мы много. Ведь работа сельская. Сами хотим побольше заработать. Но видишь какой холод, и инструментов хороших нет, да и частей приходится ждать нередко по 3 дня. Все это задерживает. Поэтому мы и в прорыве.

— Прорыв есть. Вон Я-5 когда должен был выйти из ремонта, подтверждает молодой шофер.

— А аварийность как у вас?

— Что и говорить, аварий немало.

— А что же, проверка машин перед выездом не производится?

— Какая там проверка.

\*\*\*

На другой день я был в другом гараже — в 1-м таксомоторном. Здесь та же безхозяйственность, та же пассивность профессиональных

и партийных организаций. Столовая маленькая, грязная; никакой культурно-просветительной работы в гараже не проводится, а рабочих здесь 600 человек. Та же вакханалия и смена руководства. И общий вывод — прорыв, большой процент простоев машин в ремонте и аварии.

— Что же вы не бьете тревогу? Что же вы не тормозите администрацию? — спрашиваю я одного из шоферов. Но он только махнул рукой и ушел.

Из этих двух бесед можно сделать один общий вывод. В ряде наших гаражей небагато получено. Шесть условий т. Сталина не проводятся в жизнь.

Автодорожные организации должны поднять свою активность, принять самое живое участие в исклнении неполадок и содействовать максимальному использованию нашего автопарка.

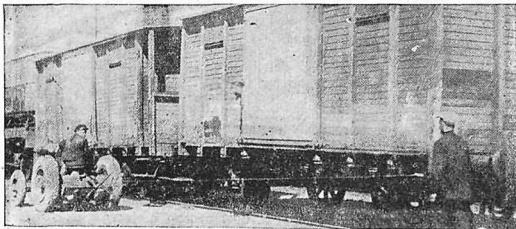
С. Хар

## ТРАКТОР-ТЯГАЧ „Ф. П.“ заменяет маневровый паровоз

Экспериментальной бригадой ленинградского филиала Научно-исследовательского института эксплуатации ж. д. под непосредственным руководством директора института инженера Бочарова проведены удачные опыты по применению тракторов-тягачей «Ф. П.» для маневровой работы на жел. дороге.

ной станции Московской жел. дороги. В то время в Ленинграде имеется ряд транспортных организаций, где имеющие тягачи стоят без работы (ЛСПО и Ленкомтранс).

Необходимо, учитывая огромное значение осенне-зимних перевозок, перекинуть неиспользуемые тягачи на железную дорогу и тем



Опыты по применению тракторов-тягачей для маневровой работы на железной дороге вместо паровоза

Фото К. Некрасова.

Паровоз, работая в подгорочном парке по осаживанию вагонов, занимает пути и мешает нормальной работе горки; трактор же не занимает путей, а ездит по междупутью, собирая вагоны, как указано на фото.

Введение тракторов в эксплуатацию на наших железных дорогах увеличит пропускную способность сортировочных станций и освободит паровозы от маневровой работы в подгорочном парке, что особенно важно ввиду недостатка подвижного состава.

Все несчастье в том, что Институт с большим трудом достал только один трактор-тягач (и тот временно) и не может получить хотя бы трех тракторов для работы сортировоч-

самым помочь транспорту справиться с этой ответственной задачей.

Общественность транспортных организаций должна помочь железной дороге и выделить, хотя бы временно часть неиспользованных тракторов-тягачей.

Институт же в свою очередь должен поделиться с заинтересованными организациями своим опытом по устранению основного недостатка тягача — буксования, благодаря специально сконструированному приспособлению, которое дает возможность тягачу тянуть по 29 груженых вагонов.

г. Ленинград

Некрасов



# Автомобильная выставка в Париже

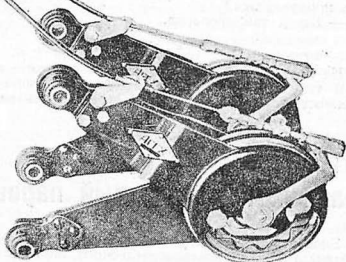


За последние два года французская автомобильная промышленность по числу выпускаемой продукции заняла первое место в Европе и второе в мире по числу автомобилей, обогнав Англию.

Это объясняется не успехами французской автоиндустрии, а тем, что несмотря на сокращение автопроизводства во Франции в других странах сокращение было еще большим.

В этом году Салон (выставка) открылся под знаком жесточайшего и все углубляющегося кризиса. Производство автомобилей во Франции сократилось почти на 30% по сравнению с прошлым годом. Почти все крупные фирмы, отвечая запросам покупателей, выпустили в этом году маломощные машины, содержание которых обходится очень дешево. Так, Ситроен выпустил машину в 8 сил (производство маломощных машин он прекратил еще в 1926 г.), Рено, Фиат, Пежо, Матис и др. также выпустили маломощные машины. Не отстает от них и Форд, выпустивший 6-силевую машину прежнего типа, но с более слабым мотором и потребляющую всего 8,5 л бензина на 100 км. Крупные машины теперь почти не находят покупателей, а подержанные продаются за бесценок, да и то с трудом.

