

ЗА РУЛЕМ

4





ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА
«АВТОДОР»

Четвертый год издания

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

СОДЕРЖАНИЕ

Взяться по-большевистски за ра- боту	1
Автомобилисты включаются в подго- товку ко второй большевистской весне	2
Н. БРАЙЛОВСКИЙ. — Обеспечим пе- ревозку грузов в совхозах Зер- нотреста	4
Н. ГОРЯЧКО. — Поставим как следует работу Автодора в Красной ар- мии	5
А. ХАНОВ. — Военное знание аэро- саней, аэробуеров и снежных тракторов	6
Г. БАСС. — Как будут реализованы автообязательства	9
Б. А. — Препятствия аварии авто- машин	10
А. ЛЯСС. — На фронте дорожного строительства	12
А. КОЗЛОВ. — Довольно топтаться на месте	14
«Форд очищает дороги от изношен- ных автомобилей»	16
М. КОЗЛОВ. — На фронте автотрак- торного строительства	18
Л. ВИТИН. — Вторые педали для учебных автомашин	20
Бригада «За Рулем». — Что тормозит темпы Днепростроя	22
П. КОКИН. — Рабочие будни Ярослав- ского автозавода	24
А. МОТЫЛЕВ. — Выстроили «шоссе Автодора»	25
Автомобильный экран	26
А. ПЕРОВСКИЙ. — Автомобилиза- ция плетется в хвосте	28
Почему?	30

Всего в номере 28 иллюстраций.

Центральный Совет Автодора—Москва,
Садово-Кудринская, 17; тел. 4-96-15.
РЕДАКЦИЯ: Москва, 6, Страстной бульв., 11.
Тел. 3-31-91; трам. А, 6, 15, 18, 23, 25.
КОНТОРА: Москва, 6, Страстной бул., 11.
Огонь. Отдел распротр. Тел. 5-51-61.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1931 год: «За
Рулем» на год—4 р., 6 мес.—2 руб. 15 к.,
1 м.—40 к., с приложен. «Библиотеки «За
Рулем»: на год—8 р., 6 м.—4 р. 50 к.,
3 мес.—2 р. 40 к. За границу «За Ру-
лем»: на год—2 долл., 6 м.—1 долл. 25 ц

ВЗЯТЬСЯ ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ ЗА РАБОТУ

«Максимум в десять лет мы должны
пробежать то расстояние, на которое
мы отстали от передовых стран капи-
тализма.»

Сталин

(Речь на конференции работни-
ков промышленных предприятий).

ГИГАНТСКИЕ темпы развития нашего хозяй-
ства на социалистических основах нашли свое
яркое выражение в историческом докумен-
те — обращении ЦК ВКП(б) и Совнаркома
«О контрактации яровых посевов 1931 г.».

Ни одна буржуазная страна не только не знает
таких стремительных темпов роста, но даже не
в состоянии себе представить, что можно в такой
сравнительно короткий срок преобразить лицо
страны.

Проведение мероприятий, указанных в обра-
щении, подводит новую техническую основу под
социалистическое переустройство деревни.

В социалистическую деревню, в совхозы и
колхозы приходит новая техника, приходят ма-
шины, а вместе с ними рушатся вековые устой-
неграмотной дикой деревенщины, уходит в прош-
лое «идиотизм деревенской жизни».

В 1931 г. в сельское хозяйство направляется
120 тыс. тракторов, будет организовано сверх су-
ществующих 360 — еще 1040 новых машинно-
тракторных станций, будет удвоено снабжение
сельскохозяйственными машинами, будет направ-
лено 7 тыс. легковых и грузовых автомобилей.

Перед новой социалистической деревней в те-
кущем году стоят поистине грандиозные задачи.
Огромный парк тракторов и сельскохозяйствен-
ных машин требует быстрой и решительной под-
готовки сотен тысяч технически грамотных трак-
тористов и водителей.

Варварское обращение с машинами делается
настоящим бичом для широкого проникновения
машин в деревню.

На происходившей в Москве Всесоюзной кон-
ференции директоров зерносовхозов вопрос о не-
умелом, а порой и преступном отношении к до-
рогим тракторам и сельскохозяйственным маши-
нам получил должное освещение.

Вот что говорил председатель Зернотреста
тов. Герчиков:

«У нас в зерносовхозах к автомобильному транспорту
исключительно бесшабашное, а порой преступное отно-
шение...»

Надо выполнить директиву ЦК партии об удешевлении
стоимости, как этого требует максимальная нагрузка трак-
тора на крюке, лучшая комбинация трактора с прицепны-

ми орудиями и претворение в жизнь лозунга — «Трактор в борозде 21 час»...

«Терпеть в системе Зернотреста такое положение, когда к машине относятся небрежно, когда машину во-время не смазывают, когда машину вроде «Катерпилара» проваливают в канаву,— нельзя».

В работе, которая происходит на советских полях, большое значение может иметь помощь организованной общест-венности в лице Автодора.

Мы не будем подробно останавливаться на указаниях, имеющих почти в каждом номере журнала о методах организованной помощи Автодора (создание бригад, ремонт сельскохозяйственного инвентаря, подготовка трактористов, проверка выполнения плана по запасным частям и т. д.).

Мы хотим только сделать вывод, что пора, наконец, перейти от слов к делу. **Поворот Автодора лицом к деревне делается основной нетерпящей отлагательства задачей общества.**

Организация коллективов Автодора в совхозах и колхозах происходит недопустимо медленно, и этим самым тормозится создание автотракторной, технической культуры на селе.

Нужно также сказать, что партийные, советские и профессиональные организации до сего времени совершенно не учитывают значения работы Автодора на селе и не оказывают организациям Автодора **никакой помощи.**

Происходящая одновременно с конференцией директоров зерносовхозов **Всесоюзная конференция работников промышленных предприятий** показала, что развивающаяся огромными темпами социалистическая промышленность преодолевает на ходу целый ряд препятствий, а в новых производствах «детские болезни».

Тов. Орджоникидзе в большом докладе осветил все злободневные вопросы нашей промышленности.

Особые трудности имеются, конечно, в новых отраслях промышленности, и в частности в автотракторной.

Мы научились уже строить быстро, но еще не научились строить дешево. Кроме того, плохо обстоит дело со сметами и планированием распределения средств. Недопустимо соотношение между стоимостью строящихся новых заводов и обслуживающих их сооружений.

Вот, что говорит тов. Орджоникидзе

«Беру Харьковский тракторный завод, который строится недурно. Можно надеяться, что завод построят в срок, но денег это будет стоить много. Стоимость основных цехов — 11 380 тыс. руб., обслуживающих сооружений — 8 531 тыс. руб., жилстроительство — 17 728 тыс. руб., культурно-бытовое строительство — 1 657 тыс. руб., профтехническое образование — 11 725 тыс. руб., санитарная техника — 6 204 тыс. руб., транспорт — 2 297 тыс. руб., бытовое обслуживание — 742 тыс. руб., подготовительные работы — 7 930 тыс. руб., всего 57 899 тыс. руб. Основные цеха в отношении ко всей стоимости чистого строительства составляют 19,6%.

Нижегородский автострой: основные цеха — 23 млн. руб., обслуживающие — 5,5 млн. руб., жилстроительство — 23 млн. руб., культурно-бытовое строительство 5,5 млн. руб., профтехническое образование — 660 тыс. руб., санитарная техника — 14 300 тыс. руб., транспорт — 7 525 тыс. руб., благоустройство — 1 450 тыс. руб., подготовительные работы — 5 800 тыс. руб., всего 90 млн. руб. На основные цеха идет 25%».

Много внимания уделил тов. Орджоникидзе вопросам организации труда и повышения его производительности.

На конференции выступил встреченный шумной овацией и энтузиазмом тов. Сталин (подробно о речи тов. Сталина — в следующем номере).

Трудящиеся, объединившиеся в «Общество содействия автомобилизации и тракторизации СССР» (Автодор), должны помнить, что только скорейшее изжитие всех недостатков, жесткая дисциплина и **повышение технических знаний** могут способствовать быстрому осуществлению поставленных задач.

В Центральном совете Автодора имеются сведения, что коллективы Автодора на автомобильных и тракторных заводах недостаточно активны и часто рассматривают работу Автодора, как нечто отдельное от работы своего завода.

Окружные и краевые отделения общества, в районах которых расположены автомобильные и тракторные заводы и авторемонтные мастерские, должны взять под особое наблюдение работу коллективов Автодора на этих предприятиях.

Энергию, накапливающуюся в недрах общественной организации, нужно поставить на службу общим задачам выполнения планов третьего года пятилетки.

АВТОДОРОВЦЫ ВКЛЮЧАЮТСЯ В ПОДГОТОВКУ ко ВТОРОЙ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ВЕСНЕ

ПРИБЛИЖАЕТСЯ весенняя посевная кампания. Десятки тысяч тракторов должны быть готовы к выполнению поставленной перед нами боевой задачи — засеять огромные просторы колхозных и совхозных полей.

Недавно ВАТО организовало специальный трест по производству запасных частей. Центральный совет Автодора создал штаб по оказанию помощи этому производству. Но для того чтобы в наикратчайший срок выполнить эту задачу, необходимо активное содействие широкой советской общественности.