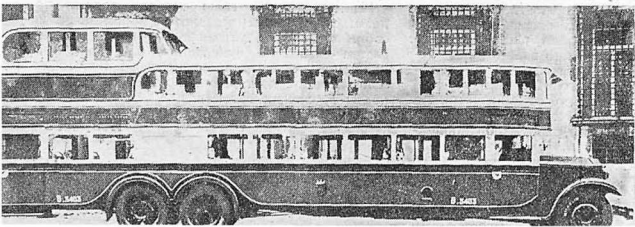
Салон этого года является в высшей степени интересным в смысле новинок. Желание во что бы то ни стало заполучить покупателя толкает фабрикантов на применение целого ряда новых изобретений и увеличение комфорта. Характерно, что весь этот комфорт и новые изобретения даются не только на больших и дорогих машинах, но и на самых распространенных и самых дешевых. Есть целый ряд нововведений, принятых уже в массовом производстве и без которых никто не станет покупать машин. Даже Форд, наиболее консервативный в отношении принятого им типа машины, вынужден был в этом году снабдить свою новую машину бесшумной второй скоростью и даже свободным колесом. Можно сказать, что теперь каждая



Амортизаторы могут теперь регулироваться шофером автомобиля с места. Собояя таблица перед рычажком показывает ему, как надо передавать рычажок для езды по городу, за городом и при большой скорости

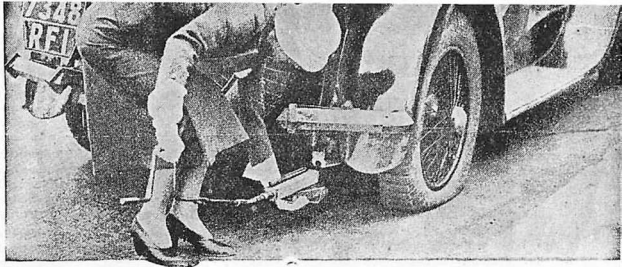
машина от 8 до 15 сил, рассчитанная на малостоятельного владельца и на массовое производство, заключает следующие обязательные усовершенствования: независимая подвеска передних колес (Пежо, Делаж, Матис, Ситроен и т. д.), бесшумная вторая скорость, а часто и первая (почти все крупные и даже мелкие фирмы), свободное колесо (Матис, Ситроен, Рено), гидравлические амортизаторы и гидравлические тормоза, двойное зажигание (от батареи и от магнето, причем в случае порчи или разрядки батареи можно легко включить магнето). У большинства машин можно регулировать амортизаторы рессор с места водителя.

Характерно, что даже самые маломощные машины дают возможность удобно разместиться по крайней мере четверем, а то и пяти пассажирам. Внутренний комфорт и всевозможного рода приспособления (фары, городские фонари, электрические гудки для города и для дороги,



3-этажный автобус, курсирующий между Римом и Тиволи (Италия). Автобус рассчитан на 88 пассажиров, с отделе нем для куращих

Новый тип домкрата, применяемый на большинстве французских машин: под каждой рессорой имеется желобок, в который вставляется домкрат и проталкивается до нужного места. Это устраняет необходимость подлезать под машину и качать руки.



автоматическая вытиралка для переднего стекла, небьющиеся стекла исключительно из Триплекса или Секюрита и т. д.) доведены до максимума. Раньше их давали за добавочную плату, теперь все это, включая и запасное колесо с покрышкой, входит в цену машины.

Для маломощных машин целый ряд конструкторов вернулся к 4-цилиндровому мотору, как более экономному. Тем не менее есть конструкторы, выпускающие в массовом количестве шестисильные 6-цилиндровые машины (Розенгарт) или восьмисильные (Рено).

На выставке, кроме французских, было представлено несколько американских, английских, бельгийских и германских фирм. Выставленные ими машины главным образом многомощные, рассчитанные на богатого потребителя, да и дешевые машины все-таки еще значительно дороже французских.

На площади Инвалидов, рядом с Салоном, были выставлены грузовики, автобусы и другие утилитарные машины. Тут надо особо отметить необычайное увеличение скорости грузовиков: большинство их способны делать по 70—80 км, а автокары на 50—60 пассажиров могут делать даже 100 км в час. Надо сказать, что за последние годы автобусное движение во Франции сильно развилось, и почти все второстепенные железнодорожные линии заменены автобусами.

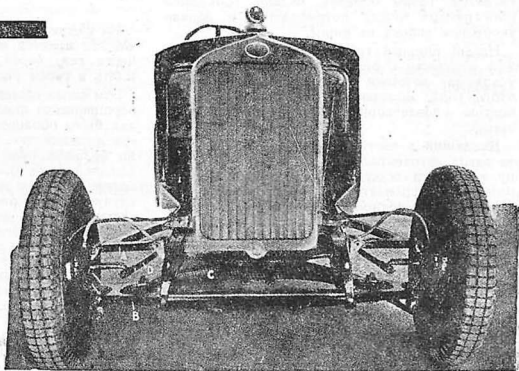
Можно проехать всю Францию, из города в город на автобусах. Ситроеном недавно установлено 13 новых автобусных линий между Парижем и городами, отстоящими от него в среднем на 100 км. Автобусы отходят от центра города каждые 15 минут, и плата в них дешевле, чем на железной дороге. В Париже в центре города постепенно упраздняются линии трамваев и заменяются автобусными. Так, за последние три года 70 трамвайных линий в Париже заменены автобусными и подлежат замене в двухгодичный срок еще 50 линий. Автобусы совершенно забивают железную дорогу не только для пассажирского, но и для грузового движения. Из Парижа во все концы Франции, за 800—1 000 км каждый день отправляются сотни грузовиков для регулярного грузового движения с Марселем, Бордо, Лионом, Тулузой и т. д.

Добавим, что Ситроеном теперь выпускаются исключительно машины, снабженные так называемым «плавающим» мотором, независимым от кузова, что дает почти полное отсутствие ощущения вибраций. Мотор этот, заимствованный Ситроеном у американской марки Уиллис-Райт, выпущен им летом этого года, но в массовом масштабе применен только теперь.

Париж

**Александр Рубанин**

Различные типы независимой подвески передних колес, общепринятой в этом году на французских автообилах. Такого рода подвеска позволяет ехать с огромной скоростью по самым плохим и неровным дорогам. На снимке — тип подвески фирмы Деляж



# Ярославский шинный гигант и советский каучук

На берегу Волги, в Ярославле в 1929 г. было заложено основание гигантскому комбинату резиновой и асбестообрабатывающей промышленности.

Эта колоссальная новостройка с теплоэлектростанцией мощностью в 72 тыс. киловатт, ныне близкая к своему пусковому периоду, насчитывает в своем составе ряд самостоятельных заводов: шинный, кордный, автовентильный, подошвенный (уже вступивший в строй работающих предприятий с 15 сентября с. г.), асбестовый и несколько подсобных: регенератный, сажевый, механический.

Близкий постепенный ввод в эксплуатацию этого комбината представляет собой ценнейший вклад в наше народное хозяйство.

Отличительные физические свойства резины — эластичность, упругость, непроницаемость для газа и воздуха и почти полное сопротивление электропроводности привели к широкому употреблению резиновых изделий в нашей промышленности во всех областях техники.

В настоящее время нет производства, которое не являлось бы потребителем тех или иных изделий резиновой промышленности. Наибольшее количество резины идет на электро-автомобильность и на автотранспорт.

Находясь в эксплуатации по нашему Союзу в 1932 г. около 70 тыс. автомобилей, плюс выпуск новых машин ВАТО требуют свыше миллиона шин нормального размера и до 700 тыс. шин гигантов.

Пока единственный выпускающий автошины завод «Красный Треугольник» в Ленинграде в состоянии дать всего около 440 тыс. шин нормального размера и около 200 тыс. шин гигантов. Таким образом, налицо громадный разрыв между потребностью и удовлетворением спроса на шины.

Новый шинный гигант при полной проектной мощности будет давать ежегодно 11 млн. условных автошин. После пуска, в конце этого года, Ярославский шинный завод полностью удовлетворит потребность страны в шинах.

Входящий в систему Ярославского комбината завод автовентилей (для камер) даст к концу пятилетки продукцию на 10 млн. рублей, полностью удовлетворит потребность и сохранит нам миллионы золотых рублей, которые до сего времени приходится затрачивать на импорт вентилей.

Стоимость продукции всех заводов Ярославского комбината к концу второй пятилетки выразится в сумме не меньшей, чем продукция всех ныне действующих заводов резиновой промышленности.

Не только ограниченные до сего времени возможности производственного характера, но и ряд других факторов тормозили развитие

резиновой промышленности, в том числе и автошинной. Основной помехой являлось недостаточное снабжение промышленности исходным сырьем — каучуком, до настоящего времени возимого из-за границы.

Ставшая ныне реальной возможность получения советского натурального каучука позволит резиновой промышленности постепенно освободиться от иностранной зависимости и строить широкое развитие своего производства на отечественной сырьевой базе.

Нижеследующая таблица дает наглядную картину роста продукции Ярославского шинного по годам.

Наименов. продукции	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.
Автопокрышки в тыс. шт.	1 545	2 400	3 600	4 300	4 300
Автокамеры в тыс. шт.	1 545	2 400	3 600	4 300	4 300
на сумму руб. (в млн.) . . .	291	450	670	800	800
Мотоцикл. шины в тыс. шт. на сумму руб. (в млн.) . . .	65	245	495	500	500
Велюшины в тыс. шт. на сумму руб. (в млн.) . . .	2,2	8,5	14	17	17
Аэрошины в млн. руб. . .	3,3	82	10,6	12,8	15,2
Грузошины в млн. руб. . .	6,0	11,0	21,0	25,0	25,0
Грузошины в млн. руб. . .	12,0	17,0	23,0	29,0	35,0

На с'езде хозяйственников т. Сталин сказал: «У нас имеется все, кроме разве каучука. Но через год, через два и каучук мы будем иметь в своем распоряжении».