По примеру ЦС Автодора штабы помощи создаются и в других республиках. Рабкор Зак сообщает нам:

Недавно созданная автотракторная секция при Грузавтodore взяла на себя обязательство создать штаб борьбы за запасные части к тракторам. В задачи штаба входят: мобилизация общественного мнения и техническое содействие производству запасных частей, контроль над работой соответствующих организаций и заводов, изготовляющих запасные части, а также налаживание экономного и рационального их расходования. Для осуществления этих задач будут созданы ударные бригады из рабочих и актива Автодора.

Из-за недостатка запасных частей мы наблюдаем простои не только тракторного, но и автомобильного парка. Казалось бы, что к запасным частям, которые уже изготовлены и в порядке планового снабжения рассылаются на места, должно быть проявлено особо бережное отношение. Но об этом повидимому многие производящие организации забывают. Очень убедительным доказательством этому служат факты, о которых рассказывает нам рабкор Панченков.

В начале января Северо-кавказским отделением Авторемснаба было получено пять мест запасных частей «АМО». При вскрытии обнаружилось, что упаковка сырая, что части совершенно ржавые, при чем все они (до 200 названий) были сложены в порядке не лучше, чем мусор на свалке. Ни одна из частей не имела наименования и номера. Номера, указанные в накладной, не соответствовали номерам, указанным в спецификации, выпущенной заводом АМО. Да и сама спецификация была составлена непонятно.

Скоро производство запасных частей станет массовым, и для того чтобы впредь не повторялись подобные случаи бесхозяйственности, необходимо все части при упаковке снабжать номерами, указывать фамилию или номер упаковщика, а все ржавеющие и шлифованные части перед отправкой с завода обязательно промасливать.

Ко второй большевистской весне нам нужны в достаточном количестве подготовленные



За ремонтом трактора (совхоз Колпино)

кадры автоводителей и трактористов. От качества водителя зависят количественные и качественные показатели работы машины.

Как же на местах производится подготовка кадров?

Донской зерносовхоз, — пишет рабкор Сум, — имеет сейчас 12 машин, и по наряду правления треста получает к весенней посевной кампании еще 42 автомобиля. Между тем кадр водителей при гараже состоит из 1 шофера второй категории, 4 шоферов третьей категории и 6 бывших помощников без прав и без должной подготовки. Гараж пополняется лишь трактористами, которые в весеннюю посевную должны будут управлять автомобилями. Ни дирекция, ни инженер-механик не заботятся о подготовке водителей.

В гараже нет ни одного ударника, не проводится соцсоревнование.

До начала весенней посевной кампании осталось мало времени. Не медля ни минуты, нужно познакомить новичков-трактористов с элементарными правилами езды и ухода за автомобилем. Надо заключить договор по соцсоревнованию с автогаражом соседнего Вешинского зерносовхоза.

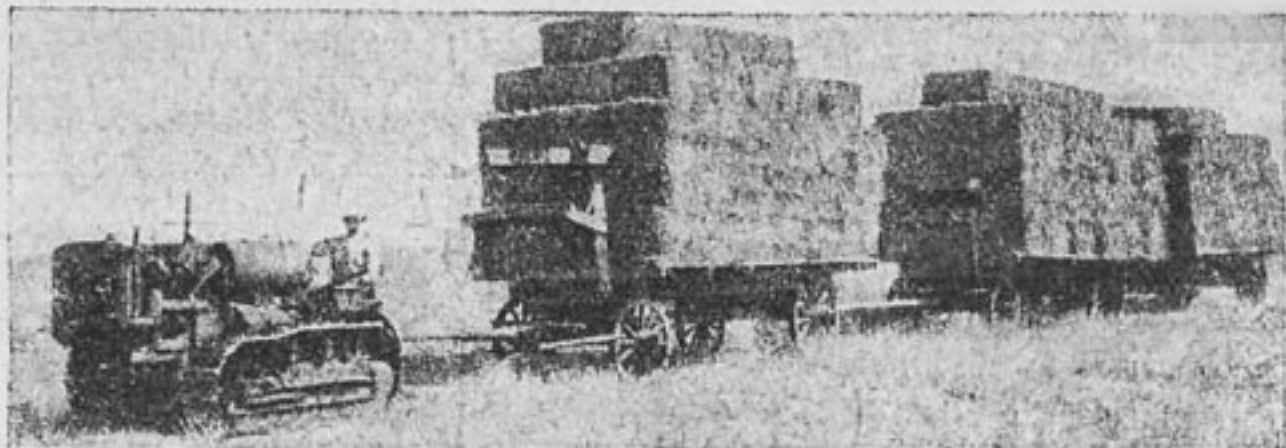
На огромной площади Донского зерносовхоза в 115 тыс. га при расстоянии от железной дороги в 74 км автотранспорт, несомненно, сыграет решающую роль. Тракторные курсы, возьмите на буксир автогараж для лучшей подготовки кадров к большевистской весне!

Центральный совет Автодора в своем обращении к местным организациям говорил: «Создайте вокруг штаба помощи производству запасных частей атмосферу общественного внимания. Включайтесь в борьбу за трактор!»

Этот призыв должен быть подхвачен не только каждым автодоровским коллективом, но и каждым отдельным членом организации.

ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПОРЧУ ТРАКТОРОВ И ДРУГИХ С.-Х. МАШИН

В связи с многочисленными случаями преступно небрежного обращения с тракторами и другими сельхозмашинами СНК СССР постановил: предложить правительствам союзных республик внести в уголовные кодексы специальные статьи, карающие за порчу или поломку принадлежащих совхозам, машинно-тракторным станциям, колхозам тракторов и сельхозмашин.



Перевозка прессованного сена при помощи трактора „Катерпиллар“.

ОБЕСПЕЧИМ ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ В СОВХОЗАХ ЗЕРНОТРЕСТА

ПО ПОСЛЕДНЕМУ постановлению ЦК ВКП(б) от 7 января 1931 г. о работе Зернотреста посевная площадь совхозов должна увеличиться с 1,05 млн. га посева в 1930 г. до 5 млн. га в 1931 г.

В развертывании крупных зерновых хозяйств основную роль играет механизация процессов работы. Не последнее место занимает механизация и благоустройство транспорта.

Товарный хлеб, являющийся основным грузом, надо будет перебросить в количестве свыше 3,3 млн. тонн из совхозов к станциям железных дорог.

Для более полного представления о работе, которую должен будет осуществить транспорт в совхозах, к этой цифре надо добавить 80 тыс. тонн семян, подлежащих переброске внутри совхозов в период весеннего сева, и свыше 600 тыс. тонн семян, подлежащих переброске в период осеннего сева. Помимо этого внутрихозяйственный транспорт зерносовхозов должен полностью обслужить все процессы работ по весенней вспашке, севу, уборке и т. д. Одного только горючего надо будет перевезти свыше 560 тыс. тонн.

На полях зерносовхозов в период уборки будет работать до 350 тыс. чел. Для них надо подвозить продукты питания, перебрасывать их с участка на участок и доставлять ежедневно к месту работ.

Все полевые работы разбиты по сезонам с крайне ограниченными природою сроками выполнения. Здесь быстрота, скорость оборота решают исход уборки, и поэтому совершенно понятно исключительное внимание, которое уделяется автомобилю.

Мы уже имеем опыт минувшей уборочной кампании, с полной ясностью показавшей, какую ценность представляет для нашего механизированного зернового хозяйства автогрузовик и что автотранспорту принадлежит решающая роль в вывозе урожая 1931 г.

Каким же транспортом будут располагать совхозы в этом году и как будет организован вывоз товарного зерна?

Все внутрихозяйственные переброски грузов—горючего, семян, продовольствия, прибывающих грузов, доставка людей—должны

быть осуществлены транспортом самих совхозов.

Необходимо, чтобы 40—50% получаемых совхозами автомобилей были даны им к весенней посевной кампании, а остальное количество — в основном в течение второго квартала.

Для вывоза товарного хлеба на период уборки отдельно потребуются автомобили с минимальной грузоподъемностью в 20 тыс. тонн.

Постановление ЦК ВКП(б) учитывает трудности, связанные с перевозкой зерна в 3,3 млн. тонн, и возлагает на Наркомснаб и Союзтранс организацию его вывоза путем мобилизации своих транспортных сил.

Необходимо, чтобы промышленность дала к началу уборочной кампании максимальное количество автомобилей. Для обеспечения выполнения работ зерносовхозами и своевременной переброски необходимых к посевной и уборочной кампаниям грузов надо, чтобы ВАТО срочно проверило производственные планы своих заводов, уточнив сроки выпуска автомобилей в первом и втором кварталах.

Серьезным моментом в подготовительной работе являются ремонтная кампания и обеспечение автотранспорта запасными частями. Несмотря на то, что вопрос о запасных частях подымался неоднократно, в этом направлении сделано чрезвычайно мало.

Авторемснаб, который ведает снабжением запасными частями, должен принять самые решительные меры для полного обеспечения автотранспорта ремонтом и необходимыми запасными частями.

Зерносовхозы должны еще полнее развернуть ремонтную кампанию, мобилизовав на это все свои силы, проявляя инициативу в восстановлении своего значительно изношенного автотранспорта.

Надо, чтобы заводы и коллективы Автодора, шефствующие над совхозами, осуществили это шефство практически, организовав ударные бригады по ремонту автотранспорта, оказывая совхозам помощь в выработке нужных запасных частей.

Надо вообще гораздо серьезней развернуть работу Автодора по подготовке квалифици

рованных шоферов, чтобы обеспечить авто-транспорт надежными водителями.

70% аварий, имевших место в совхозах в минувшую уборочную кампанию, явились следствием технической неграмотности управлявших транспортом людей, не знавших самых элементарных правил ухода за машиной и считавших ухарскую езду основным качеством шофера.