Эти слова нашего вождя стали реальным, совершившимся фактом. Несколько лет тому назад было обращено внимание на дикое растение «хандриллу», произрастающее в значительном количестве в песках Казакстана, Средней Азии, Закавказья и др. местах. Почти одновременно с этим было открыто другое каучуконосное растение «тау-сагыз», произрастающее также дико в Казакстане и содержащее в своих корнях каучук высокого качества, притом в очень больших количествах (около 30—35%). Исследования последнего времени показали, что кроме «хандриллы» и «тау-сагыз» драгоценный каучук содержится в целом ряде других произрастающих в нашей стране растений: гваюле, кендыре, ваточнике и др. К промышленности использованию приняты пока вышепоименованные пять видов растений.

В 1930 г., впервые за четверть века научно-исследовательской работы с каучуконосами (из них уже 8 лет в советских условиях) был получен наш собственный внутрисююзный каучук в количестве 25 т.

В текущем году наши заготовки натурального каучука должны дать 5 тыс. т, а с переходом на эксплуатацию плантационных насаждений добыча этого продукта будет составлять в первые годы до 20 тыс. т, а затем 50 тыс. т ежегодно, соответственно возрастающей потребности.

Вместе с тем, открытие способа добычи синтетического каучука (искусственного) в производственном масштабе еще больше увеличивает отечественные сырьевые ресурсы резиновой промышленности.

Те сорта синтетического каучука, которые пока получают у нас, уступают по своим качествам природному главным образом потому, что изготовленная из них резина менее прочна — легче разрывается. Вследствие этого для резиновой промышленности возникла целая проблема для освоения в производстве нашего синтетического каучука.

Резиновые изделия почти никогда не изготавливаются из чистого каучука. В зависимости от предназначения изделий каучук смешивают с различными веществами, например: сажей, каолином, глетом, разными смолами и т. д.

Смотря по тому, какие вещества и в каком количестве вошли в смесь, изготовленные из них предметы обладают тем или иным качеством — прочностью, сопротивлением стирания (шины), растяжимостью, упругостью и т. д.

Неограниченные возможности составлять резиновые смеси путем подбора разнообразнейших рецептов дает резиновой промышленности средство все время и неустанно повышать качество своей продукции.

Ныне, когда стала необходимость иметь дело с синтетическим каучуком, добываемым из спирта, оказалось необходимым изучить действие на качество резины из синтетического каучука вводимых в смесь ингредиентов.

Результаты исследований показали, что синтетический каучук требует для увеличения



Фото Н. Алексеева

прочности изделий введение в смесь, помимо ряда других веществ, значительных количеств газовой сажи, получаемой на нефтяных промыслах.

В настоящее время работа по освоению производства синтетического каучука настолько ушла вперед, что он вполне может быть принят для производства резиновых изделий.

Нет сомнений, что получаемый нами ныне спиртовый синтетический каучук, по качеству стоящий пока несколько ниже натурального, в недалеком будущем не только не уступит, но даже превзойдет по качеству природный.

**А. Галенек**

## **ПЕРВЫЙ ВСЕСОЮЗНЫЙ СЪЕЗД ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ МЕСТНОГО ТРАНСПОРТА**

Первый всесоюзный съезд НИТО авто-гуже-транспорта и дорожного хозяйства состоялся в последнем числе октября.

В повестке работ съезда был ряд научно-технических и производственных вопросов: о второй автодорожной пятилетке (доклад Щудортранса и содоклад бригад оргбюро ВНИТО); о состоянии и перспективах легкого дизелестроения на местном транспорте (доклад директора дизельного института проф. Гитис); грунт как до-

рожная одежда (доклад директора ГИАТ т. Азатова); автотранспорт в сельском хозяйстве (доклад инж. Гольберг).

К съезду была организована обширная выставка по разделам: освобождение от импорта, авто, гуж, дорога в разрезах: что имеем и чего нам нужно добиваться. После съезда выставка будет пересылаться в областные центры в качестве передвижной для обмена опытом.

## НОВЫЙ АККУМУЛЯТОРНЫЙ ГРУЗОВИК

На нашем рисунке показан небольшой аккумуляторный грузовик, построенный недавно английской фирмой Дженега-Вихикл Компани.

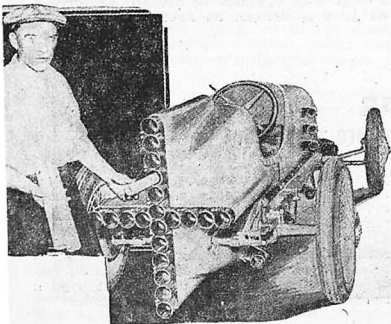


Грузовик предназначен для развозки молока по квартирам и грузоподъемность его всего  $\frac{1}{2}$  тонны при общем собственном весе в  $1\frac{1}{2}$  т.

Электрооборудование грузовика состоит из электромотора, ручного контролера и аккумуляторной батареи емкостью в 160, 190 или 200 ампер-часов.

При испытании на работе, заключающей в себе 100 остановок, грузовик, работая с батареей емкостью в 160 ампер-часов, покрывал, без перезагрузки своих аккумуляторов, расстояние в 40—48 км и 48—56 км при батарее в 220 ампер-часов.