Все подготовительные работы должны быть выполнены в срок.

Автотранспорт должен выйти на поля зерносовхозов в полной исправности.

Решение партии о вывозе грузовиками 3,3 млн. тонн зерна должно быть точно и полностью выполнено.

Н. Браиловский

ПОСТАВИМ КАК СЛЕДУЕТ РАБОТУ АВТОДОРА В КРАСНОЙ АРМИИ!

В СВЯЗИ в 13 годовщину РККА автодорожцы должны поставить перед собой вполне конкретные задачи работы в Красной армии.

В обязательном порядке и как можно скорее при всех республиканских, краевых и областных организациях Автодора должны быть организованы военные секции, которые явятся штабами руководства автодорожской работы в Красной армии.

При всех воинских частях нужно организовать коллективы Автодора.

Работа коллективов в частях Красной армии (роте, полку) должна производиться по единому плану для всех общественных организаций: Автодор, Осоавиахим и ОДР с точным разграничением круга работ каждой организации. Отсюда не следует делать вывода, что все эти организации должны слиться. Они продолжают быть самостоятельными, но для экономии средств, а главным образом лучшей постановки работы они ее проводят по единому плану.

По нашему мнению коллективы Автодора в этом едином плане работ должны взять на себя следующее.

Обучение всего красноармейского и начальствующего состава части автоделу и управлению машиной или трактором.

Организацию курсов и кружков по подготовке для колхозов трактористов, водителей машин и дорожников, как кадров, связанных с военно-техническими задачами, стоящими перед РККА.

Массово - политическую работу среди красноармейцев поставить так, чтобы, уходя из состава армии, красноармеец был бы подлинным активистом - автодорожцем. Придя в колхоз, совхоз, МТС, демобилизованный красноармеец - автодорожец должен быть застрельщиком и инициатором улучшения и строительства новых дорог, лучшей показательной работы автотракторного парка и организатором автодорожских коллективов, способствующих коллективизации села.

Командование части должно иметь в лице автодорожской организации действительных участников-передовиков в лучшем использовании и бережном отношении к автомобилю, трактору, дорожным машинам, мостовому имуществу.

В годовщину РККА автодорожские организации (вплоть до районов) должны провести массовую проверку работы Автодора в частях Красной армии, чтобы выяснять, отвечает ли она задачам механизации и моторизации Красной армии.

Заводские коллективы Автодора, районные, краевые, областные и республиканские отделения должны повседневной помощью способствовать развитию и укреплению работы Автодора в Красной армии.

Надо со всей прямотой сказать, что Автодор, являясь для красноармейского состава и всей Красной армии организацией, необходимой, особенно в связи с задачами механизации и моторизации РККА, до сих пор стоит еще несколько в стороне и не в достаточной степени проник в Красную армию.

Мы наблюдаем большую тягу красноармейцев к учебе и умению управлять трактором и автомобилем. Наши автодорожские организации часто стоят в стороне, не видят, не чувствуют этой тяги бойцов к техническим знаниям.

В 13 годовщину РККА перестроим работу Автодора в сторону большего внимания к Красной армии!

Н. Горячко



Танк на улицах Москвы

Унион-фото

ВОЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ АЭРОСАНЕЙ, АЭРОБУЕРОВ и СНЕЖНЫХ ТРАКТОРОВ

СРЕДИ тех средств, которые СССР должен будет мобилизовать для своей защиты в случае нападения на нас, значительную роль, учитывая наши огромные снежные пространства, смогут сыграть аэросани, аэробуеры и снежные тракторы.

Идея постройки аэросаней в России зародилась еще до 1910 г. Но опыты их постройки стали производиться лишь с появлением более мощных (для того времени) авиационных двигателей в 80—100 л. с.

Опыты производились и по военной и по гражданской линии. В 1915 г. уже имелись аэросани с 80-сильным мотором.

Затем были сконструированы новые аэросани под 150-сильный мотор «Бенц». При испытании этих аэросаней результаты получились более благоприятные из-за увеличения мощности мотора. Однако мотор «Бенц» с водяным охлаждением оказался менее подходящим для аэросаней.

вание 1500 км. Из 12 аэросаней, участвовавших в пробеге почти половина была деревянной конструкции, остальные — металлической.

Пробег показал, что аэросани являются действительно практическим средством передвижения по снежным пространствам. На них можно рассчитывать и в военном деле как на средство связи, средство передвижения отдельных групп и для перевозки отдельных частей или целых соединений.

Однако пробег подтвердил снова, что на аэросани нецелесообразно ставить моторы с водяным охлаждением; с воздушным же охлаждением необходимо иметь более мощные моторы (порядка 450—600 л. с.).

Пробег показал также, что необходимо устраивать на основных аэросанных путях промежуточные ремонтные и снабжающие базы.

Некоторые конструкторы решили перейти к конструированию аэробуеров. Первые аэробуеры строились с мотоциклетными моторами в 5—8 л. с. и были рассчитаны на одного пассажира. Буеры на двух пассажиров строились уже с авиационным мотором в 30—50 л. с.

В Америке строятся аэробуеры и на большее число человек. Аэробуер обладает очень хорошей маневренностью (он разворачивается на 360° в круге в 20-25 м диаметром); самый большой аэробуер делает поворот с тридцатиметровым диаметром круга. Американские буеры развивают скорость на гладком льду до 150 км в час. Иногда их строят так, что мотор вместе с экипажем помещен внутри водонепроницаемого корпуса. Такой буер, попав в промону, плавает в ней и может продолжать путь по воде.

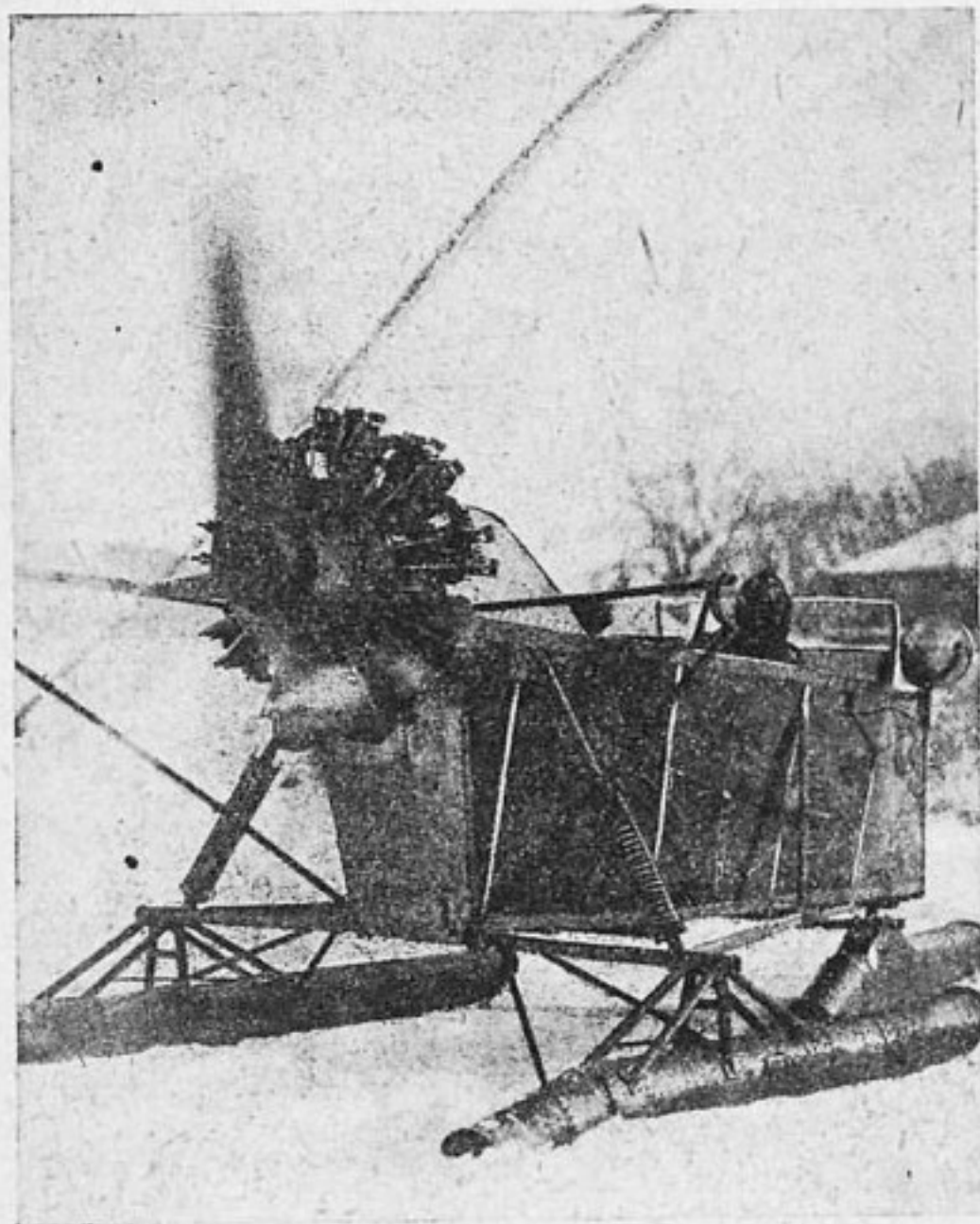
Для того чтобы аэробуеры могли ходить не только по льду, но и по снежному полю, к ним приделывают лыжи (системы Фельтена), которые имеют по середине прорез для конька. Лыжа надевается так, что конек проходит насквозь и выходит снизу на желаемую глубину. Таким образом на льду аэробуер идет на коньках, а на снегу на лыжах; выступающий снизу конек делает ход аэробуера спокойнее, а поворотливость лучше.