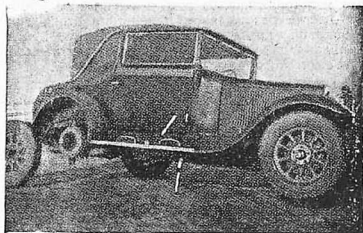
## НОВАЯ МОДЕЛЬ РАКЕТНОГО АВТОМОБИЛЯ



## „ПОСТОЯННЫЕ“ ДОМКРАТЫ

Смена шин на колесах с уменьшенным диаметром, сильно распространенных за последнее время, значительно затрудняется тем, что при проколе и уплощении такой шины оси и рессоры так близко опускаются к мостовой, что не дают возможности поднять колесо на домкрат.

Для облегчения смены шин малого типа за границей вделываются в подножки машин «постоянные» домкраты. Обычно они прилегают к подножке снизу, параллельно ей. Когда нужно



поддержать равновесие, нарушенное проколотой шиной, для смены последней, особым поворотом рычага металлический стержень-домкрат принимает перпендикулярное подножке положение и упирается в землю.

Таких постоянных домкратов имеется два — на каждой из подножек по одному.

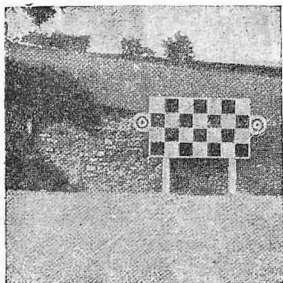
Знаменитый английский гонощик Хэгдал выступал на последних гоночных состязаниях автомобилей в Англии на построенном им ракетном автомобиле. Автомобиль этот отличается от предыдущих машин этого типа тем, что каждая ракета из общего числа 32 может взрываться самостоятельно, попарно или же несколько ракет одновременно, что имеет значение для облегчения управляемости ее, особенно на крутых поворотах.

Ракетные трубки помещаются сзади (в рулевой части), с боков и под кузовом.

В практике гоночных состязаний новый автомобиль-ракета, как и предыдущие, вряд ли займет постоянное место, этому мешает дым и огонь взрывающихся ракет; этот автомобиль интересен как дальнейший этап в развитии ракетных автомобилей, тем более, что он не уступает в скорости и гибкости другим гоночным машинам.

# ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

## ОСОБО ОСТОРОЖНО



На снимке — новый видный ночью и днем знак, установленный в особо опасном месте на дороге в Йоркшире (Англия).

## СКЛАДНОЙ СТОЛИК для АВТО

Англичанин Ц. Ричардсон изобрел специальный складной столик для авто, спускаемый с потолка на любую высоту и закрепляемый винтами.

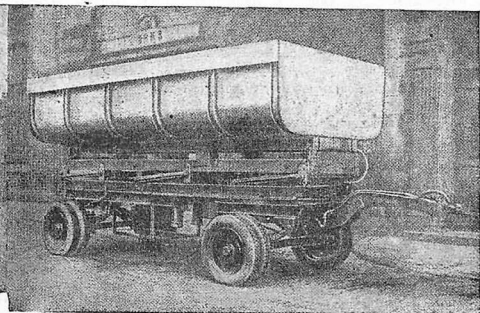
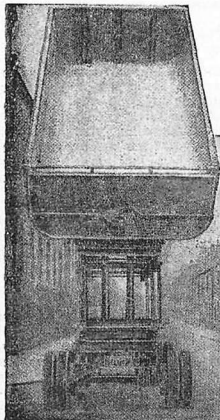


После употребления спуская лесенка столика складывается и, подвоя вплотную к потолку, пристегивается к нему крючками.

## ПРИЦЕПКА С ПОДЪЕМНИКОМ НА БОЛЬШУЮ ВЫСОТУ

Одна известная английская фирма построила недавно по заказу угольной компании прицепку весьма оригинальной конструкции; прицепку

с грузоподъемностью в 8 т с комбинированным подъемным и опрокидывающим приспособлением, позволяющим сбрасывать груз на довольно большую высоту. Как видно из прилагаемой фотографии, кузов прицепа лежит на стальной раме, поддерживаемой тремя параллельными рычагами. Опрокидывающий механизм состоит из гидравлического насоса и двух толкающих балок. Назначение первой балки заключается в том, чтобы поднимать раму на рычагах, тогда как вторая производит собственно опрокидывающее действие.



# РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

*Кешуа*

## Ширакской степи — ХОРШУЮ ДОРОГУ

Дороги нефтяных промыслов Грузнефти (Ширакская степь) — узкое и больное место.

Шоссе от Цюрикс-Цхали до Красных колодцев, сооруженное в 1931 г., очень низкого качества — настилка тонка, а щебень наполовину смешан с песком. Осенью в грязи этого шоссе застревают машины.

Темпы дорожного строительства в Ширакской степи поистине достойны «ордена черепахи». Так шоссе от Красных колодцев до

Мирзаанских промыслов (10—12 км) строится уже 3 года.

На самих промыслах дело обстоит еще хуже. Почва там преимущественно глинистая по этому осенью, зимой и ранней весной грязь буквально непролазная.

Необходимо уделить серьезное внимание дорожному вопросу и покрыть район нефтепромыслов сетью хороших проезжих дорог.