Некоторые конструкторы при постройке аэробуеров использовали парусы, которые увеличивали скорость и являлись как бы запасными двигателями.

В Германии и Англии построены и испытаны нефтяные авиационные двигатели значительной мощности, достаточной для аэросаней и аэробуеров.

Нефтяной двигатель дает несравненно с бензиновым авиационным двигателем прочность и надежность и экономичность расхода горючих материалов.

Кроме авиационного нефтяного двигателя (который наши конструкторы несомненно используют на аэросанях и аэробуерах), сле-



В пути.

Фото этюд А. Шайхета

В следующие годы конструирование аэросаней происходило более усиленным темпом.

В 1926 г. состоялся пробег аэросаней — Москва-Ленинград-Вологда-Москва на рассто-

дует еще напомнить об одном весьма существенном средстве передвижения — о **снежном тракторе**.

В 1926 г. в г. Ситке (Сев. Америка) был построен экипаж с совершенно особой системой передвижения. На практике он оказался способным передвигаться по снежным полям.

Его устройство: обыкновенный автомобильный мотор, который вращает два гранатообразных пустых барабана, снабженные винтовым выступом (движителя). Эти барабаны

ввинчиваются в снег и продвигают трактор вперед.

Трактор очень легко поворачивается, если уменьшить скорость вращения одного из барабанов. При движении тракторы оставляют за собой след, имеющий ширину железнодорожной колеи. По его пути легко могут идти автомобили и грузовики. Можно по следу даже тащить артиллерию прямо на колесах. Скорость снежного трактора—12—15 км в час. На опытах трактор работал безотказно.

А. Ханов

БУДЕМ ЭКОНОМИТЬ КАЖДЫЙ ЛИТР БЕНЗИНА

ОДНИМ из основных расходов при эксплуатации автомобилей и тракторов является бензин. К сожалению, мы не только не заботимся об уменьшении этого расхода, а наоборот—своей небрежностью способствуем его увеличению. Мы до сих пор, во всяком случае на местах, не отошли от старинных методов хранения бензина и разливки его в автомобильные баки.

Если проверим точный вес одной цистерны бензина и пройденный на этом бензине километраж, то убедимся, что в лучшем случае приблизительно 75—80% этого бензина попало в карбюратор, а остальное количество, вследствие нашей небрежности, пропало совершенно зря.

Происходит это по следующим причинам. Бензин из цистерны с потерей в весе в 2—3% попадает в резервуары нефтяных складов, отсюда в бочках, часто худых, он перевозится в гаражи, где нередко за отсутствием бензinhранилища хранится в бочках, пока его не переливают в баки. Не говоря уже об испарении бензина, мы часто бываем свидетелями, как дорогостоящий бензин спокойно вытекает из дырявых бочек; земля при этом совершенно незначительно сыреет (в виде быстрого испарения бензина), но мы не обращаем на это никакого внимания. Тут потеря в весе бензина может колебаться от 2 до 10%, в зависимости от состояния бочек и от продолжительности нахождения бензина в них.

Процесс переливания бензина из ведра или конистра в бак едва ли обходится без потери. Нередко под рукой нет воронки и наверное многие из нас либо сами делали, либо видели,

как из широкого ведра или конистра бензин переливается прямо в автобак. Но и при наличии воронки немалое количество бензина разливается, в особенности если шофер торопится, а шоферы, как известно, «всегда торопятся».

Здесь потеря в весе может колебаться от 1 до 8%, а иногда и больше. Можно указать еще ряд моментов, когда бензин при таком переливании из цистерны в автобак подвергается потерям в весе. Известно, что не только в малых гаражах, но и в больших автохозяйствах потеря бензина в весе при этом способе колеблется от 5 до 20%.

Трудно представить себе, какое количество бензина при нашем безобразно небрежном «способе» снабжения автомобилей и тракторов мы теряем не только ежегодно, но даже ежедневно по всему Союзу.

Если хотя бы половину зря пролитого во всем Союзе бензина вывезти за границу, то можно было бы ввезти немало новых машин.

С этой бесхозяйственностью, явно граничащей с преступностью, нужно покончить.

Необходимо широко привлечь актив Автодора к борьбе с этим безобразным явлением и организовать бригады для проверки хранения горючего и снабжения автомобилей и тракторов бензином.

Бригады должны привлекать к судебной ответственности администрацию тех автохозяйств, где хранение и разливка бензина не будут поставлены на должную высоту.

Ваган Арзуманов

Т и ф л и с

ПРЕКРАТИТЬ РАСХОДОВАНИЕ ГОРЮЧЕГО ДЛЯ ТРАКТОРОВ И С.-Х. МАШИН НЕ ПО ПРЯМОМУ НАЗНАЧЕНИЮ

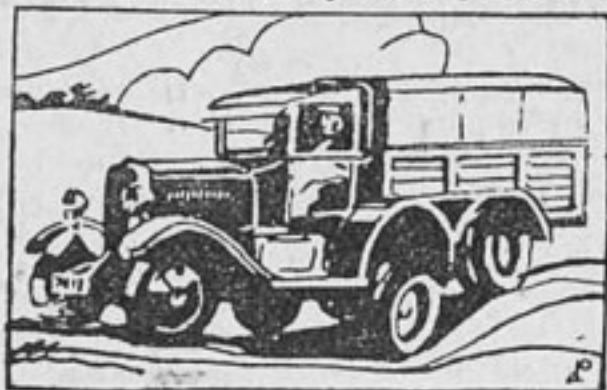
Совет народных комиссаров Союза ССР постановил:

1. Строго воспрещается расходовать не по прямому назначению горючее, отпускаемое для тракторов и сельскохозяйственных машин.

Руководители республиканских и краевых (областных) органов, распределяющих горючее, директора совхозов и машинно-тракторных станций, председатели колхозов и те лица, на которых непосредственно возложено хранение и использование горючего для тракторов и сельскохозяйственных машин, отвечают за расходование его на другие нужды как за растрату государственного имущества.

2. Правительства союзных и автономных республик, краевые (областные) и районные исполнительные комитеты обязаны установить строгий надзор за использованием горючего, предназначенного для тракторов и сельскохозяйственных машин, и неуклонно привлекать к ответственности всех лиц, которые расходуют это горючее не по прямому назначению.

Шестиколесные машины — Красной Армии!



Вносят в фонд постройки

Брянское районное отделение Автодора вносит 120 р. 94 к.
Псковское районное отделение Автодора вносит 3 р. 95 к.
Карельское районное отделение Автодора вносит 249 р. 63 к.
ЦК союза Медсантруд вносит 500 р.
Ученики 6-й школы ОНО г. Ленинска вносят 4 р. 68 к.
Грозненский Автодор вносит 85 р. 96 к.
Сотрудники газеты „Труд“ вносят 450 р.
Ферганское отделение Автодора вносит 124 р.
Старлитамаское районное отдел. Автодора вносит 266 р.
Инж. Плөзовский вносит 100 р.

Автодор ЦЧО Воронеж вносит 1 238 р.

Автодор Саратова вносит 25 р.

Бюро ячейки Осоавиахима при Днепропетровском мясокомбинате вносит 61 р. 30 к.

3-я пожарная станция в ответ интервентам-капиталистам вносит на укрепление обороноспособности страны 56 р. 27 к. и вызывает все пожарные станции Москвы.

Всего с начала кампании поступило 42 085 р. 72 к. и 17 центов.

По Москве собраны средства на шестиколесные машины от следующих организаций:

	Руб. К.		Руб. К.
Институт им. Ломоносова	38 65	Текстильтрест	79 —
Учебный летный отряд	13 40	Местком городской пожарной части	25 50
Союз строителей	293 —	Замоскредит	25 55
Завод „Пролетарский труд“	90 15	Моссохрана	23 —
Клуб „1 мая“	19 90	Замоскворецкое агентство Госбанка	45 40
Военно-воздушная академия	1385 —	Н-я рота стрелковой охраны	16 38
Мясо-молочный институт	82 —	Завод „Пролетарий“	55 —
Учебная база	85 —	Замоскворецкий здравотдел	81 30
„Коммунар“ (возчики)	25 —	Ясли 80/5	39 20
Завод „Спартак“	30 —	Н-й участок РККА	26 —
Бани Красно-пресненского района	52 10	Трудпрофилакторий	37 65
Работники районного отделения	224 —	Цемстрой	171 50
Гараж Мосздравотдела	112 —	Местком строителей № 314	24 55
Союзлеспром	220 —	Местком строителей № 216	14 —
МХАТ I	18 30	Местком строителей № 317	97 95
Цветимпорт	129 —	Завод Арматуротреста	41 —
Зоопарк	140 —	Н-й обозный завод	33 90
I моторизованный полк	10 30	Винные подвалы Грузии	70 20
Союзнефть	85 —	Московский областной архив	22 —
Горный институт	51 85	Н-я часть механизированной бригады	8 80
Авиаобъединение	338 10	Третьяковская галерея	57 50
I образцовая типография	70 —	Объедин. гражд. авиации	68 50
Станция лубяных волокон	50 31	Кавалерийский эскадрон школы ВЦИК	10 —
Завод Мосэлектрик	146 —	5-й инженерный участок	26 —
Завод минерального сырья	167 20	Модельная фабрика	72 —
Райком металлостов	117 —	Центр. внешкольн. станция	17 45
Мастерские Союзкино	50 —	Фабрика „Геодезия“	265 —
Наркомфин	116 80	Центрожилсоюз	42 —
Наркомзем	238 65	От неизвестных граждан	271 —
Алаковский трампарк	56 21	НКПС	1060 30
Ордынский грузовой гараж	60 31	34 отд. милиции	100 —
Рабфак им. Артема	69 43	Арт. школы им. Красина	169 —
Цустрой НКПС	166 —	Военно-инструкторская школа	111 —
Фабрика „Геодезия“	43 —	Акц. общество „Спринклер“	106 05
Фабрика „Красный Октябрь“	80 —	Институт востоковедения	673 23
Кавалерийский эскадрон школы ВЦИК	29 20	Союзстеклофарфор	204 20
Завод „Металлолампа“	112 25	Учебный комбинат	461 05
Артель „Трудстрой“	78 35	Местком строителей № 771	204 —
Конный парк № 2	24 —	Областная школа милиции	156 75
Нефтяной институт	59 —	ВЭО	160 —
Институт стали	57 45	Завод „Линк-Дай-Кестинг“	90 —
Институт цветметзолота	32 —	Фабрика „Лео-Дрезден“	87 —
Госсантехстрой	121 —	МТО	110 —
Курсы НКВД	85 50	Центральная школа ОГПУ	304 70
Курсы ЗОНО	19 60	Моск.-Казанская ж. д.	41 90
Коллектив Пятницкой пожарной части	8 09	Промсектор	24 40
Госплан СССР	137 28	Н-я военная строительная контора	92 —
Оргсклад	55 —		

Работники ЦС Автодора предлагают построить бронемашину им. Н. Ворошилова

В день пятидесятилетия стойкого большевика-ленинца, вождя Красной армии — Климентия Ефремовича Ворошилова мы, группа автодоровцев, вносим предложение построить броневую шестиколесную машину имени Клима Ворошилова, передав ее в одну из частей РККА.

Для почина вносим: Соловьев — 15 р., Сулла — 15 р., Горячко — 15 р., Цветков — 10 р., Голубев — 5 р., Хованский — 15., Бритчук — 15 р., Фельдман — 20 р. Кофман — 20 р., Юнпроф — 5 р., Квятковский — 3 р. Бурыкин — 15 р., Пахолкин — 10 р., Свиридов — 10 р., Разумов — 10 р., Голицин — 10 р., Невяровский — 10 р., Евдокимов — 5 р., Шукин — 10 р., Русанов — 10 р., Астамбовский — 10 р., Презент — 5 р., Блюм — 10 р., Васильева — 3 р., Лавровский Б. В. — 25 р. Всего 296 рублей.

КАК БУДУТ РЕАЛИЗОВАНЫ АВТООБЯЗАТЕЛЬСТВА

В ВСЕСОЮЗНЫМ автотракторном объединении, на основании постановления Совнаркома СССР от 19 февраля 1930 г., было выпущено 3000 автомобильных обязательств, под которые в период до 1 октября 1930 г. надо было выдать 500 легковых автомобилей и 2500 грузовых — специально для колхозно-кооперативного сектора.

Кроме этих автообязательств, в соответствии с постановлением Совнаркома СССР от 28 февраля 1930 г., были выпущены автообязательства с погашением их в течение 1931—1934 гг.; в частности в 1931 г. в период март—май Автотракторное объединение должно погасить 2700 обязательств на легковые машины и 2000 обязательств на грузовые автомашины.

Автообязательства первого выпуска имели очень ограниченное число держателей. Автомобильные обязательства второго выпуска были распространены значительно шире, причем держателями их были не только колхозы, но и потребкооперация, общественные организации и даже индивидуальные потребители.

Вследствие чрезвычайно острого положения в снабжении нашего хозяйства автомашинами всех систем (в связи с чем было введено строгое планирование всех завожимых и выпускаемых автомашин в СССР), Совнарком СССР постановлением от 27 декабря 1930 г. предложил прекратить дальнейшее размещение автомобильных обязательств под автомобили производства 1931—1934 гг.

Совнарком СССР, учитывая, что обслуживание нужд сельского хозяйства автомобилями наиболее целесообразно производить при посредстве машинотракторных станций, признал необходимым сосредоточить в этих станциях все автомобили, предназначенные для обслуживания колхозов. Поэтому Совнарком СССР предложил Колхозцентру и Союзу союзов с.-х. кооперации развить кампанию за сдачу колхозами и производственными с.-х. кооперативами автомобильных обязательств 1929/30 г. и автообязательств выпуска 1931—1934 гг. в обмен на акции Трактороцентра, обязав районные, областные союзы колхозной и с.-х. кооперативной системы обменивать имеющиеся у них автомобильные обязательства на акции Трактороцентра.

Что касается обязательств 1931—1934 гг., размещенных среди отдельных трудящихся, ячеек Автодора, потребкооперации и других организаций, кроме колхозов, производственных с.-х. кооперативов, колхозсоюзов и союзов с.-х. кооперации, то они подлежат оплате в установленные сроки, при чем для этой категории держателей автообязательств Совнарком СССР обязал ВСНХ СССР и НКПС обес-

печить выдачу автомобилей в установленные сроки. В частности по обязательствам 1931 г. выдача легковых и грузовых автомобилей будет произведена в течение апреля и мая этого года.

По обязательствам на легковые машины будут выдаваться автомобили «Форд» модели 1930 г., четырехместные, открытые, с запасным колесом, новой резиной и комплектом дорожного инструмента.

По обязательствам на грузовые автомобили будут выдаваться грузовые машины «Форд-АА» модели 1930 г., также с запасным колесом, новой резиной и комплектом дорожного инструмента.

Каждый автомобиль, который будет выдаваться по обязательству, будет предварительно испытан заводом Всесоюзного автотракторного объединения, проверен на ходу, и потому приемочного испытания получателям производить не требуется.

Предъявляемые к обмену обязательства должны быть оплачены полностью, что должно быть засвидетельствовано соответствующей отметкой Госбанка, продавшего обязательство.

Для своевременного получения автомобилей владельцы обязательств должны прислать свои автообязательства в «Авторемснаб» (Москва, Каретный ряд, д. 7) не ранее 1 марта 1931 г., при чем взамен присланного обязательства ВАТО немедленно вышлет квитанцию владельцу обязательства с указанием порядка и срока выдачи автомобиля.

Эти квитанции будут служить документом, который дает право на получение автомобилей с завода ВАТО в указанный в квитанции срок. Автомобили, как правило, будут выдаваться франко железнодорожная станция или паромная пристань — место назначения автомобиля, при чем сопровождение автомобиля поручается Союзтранс под его материальную ответственность.

Во избежание путаницы при направлении машин владельцам обязательств необходимо указание точного наименования железнодорожной станции или паромной пристани, куда следует направить автомобиль, и точный телеграфный адрес владельца обязательства.

За транспортирование автомашин Всесоюзное автотракторное объединение уплачивает Союзтранс по 60 руб. за каждую машину. Таким образом, держателям обязательств необходимо позаботиться о том, чтобы к сроку получения автомобиля были переведены 60 р. на расходы по транспортированию принадлежащей им автомашины.

Георгий Басс

АВТОМОБИЛИ, ТРАКТОРЫ И ХОРОШИЕ ДОРОГИ

СБЕСПЕЧАТ СЫПОЛНЕН. Е ПЯТИЛЕТКИ В ЧЕТЫРЕ ГОДА

ПРЕКРАТИМ АВАРИИ АВТОМАШИН, ПОВЫСИМ ДИСЦИПЛИНУ СРЕДИ ШОФЕРОВ

Письмо из Белоруссии

АВАРИИ автомашин в БССР за последнее время приняли угрожающий характер. Не говоря уже о человеческих жертвах — частых спутниках этих аварий, ослабляется дееспособность и без того крайне ограниченного механического транспорта, машины выводятся из строя, срывается план перевозок, срываются промфинпланы автохозяйств.

Кромсание и ломка машин бьют по карману государство: машина, не говоря уже об импортных сериях, стоит 18—20 тыс. руб.

В нашем распоряжении имеется далеко не полный материал об автомобильных авариях — до 40% так называемых происшествий остаются незарегистрированными. Но и имеющиеся у нас зарегистрированные остальные 60% рисуют картину преступного, подчас прямо вредительского отношения со стороны водителей к машинам. В одном только автомобильном парке Главдортранса БССР потерпело аварию свыше 20% машин.

Приведем несколько фактов. Цитируем из актов об авариях.

15 июля 1930 г. грузовому «Форду», под управлением шофера Бачманова, въезжавшему в гараж, мешают стоящие два других «Форда». Бачманов решает грудью своей машины пробить себе дорогу. Результат: все три машины выведены из строя.

Вот еще случай из той же области.

5 июля. «АМО-Ф-15», под управлением шофера Михалеви́ча, въезжает во двор гаража. Не потрудившись сойти с машины для того, чтобы раскрыть ворота, шофер делает это на ходу и сталкивается с выезжающей со двора машиной. Обе выходят из строя.

7 июля. Пятитонный «Я-5», водимый шофером Цехмейстером, из-за быстрой езды столкнулся с другим «Я-5». Результат: обе машины поломаны.

5 июля. «АМО-Ф-15», водимый шофером Шиманским, упал под откос.