Тифлис

В. Каракозов

## БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ качеству

Кочкарский горнозаводский комбинат ЦМЗ в этом году получил гусеничный трактор «Коммунар». Не дойдя от станции до комбината, трактор отказался работать, так как сорело феррадо на конусе. Вообще трактор работает очень скверно. Это говорит о том, что при выпуске с завода он не был проверен и отрегулирован.

Через некоторое время комбинат получил еще два трактора, которые оказались еще хуже.

Такое качество тракторов очень скверно отражается на работе тех предприятий, которые их получают.

При выпуске тракторов марки «Коммунар» заводу необходимо тщательно проверять его работу, чтобы давать потребителю трактор хорошего качества.

Кочкяр

В. П.

## Челябинцы БОРЮТСЯ С АВАРИЙНОСТЬЮ

Челябинский Автодор развернул кампанию по борьбе с аварийностью и за изучение правил уличного движения.

Создан институт общественных инспекторов по наблюдению за уличным движением из лучших работников автодела и активистов-автодоровцев. Проведена конференция по вопросу о причинах аварий и борьбе с ними.

Надо сказать, что это начинание уже дало себя знать. Аварий стало меньше, водители стали придерживаться правил движения и т. д.

Челябинский Автодор помог также и в дорожном строительстве. Проведен ряд субботников силами автодоровцев по улучшению и ремонту дорог, мостов и подъездных путей. Большую активность проявили автодоровцы в уборочной кампании, помогая колхозам, совхозам и МТС посылкой в них бригад и участием автодоровских машин в перевозке хлеба.

г. Челябинск

В. Д.

## КУСТАРЩИНА рядом с первоклассной техникой

Горьковский автозавод им. Молотова представляет собою своеобразное собрание станков последнего слова станко-строительной техники.

Но есть на заводе цех, который составляет резкое исключение. Это — цех дефектов при отделе механических цехов.

Цех дефектов представляет собою кустарщину мастерскую, при этом скверно оборудованную. Ни слесарного верстака, ни тисков, ни хороших

напильников в цехе нет. Для обработки детали слесарь зажимает ее между ног и, согнувшись, производит работу. В результате на работу, требующую 2—3 часа времени, затрачивается целая смена.

Начальнику отдела механических цехов нужно всерьез подумать об оборудовании цеха дефектов.

г. Горький.

С. В. И.

## ГОТОВЯТСЯ к дорстроительству 1933 года

Дорсекция облсовета Автодора наметила ряд практических задач, обеспечивающих конкретное участие автодорожцев в дорожном строительстве. Уже теперь в районы области направлены в длительные командировки 35 бригад для проведения зимних заготовок гравия, песка и проч. Кроме того будут организованы

проработки планов, доведение их до каждого колхоза и двора.

Намечена организация курсов дорорганизаторов с охватом 1 200 чел.

Вся эта работа Автодора проходит в узкие с секторами Облдортранса.

Ленинград

Малхин

## УНИЧТОЖИМ аварии

В Ленинграде количество аварий на городском транспорте значительно увеличилось по сравнению с прошлым годом.

В связи с этим отдел регулирования уличного движения организовал проверку технического состояния автотранспорта. Задержаны 450 машин, снято 50 водителей, не имеющих шоферских прав.

Президиум Ленсовета намерен провести ряд показательных судебных процессов над аварийщиками.

Этим мероприятием, а также проведением в жизнь постановления ЦК от 19 июля мы добьемся уничтожения аварий на нашем автотранспорте.

Ленинград

А. Мал.

## ЗА ПРОСТОМ—аккордная ставка

Машина Калужского комбината Союзплодоовощи—1,5-тонный АМО, используется неполностью. У машины нет света, нет динамо и аккумулятора, а директор денег на это отпустить не желает. Только за 2 месяца машина простояла из-за отсутствия света 150 часов. Причем эти часы оплачены рабочим по аккордной ставке.

Вообще завод отличается не порядками. Под'

езд к заводу на расстоянии полукилометра изрыт ухабами. Внутри завода также непролазная грязь. Все это вызывает частые поломки как своей машины, так и пятитонки Союзтранса.

Коллектива Автодора на заводе к сожалению нет. А работы для автодорожцев нашлось бы много.

Калуга

„Перчатка“

## Где не могла проехать телега,— проезжает сей час автомобиль

Татдортранс провел большую работу по дорожному строительству. К работам было привлечено трудовое население, а также красноармейцы переменного состава саперной роты. Отремонтированы дороги, связывающие много сел и деревень.

Раньше крестьяне, везя хлеб на ссыпные

пункты, ломали телеги, застревали в дороге и т. д. Теперь же дорога исправна и доступна также автотранспорту.

Саперная рота за ударную работу была премирована Татдортрансом.

Казань

Лызин



Грейдер с тракторной тягой на полях колхоза „Красный механизатор“ (пригородный район Ленинграда)

Фото Черникова



## Головогаты должны ответить

Во дворе электростанции «Красный Октябрь» в Ленинграде уже несколько месяцев стоят два трактора, фургон для ремонта и валяют тракторные части.