5 июля. «Я-5», под управлением шофера Рекштеля, упал в канаву. Причина — быстрая езда.

Число таких случаев можно продлить до бесконечности.

Или вот результаты ухарства — случаи, имевшие место на ст. Ула только за семь дней — с 16 по 23 декабря.

«Форд» № 10, не желая ехать сзади другой машины, обогнал ее слева, зацепил и опрокинул в канаву. Результат — обе машины поломаны.

«Форд» № 21 опрокинут шофером Корольковым. Причина — быстрая езда.

«Форд» № 9 — лопнули картер и коробка скоростей. Причина — быстрая езда.

Вот что пишет из Полоцка выдвигенец — начальник автобазы № 1:

„15 октября застаю завалившуюся в канаву машину. За рулем — начальник автоотряда Фурсов, рядом прораб Гаевский, механик Красногиров — все пьяные. Фурсов, рвя мотор, бесполезно пытается выбраться из канавы. На мое приказание оставить машину, Фурсов ответил бранью и ударом

в лицо. Ударяя от вызванной милиции, открывшей стрельбу, Фурсов с размаху влетает на мост, и только прочные перила спасли машину от падения с моста.“

А вот и человеческие жертвы.

Телеграмма из Бобруйска: 7 октября на 13-м километре по Рогачевскому шоссе перевернулся пятитонный грузовик, везший рабочую бригаду в 45 чел. на уборку урожая в колхоз. Шофер и три пассажира убиты. Много раненых.

Другой случай — в Полоцке. На автобус «Штеер», переезжавший полотно железной дороги, налетел поезд. Машина отброшена на расстояние 20 м, а отдельные части — на 50 м. Результат — 17 раненых, из них 5 тяжело. Причина — шофер не имел права езды.

Вот аварии в Минске.

20 октября «Я-5» под управлением шофера Зарецкого налетел на столб. Результаты — сорвана передняя ось, сломаны 2 рессоры, погнут буфер машины, сломан поворотный кулак рулевого управления. Причина — быстрая езда.

И снова можно продолжать без конца.

А вот и такой перл. Совсем свеженький факт.

1 января 1931 г. грузовой «Я-5» буксирует «Форд» Союзтранса. На трамвайном пути трос оборвался. Рабочий полез под машину закрепить трос. Подходит трамвайный вагон, требует путь. Ему отвечают, что под машиной лежит человек. Вожатый дает тихий ход, толкает буксируемый «Форд», из-под которого рабочие еле успели вытащить товарища.

Мало того: не желая ожидать, вожатый дает еще один толчок и выбивает из строя обе машины. Когда директору трамвайного парка тов. Дощатому на это указывают, следует ответ: «Пусть не ездят по моим путям».

О чем говорят эти факты? Исследование причин катастроф показывает, что 47% несчастных случаев являются следствием нетрезвости водителей, 35% — нарушения правил езды.

Что сделано для того, чтобы прекратить, наконец, подобные безобразия, граничащие с вредительством?! Какие практические меры предприняты правительственными органами для того, чтобы усилить репрессии по отношению к грубокопателям механического транспорта? И что в частности сделано горсоветами для налаживания правил уличного движения? А что сделано союзными организациями для воспитательной работы среди шоферов?

Отвечаем: очень мало. Шофер, угробив машину в одном хозяйстве, перелетает в другое. Со стороны автохозяйств было очень мало случаев передачи дела об авариях судебным органам для лишения шоферов права управления машинами и привлечения к ответственности. Милиция не штрафует за нарушение правил движения. Союзные организации тоже слишком мало сделали в области воспитательной работы. Товарищеско-дисциплинарные суды еще не стали орудием массового воспитания. Шоферу-водителю еще не внушено сознание ответственности за доверенное ему

государственное имущество, за жизнь пассажиров.

И хуже всего то, что общественность мирится с авариями и сопутствующими им жертвами, считая их неизбежным злом. И если иногда и промелькнет в газете коротенькое сообщение об аварии, оно быстро предается забвению. А общественность? Разве десятитысячная процессия, пришедшая на похороны жертв бобруйской катастрофы, не была по существу демонстрацией против ухарства и развала труддисциплины шоферов?

Мы выдвигаем следующие мероприятия:

1. Поступая в хозяйство, шофер сдает свою книжку на право управления машиной. Книжка хранится в конторе и при аварии отсылается в Дортранс для лишения права езды. Это предупредит летунство.

2. Администрация хозяйства должна пользоваться своим правом понижать в разряде за скверное отношение к работе.

3. Создать при горсовете инспекцию по регулированию уличного движения, предоставив ей право нарушающих правила езды снимать с машины.

4. Категорически запретить шоферам передавать руль лицам, не имеющим свидетельства на право управления автомашинами. В особенности это широко практикуется на военных машинах, где за руль часто садится лицо комполитсостава, не имеющее прав.

5. Горсоветы должны издать постановление о правилах уличного движения. Белорусское

бюро ИТР транспортников разрабатывает соответствующий проект и вносит его в соответствующие органы. Соответствующие требования выдвигаются в указы горсоветам.

6. Усилить карательную политику по отношению к нарушителям труддисциплины — водителям машин. Внести это в уголовное законодательство.

7. Установить тщательный отбор поступающих в школы шоферов. Предупредить возможность проникновения туда агентов классового врага, рвачей, пьяниц. Не допускать ошибок прошлого, когда органы НКТруда свели свою задачу комплектования школ шоферов к разгрузке биржи труда.

8. Взять более решительный курс на применение женского труда к качеству водителей машин. Практика показывает, что аварии машин, водимых шоферами-женщинами, почти не имеют места.

Со своей стороны ИТРовская организация транспортников Белоруссии организует «декаду борьбы с авариями».

Ставя перед советской общественностью этот наболевший вопрос, бюро ИТР надеется, что он найдет соответствующий отклик, ибо дальше ждать нельзя. Интересы сохранения наличного автомобильного парка, интересы автомобилизации страны этого властно требуют.

Б. А.

Минск

АВТОДОР на ПОМОЩЬ ВСЕОБУЧУ

РЕШЕНИЯМИ партии и правительства с этого года введено всеобщее начальное обучение детей. Вместе с этим перед пролетарской общественностью поставлена другая задача — добиться поголовной грамотности населения в кратчайший срок.

Задачи эти должны быть разрешены во что бы то ни стало.

Между тем с начала учебного года на фронте всеобуча и ликбеза выявился значительный прорыв. Причины этого лежат в недооценке ОНО и местными советскими, профессиональными и другими общественными организациями всего политического, хозяйственного и культурного значения всеобуча и ликвидации неграмотности. Выполнить эти задачи можно только объединенными усилиями — всей пролетарской общественностью. Организации Автодора необходимо в ударном порядке принять участие в проведении всеобуча и ликвидации неграмотности.

Необходимо:

1. Немедленно связаться с местными комитетами по всеобучу, штабами по ликбезу и советами ОДН, выделив в них представителя Автодора, ответственного за проведение работы в этой области по линии Автодора.

2. Обсудив вопрос об участии Автодора в проведении всеобуча и ликбеза, вынести определенное постановление по своей линии.

3. Учесть неграмотных и малограмотных членов Автодора, поставив перед коллективами задачу скорейшего вовлечения их в школы и группы для неграмотных и малограмотных.

4. Поставить на службу проведения всеобуча и ликбеза свои агитационно-пропагандистские силы (докладчиков, агитавтомобили, печать).

5. Принять участие в проведении политико-воспитательной работы в школах и пунктах для неграмотных и малограмотных с организацией бесед на автодоровские и другие темы, увязывая их с общими задачами социалистического строительства.

6. Принять участие в организации бригад по всеобучу и ликбезу силами добровольных обществ, а также посылке от автодоровских коллективов хотя бы по одному бригадиру в деревню.

7. Добиваться использования автотранспорта для подвозки учащихся к школам из отдаленных пунктов и окраин.

Все указанные мероприятия должны быть закреплены социалистическим договором, заключаемым Автодором с общественными и другими организациями на постоянное участие в проведении всеобуча и ликбеза.

**РАБСЕЛЬКОРЫ „ЗА РУЛЕМ“ ПИШИТЕ
О РАБОТЕ ДОРОЖНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ**



НА ФРОНТЕ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка вторая

Грузооборот 1931 г. по наметкам Цудортранса

ПУТЕМ анализа данных по промышленности, сельскому хозяйству и другим отраслям народного хозяйства Цудортранс пришел к выводу, что автогужевому транспорту предстоит совершить работу, равную 16 млрд. тонно-километров.

По насыщенности грузооборота по РСФСР на первом месте в последовательном порядке стоят Центрально-промышленная область, Сибирь, Северо-Западная область, Карелия, Северный Кавказ, Урал и Средняя Волга.

Степень насыщенности зависит от развития промышленности и состояния железнодорожной сети. Это положение подтверждается тем, что по СССР по количеству грузов, следующих при помощи автогужевого транспорта, на первом месте стоит УССР с высокоразвитой промышленностью, а за ней идет Средняя Азия со слабой железнодорожной сетью.

Цудортранс произвел также расчет покрытия потребности грузооборота. Крестьянский гуж способен проделать работу, равную 6,5 млрд. т-км. Цудортранс исходил из того, что грузоподъемность крестьянской телеги не превышает 0,3 т, а рабочее время — 45 дней в году.

Городские тяжеловозы сделают 1200 млн. т-км. Грузоподъемность городского возка определяются 1,2 т, а рабочее время — 250 дней в году.