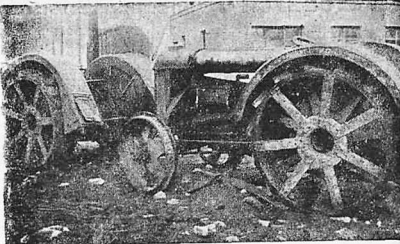
Тракторы «отдыхают» под дождем, они уже покрылись ржавчиной.

Я думаю, что если тракторы непригодны к дальнейшей работе, то отдельные их части во всяком случае можно было бы использовать.

Нужно немедленно забрать тракторы и привлечь к ответственности виновников этого головогатыства.

Ленинград

4.



на снимке — тракторы во дворе Электростанции «Красный Октябрь»

Фото Черникова

## Помогли хлопкоуборочной

На хлопкоуборочную кампанию, в Иолтань было прислано из Ташкента 5 «Турму-Вакуумов». Прибывшие машины оказались без частей и непригодными к работе. Ячейка Автотора занялась этим вопросом и запросила Ташкент и Ашхабад. Последние упорно молчат и частей не высылают.

Хлопок уже начал поступать, а машины стоят без действия.

Мы думаем, что автодорожные организации Ташкента и Ашхабада должны заняться этим делом и выявить виновных в этой безобразной головогатыпской бесхозяйственности.

ТССР.

Тон

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель Газетно-журнальное объединение

Уполи, Главлита В-40 732. Техред. Н. Свешников. Отп. в 7-й тил. «Искра революции» Мособлполиграф. Филипповский 13. З. Т. 1238. Т-раж 55 000. Стат Б 5-176x250 мм 1 бум. лист. Количество знаков в одном бумажном листе 202 700. Изд. № 1 733 Журнал сдан в набор 23 октября, подписан к печати 9 ноября. Приступлено типографией к печати 10/ХІ.

**Большинство новое овладение техникой требует не только учебы, но и творчества. Страна, строящая социализм, не может не быть страной изобретателей, страной творцов.**

Орган Всесоюзного о-ва изобретателей ежемесячный журнал

## ИЗОБРЕТАТЕЛЬ

в 1933 году (5-й год издания) расшир. свою программу и вводит ряд новых отделов:

1. Вторая пятилетка — социалистический заказ изобретателю по разным областям промышленности и с. х.
2. Газета изобретателя.
3. Изобретательство в РККА.
4. Борьба за экономическую независимость.
5. Коллективное изобретательство.
6. Новые конкурсы.
7. Ширпотреб и утильцех.
8. Письма рабочих изобретателей.
9. Конструкторский центр. Кроме введения новых отделов журнал «Изобретатель» в 1933 году привлекает ряд новых научных и технических сил и расширяет отделы, посвященные повышению квалификации, инструктированию работы на местах.

**Техническая и правовая консультации при журнале «Изобретатель» дают бесплатно ответы по всем вопросам читателей.**

### ОТКРЫТ ПРИЕМ ПОДПИСКИ НА 1933 ГОД

Подписная цена: 12 месяцев — 8 руб., 9 месяцев — 4 руб., 3 месяца — 2 руб. Подписку давайте письмом, почте или организаторам подписки в установленные местной почтой сроки. Опоздавшая подписка переносится на следующий месяц. Долгосрочная подписка наиболее обеспечивает аккуратную доставку.

Журнально-газетное объединение

## ЗАОЧНЫЙ КУРС ФОТОТЕХНИКИ

для начинающих будет напечатан в 1933 году в еженедельн. г. «Фотокор», орган Культмассового сектора ВЦСПС и Союзфото.

Курс ведут лучшие фототехнические силы.

Все желающие пройти заочные курсы по изучению фототехники и повысить свою квалификацию должны немедленно подписаться на 1933 год.

Подписная цена на 1933 год: 12 месяцев — 5 руб., 6 месяцев — 2 руб. 50 коп., 3 месяца — 1 руб. 25 коп. Подписаться можно на почте, в экспедициях и у организаторов подписки на предприятиях и в учреждениях не позже установленного срока. Тираж газеты ограничен. Не опоздайте подписаться, иначе рискуете остаться без отдельных лекций.