Грузовое автохозяйство в 1931 г. будет состоять из 19 тыс. «фордов», 4500 «автокаров» и 6500 тяжелых грузовиков различных марок. На долю их падает 1 млрд. т-км.

Не входя в оценку участия в грузообороте крестьянского и городского гужа, необходимо чрезвычайно критически отнестись к определению участия автогужевого хозяйства. В данном случае Цудортранс отказался от поисков тех путей, которые должны повысить загрузку автотранспорта. Работники Цудортранса подошли к этой задаче чисто арифметическим способом.

Между тем именно в этой части Цудортранс мог и должен был застрельщиком перевода автотранспорта на работу в три смены, обмена опытом использования автотранспорта в различных городах.

Количество грузов, которые пройдут по дорожной сети, определяется в 742,5 млн. т, что равняется 16 млрд. т-км. 9 млрд. т-км. по подсчетам Цудортранса будет покрыто. Останутся непокрытыми 7 млрд. т-км, т. е. 40% грузооборота.

Такой огромный разрыв между потребностью и ее покрытием должен был заставить Цудортранс решительно взяться за мобилизацию внутренних резервов.

Однако Цудортранс занялся подсчетом того, сколько потребуется новых грузовиков для покрытия всего грузооборота. Эта работа Цудортранса показала, что нужно 100 тыс. грузовиков.

Цудортранс тут же жалобно добавляет, что импорт такой массы машин невозможен, а наши заводы еще не в состоянии их дать, — положение, мол, безвыходное.

Положение действительно будет тяжелым, если подходить к проблеме грузооборота с немощью и боязнью трудностей.

Программа работ утверждена

В первой сводке мы отмечали зловещие заключения Цудортранса и финансовую «кадриль» вокруг утверждения контрольных цифр на 1931 г. За этот период контрольные цифры, наконец, утверждены, правда, в значительно урезанном против заявок Цудортранса виде.

Ассигнования на дорожное строительство на текущий год определены в размере 697,2 млн. руб. Из этой суммы 212 млн. руб. будет отпущено из общесоюзного бюджета, 34,2 млн. руб. — из республиканского и 158 млн. руб. — из местного. Остальные средства — 292 млн. руб. — падают на трудгужповинность.

Основная часть средств будет израсходована на капитальное строительство — 163,2 млн. руб. Разбивка этих средств по отдельным статьям произведена так, что 135,8 млн. руб. будет затрачено на новое строительство, реконструкцию, реновацию и улучшение грунтовых дорог. Несколько преуменьшены, по нашему, затраты на капитальный ремонт — 16 млн. руб. Стоимость работ по механизации определена в размере 20 млн. руб.

Значительно отстает от потребности финансирование жилищного строительства. Цудор-

трансу отлично известно, что обеспеченность рабочих жильем ничтожна. Между тем на все жилищное строительство будет отпущено 15 млн. руб.

Разверстав средства по всем статьям расходов, Цудортранс произвел поквартальную разбивку. На первый квартал отпущено 27% годовых ассигнований. Квартальный финплан по эксплуатации равен 25% годовых расходов, по капитальному строительству 24%, а по жилищному строительству всего лишь 13%.

После многочисленных урезок, переделок и замен утверждены, наконец, объекты работ. По РСФСР намечено 24 объекта, по БССР — 2, по УССР — 1, по Закавказской Федерации — 4, Узбекистану — 3, Таджикистану — 4, а по Туркмении всего лишь 1 объект.

Какие дороги будут построены

В этом году начнутся большие работы по сооружению грунтовой дороги Кемь — Ухта. Эта дорога соединит крупнейшие центры Карельской республики с Мурманской ж. д. Значение этой дороги для Северного края огромно, так как никаких других путей сообщения в районе прохождения дороги нет.

Из объектов, намеченных к строительству по Центрально-Промышленной области, необходимо отметить шоссе Москва — Нижний-Новгород, по которому должно быть перевезено не меньше 20 тыс. т груза ежегодно.

Мостовая дорога Чебоксары — Канаш будет единственным путем передвижения после прекращения навигации. Эта дорога соединит центр Чувашской республики с железнодорожной сетью Союза.

Дорога Заромез — Ванели свяжет Закавказье с Северным Кавказом кратчайшим путем.

Гравийная дорога от Бийска пойдет по левому берегу реки Катунь через районы маслоделия и сыроварения и закончится у пограничного пункта с Монголией — Кош-Агач. По первоначальным данным по этой дороге

будет перевезено не менее 50 тыс. т груза ежегодно.

Тункинский тракт соединит Сибирскую железнодорожную сеть с Бурято-Монгольской АССР. Этот тракт предназначен главным образом для доставки скота из глубинных пунктов Бурятии.

Военно-Грузинская дорога, помимо большого значения для туризма, служит для перевозки муки, шерсти, кукурузы, кожи, скота и фруктов и будет значительно улучшена.

Шоссе Минск — Могилев пройдет в районе, отдаленном от железных дорог на расстояние 50 — 60 км. Оно обслужит районы с населением в 200 тыс. человек. Отдельные участки шоссе будут гудронированы. Ожидается перевозка грузов по этому шоссе не менее чем 145 тыс. т ежегодно.

В хлопководческих районах Средней Азии будут проложены две дороги. Одна из них Ташкент — Хилково захватит также район, где будет производиться разработка свинцовых руд.

Таким образом по контрольным цифрам Цудортранса в этом году будут производиться работы по 39 объектам. Будет произведена реконструкция дорог с общим протяжением 1 400 км, и новых дорог будет построено 1500 км.

Остается еще отметить, что Цудортранс на время строительных работ вряд ли будет хорошо информирован о положении дел на местах. Подробные сводки о ходе строительства, по словам работников Цудортранса, будут приходить через каждые три месяца, да и то с большим опозданием. Поневоле возникает вопрос: каким же путем Цудортранс сможет во-время исправлять ошибки и мобилизовать все силы на ликвидацию возможных прорывов?

Здесь необходимо, думается, большая производственная активность коллективов Автодора и рабкоров «За рулем», которая смогла бы оказать помощь Цудортрансу.

А. Лясс

1 февраля 1931 г.

К НАШИМ РАБСЕЛЬКОРАМ И ФОТОКОРАМ

Борьба с бездорожьем и выполнение планов дорожной пятилетки делаются боевой задачей всех автодорожцев.

Редакция «За рулем», следя за работой автодорожских коллективов и отделений на местах, за ходом дорожных работ и организацией трудгужповинности, обращается к своим постоянным рабкорм, селькорм и фотокорм с специальным заданием: присылать в редакцию материал о ходе дорожных работ в своем районе и участии в этих работах Автодора.

Лучшие корреспонденции и снимки будут премированы.

ДОВОЛЬНО ТОПТАТЬСЯ НА МЕСТЕ!

Состояние мотоцикlostроения в Ленинграде

НЕДАВНО бригада Центрального совета Автодора с представителями НК РКК СССР и ВСНХ СССР знакомилась с мотоцикlostроением на заводах Ленинграда.

Бригада привлекла к работе ленинградскую общественность, организовала совещание с техническим персоналом завода «Красный Октябрь», сделала доклад на собрании партактива завода и в Ленинградском автоклубе.

Подробно был осмотрен завод «Красный Октябрь» для выявления его производственных возможностей и цех завода «Промет», изготовляющий штампованные рамы для советских мотоциклов.

Какова общая обстановка производства мотоциклов в Ленинграде?

До 20 декабря прошлого года были собраны и пущены в ход только 11 мотоциклов, остальные 24 машины, намеченные к выпуску в ударном квартале, не были закончены.

Производство подготовлено только на 9—10%. Технические процессы производства не проработаны. Рабочих чертежей нет. Допуски и технические нормы приемки не выработаны. Из 850 необходимых штампов и приспособлений имеется только 110. Специального инструмента заготовлено лишь 18%.

Постановка дела производит впечатление нерешительности и бесперспективного топтания на месте. Такое демобилизационное настроение поддерживаются совершенно непонятными взаимоотношениями, которые создались между заводами «Красный Октябрь» и «Промет» с того момента, как первый вышел из треста «Тремасс». Завод «Промет», фактически собирающий машины на рамах своей штамповки, но из частей, изготовляемых на «Красном Октябре», поставил условие, что первые машины выйдут под его «фирмой» и поступят в его распоряжение. «Красный Октябрь» должен немедленно передать готовые, но не сданные им моторы на завод «Промет».

Бригада обследовала технические кадры, которым поручена подготовка и постановка производства. При «Красном Октябре» работает мотобюро из 22 чел., с одним из лучших советских конструкторов мотоциклов инж. П. В. Можаровым. Налицо все возможности для более успешных подготовительных работ, чем это имеет место сейчас.

Несерьезная обстановка, создаваемая в обоих трестах, и отсутствие общественного контроля над новым делом привели к тому, что развертывание мотоцикlostроения в Ленинграде стоит под угрозой если не срыва, то большой задержки и осложнений.

«Красный Октябрь» производит тракторные детали, электроаппаратуру, подъемные сооружения и мотоциклы. С 1931 г. из спецификации завода выходит электроаппаратура; освобождающаяся площадь цеха, оборудование и персонал будут использованы для производства электрооборудования для мотоциклов.

Завод предполагает выпустить в 1931 г. 500 мотоциклов двумя партиями: 150 мотоциклов к 1 июля и 350—к концу года.

На первое время намечена следующая система кооперирования:

Завод «Красный Октябрь» — механическая обработка, сборка и испытание.