Журнально-газетное объединение

# СПИСОК ВЫИГРЫШЕЙ 19 разряда 3-й Всесоюзной лотереи Автодора

№ билета	НАИМЕНОВАНИЕ ВЫИГРЫШЕЙ	Кол-во выигр.	Стоим. выигр.	На сумму	Миллион	НАИМЕНОВАНИЕ ВЫИГРЫШЕЙ	Кол-во выигр.	Стоим. выигр.	На сумму	
										млн.
1.	Автомобиль Форд „А“ или „АА“ трактор, инкубатор, сложная механика (по выбору) . . . . .	5	2500	12500		7.	Дорожный чемодан, часы, соломенная, мужской или дамский костюм, детские игры (механика) (по выбору) . . . . .	40	80	3200
2.	Мотоцикл, тракторная сплывозапка, тракторная сеялка, пиланик (по выбору) . . . . .	7	1000	7000		8.	Комплект белья, плуг, джемпер, набор печеновального инструмента, портфель, механика (по выбору) . . . . .	80	40	3200
3.	Автомашинисты по СССР, ламповый радиоприемник, сепаратор, плуг, борона (по выбору) . . . . .	10	400	4000		9.	Дорожные одеяла, часы-будильник, спорт-костюм, детские игры (по выбору) . . . . .	200	12	2400
4.	Детский палаточный автомобиль, тракторный сенокос, охотничьи ружья (по выбору) . . . . .	6	300	1800		10.	Предметы спорта: коньки, лыжи, предметы ширпотреба, детские игры (по выбору) . . . . .	200	10	2000
5.	Валенки, место в доме отдыха, сепаратор, патефон (по выбору) . . . . .	100	200	20000		11.	Водный спорт-костюм, предметы ширпотреба: детские игрушки, мошки, вертушки (по выбору) . . . . .	1000	4	4000
6.	Кожанный костюм, музыкальные инструменты, топочная билететка, набор садово-городного инвентаря, яальто (по выбору) . . . . .	20	120	2400						
Всего выигрышей . . . . .							1688	на сумму	62600	

### Как пользоваться таблицей

Для проверки билета отыскать № серии (на таблице слева) в первой колонке, если такого номера нет — дальнейшая проверка не требуется — билет не выиграл. В случае совпадения номера серии с номером в таблице — слитый номер билета (обозначен в правой части билета). При точном совпадении номеров серии и билета — билет выиграл; стоимость выигранных обозначена в одну строку с указаниями №№ в таблице. Если в графе обозначено „1—100“, значит выиграла все лотерейные билеты с одинаковыми номерами билетов, обозначенными в таблице.

**Примечание:** При проверке серий лотбилетов по таблицам следует отбрасывать нули, стоящие с левой стороны в номерах, обозначенных как на лотбилетах, так и в таблицах.

### Порядок получения выигрыша

1) Выигрыши, по желанию выигравшего, выдаются вещами или деньгами, согласно списка выигрышей. 2) В таблице указана только стоимость выигрыша. Список выигрышей и стоимость каждого из них помещены после таблицы. Наименование выигрыша соответствует стоимости, помещенной в списке выигрышей. 3) Денежная выплата выигрышей в 4, 10, 12, 40 и 80 руб. производится немедленно по предъявлении билета всеми учреждениями Госбанка, а в 4, 10 и 12 руб. — также всеми гострудоберкассами. 4) Для получения всех выигрышей вещами, а также для получения выигрышей деньгами от 120 руб. и выше, выигравшие пересылают свои билеты открытым ценным письмом по адресу: Москва, Садово-Кудринская улица, дом № 17 — Лотерейному комитету Автодора; при пересылке билета выигравший указывает свое желание получить выигрыш натурой и чем именно или деньгами, одновременно сообщая свой почтовый адрес, точно и разборчиво написанный, а также если выигрыш предназначен к получению натурой — наименование ближайшей железнодорожной станции или пристани. 5) Выигрыши пересылаются выигравшим за счет Лотерейного комитета. 6) Срок заявки на получение выигрыша вещами устанавливается в 4 месяца, а для оплаты деньгами — в 6 месяцев со дня опубликования таблицы выигрышей в белорусских газетах „Звезда“, „Рабочий“ и газете „Известия ЦИК и ВЦИК“. 7) Выигрыши, не востребованные держателями в 6-месячный срок со дня тиража, поступают в распоряжение общества Автодор. 8) Никакие заявки об утере, краже и т. д. Лоткомом не принимаются. Все справки по вопросам, связанным с получением выигрышей, можно получить в г. Минске, Центральном Совете Автодора БССР (Советская улица, дом № 82) и Лотерейному комитете по адресу: г. Москва, Садово-Кудринская улица, дом № 17. Кроме этого все справки выдаются во всех коллективах и отделениях Автодора.

**Председатель тиражной комиссии** Зам. НКФ БССР — Ляхов  
**Зам. пред. тиражной комиссии** зам. пред. ЦС Автодора БССР — Хаван  
**Зам. пред. тиражной комиссии** от НКФ БССР — Марковский

**Члены тиражной комиссии** от ЦСБС Плоткин. От ЦК ЛКСМБ Гельдман. От ЦС ОСО Миньков. От ЦК РОКК Борд. От БРСИС Динамо Майстеров. От УПО Чумаков. От УПО Бодягий. От УКРАВДОРА Гельдман. От лотерейного комитета БССР Гордиан. От Гавворгорман БССР Павлов. От Мингорсовета Автодора Виноградов. От Мингорсовета КИП (ОБЭ ЭФРС). От Горворгсовета Мясидский. От Бобруйского райсовета Автодора Колосков. От Гомельского райсовета Автодора Казначеев. От речного райсовета Автодора Василев. От ЮДА Горелик. От завода им. Ворошилова Рахманский. От завода „Коммунар“ Табуло. От завода „Красный октябрь“ Гутерьяк. От завода им. Молодова Тругубович. Представитель РККА Андреев. Представитель НК РКК БССР Дагман. Секретарь тиражной комиссии Астаховский.