Завод «Промет» — штамповка рам.

Завод «Красный выборжец» — бак, шитки, багажник.

Завод «Красный металлист» — цепи.

Заводы «Вулкан», «Кооператор» и «Литейщик» — литье.

Завод № 1 в Москве — обода (только для 1931 г.).

При проверке оборудования на заводе выявлено, что он имеет 713 станков, из них мотоциклетным производством занято лишь 12. Станки загружены в среднем на 62%. Здесь налицо скрытые резервы, позволяющие значительно увеличить программу мотоцикlostроения без ущерба программе тракторных деталей.

Бригада пришла к выводам, что программа в 500 мотоциклов является преуменьшенной

и может быть увеличена до 120 штук при условии импорта некоторых деталей из-за границы на сумму примерно 60—65 тыс. руб. и утверждения схемы кооперирования «Красного Октября» с названными заводами.

В мае 1930 г. завод начал постройку нового цеха площадью до 5 тыс. кв. м для мотоцикlostроения.

С 1931 г. завод переходит на семичасовой рабочий день и сплошную четырехсменку.

Мотоцикlostроением занято всего 55 чел., из них 3 чел. административно-технического персонала. Предположено перебросить с завода «Промет» всю группу рабочих, занимающихся там сборкой наших мотоциклов (до 15 чел.).



На мотоциклетном присяге

Завод имеет фабзавуч, готовит рабочую силу для 1931 г., и в программе 1200 мотоциклов рабсила не явится узким местом.

Надо со всей ясностью сказать, что фактически никакой реальной помощи общественности Ленинграда делу мотоцикlostроения не оказала. Комитет содействия мотоцикlostроению, организованный при областном отделе Автодора, два года ничего не делал, не привлек внимания прессы и не заострил этого вопроса в местных партийных и профессиональных организациях. Ленинградский автомобильный клуб лишь в последнее время выдвинул на первый план мотоцикlostроение, но реальной помощи тоже пока оказать не успел.

От лица автодоровской общественности мы обращаемся к ВСНХ СССР с следующей просьбой.

Дать заводу «Красный Октябрь» твердое производственное задание по мотоцикlostро-

ению, включив это производство как постоянное в программу завода.

Увеличить программу мотоцикlostроения на «Красном Октябре» до 12 тыс. машин в 1931 г. с доведением ее в 1932 г. до 10 тыс. единиц.

Утвердить схему кооперирования «Красного Октября» с заводами «Промет», «Вулкан», «Красный выборжец», «Красный металлист», «Кооператор» и заводом № 1 в Москве (по изготовлению в 1931 г. 2 600 ободов для колес).

Выделить теперь же контингент в 65 тыс. руб. для приобретения импортных деталей к программе 1931 г.

Одновременно мы предлагаем общественности Ленинграда, и в первую очередь Автодору, установить непрерывное наблюдение за ходом производства мотоциклов, сигнализируя на страницах нашего журнала о всех заторах и неполадках в производстве.

А. Козлов

ЛЕНИНГРАДСКУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ—НА БУКСИР!

СОСТОЯНИЕ Ленинградской областной организации Автодора крайне тяжелое, что в первую голову объясняется чрезвычайной слабостью и неработоспособностью правления и отдела.

В правлении областного отдела насчитывается 80 человек, а в президиуме — 18. Весь этот состав абсолютно бездеятелен. За последний год президиум областного отдела собирался всего лишь два раза, а правление не собиралось ни разу.

Всю работу по руководству организацией ведет ответственный секретарь отдела, который с работой не справляется. Характерно, что в Ленинграде, несмотря на то, что организация Автодор существует четвертый год, нет районных отделений общества, и руководство коллективами осуществляет областной отдел, которому эта работа явно не под силу. В результате коллективами никто не руководит, и они мало-по-малу распадаются.

Проведенная недавно перерегистрация установила, что из 600 коллективов, которые числились на бумаге, налицо в настоящий момент

всего 115, а из 80 тыс. членов общества в действительности имеется 15 тыс. членов. Ни председатель областного отдела тов. Кадацкий, ни его заместитель тов. Кондратьев работой областного отдела не интересуются и никто из них в областном отделе не бывает.

Связи с районами области до самого последнего времени почти не было, и только сейчас устанавливается (опять-таки лишь бумажное) инструктирование их.

Выезжавший на место по поручению президиума Центрального совета ответственный секретарь общества тов. Фельдман поставил перед соответствующими организациями в самой категорической форме вопрос о полной реорганизации работы ленинградского Автодора и об обновлении состава правления и президиума. Кроме того в Ленинграде будут организованы районные отделения.

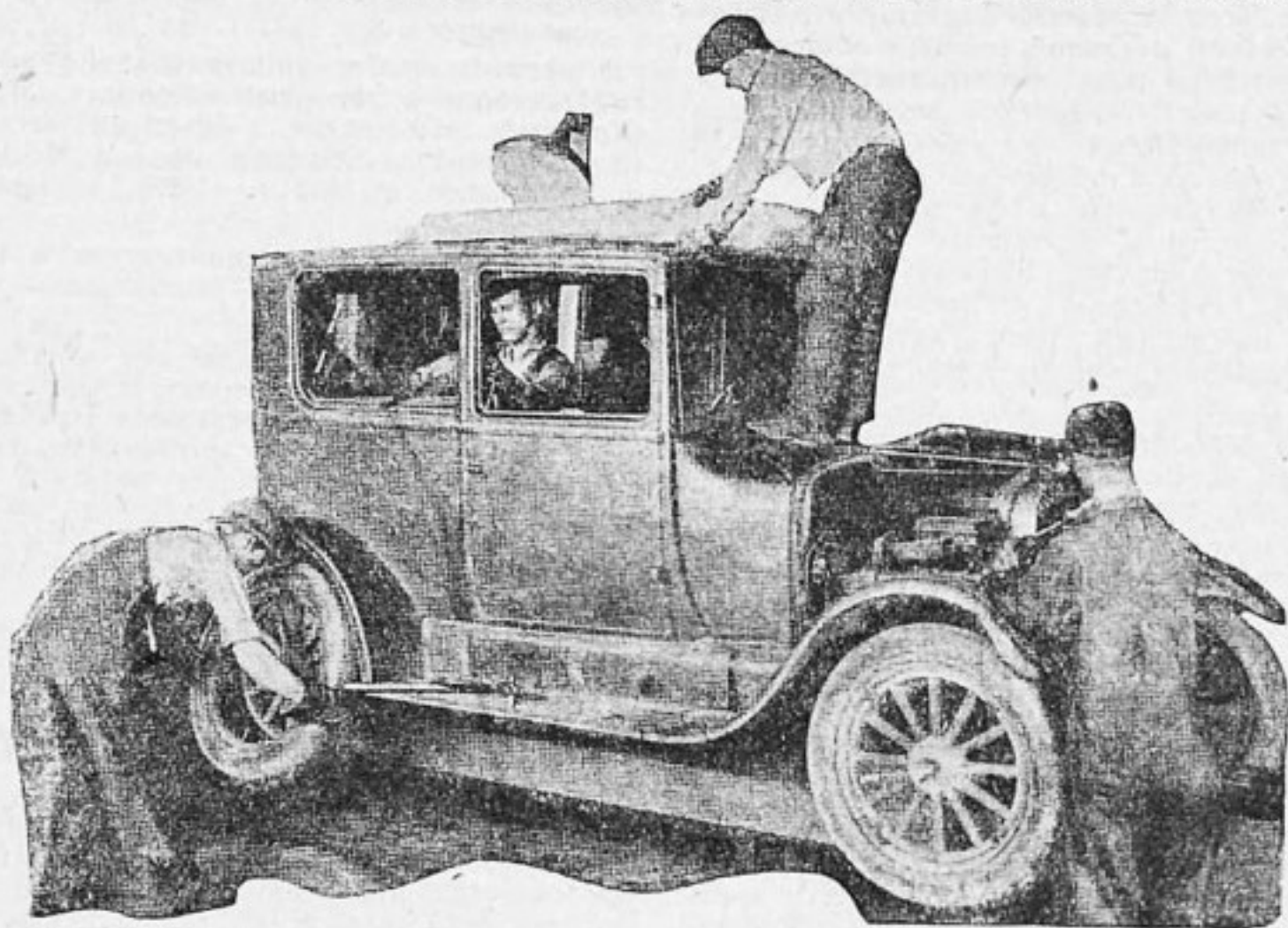
Для помощи Ленинградскому отделению после реорганизации по постановлению Центрального совета будет послана специальная «бригада помощи».

В 1930 году в «БИБЛИОТЕКЕ ЗА РУЛЕМ» ВЫПУЩЕНЫ

М. А. Дьяков. — Практическое руководство по уходу и управлению Фордом „А“ и „АА“. Инж. С. Н. Тагер. — Применение автомобиля в народном хозяйстве. Инж. К. Н. Купреянов. — Новые американские способы дешевой постройки сельских дорог. Л. Я. Выгодский. — Автомобилизм в Америке. Инж. Райбештель. — Ремонт автомобильного двигателя в гаражной мастерской. Н. Шпанов. — По автомобильной Трансевразии. Инж. Д. М. Ярошев. — Практические указания по организации дорожных работ. Его же — Дорожные машины. М. А. Дьяков. — Современные мотоциклы. Инж. А. Попов. — Устройство тракторов „Фордзон“, „Фордзон-Путиловец“ и „Интернационал“ 10/20, 15/30 и 22/36. Проф. Е. А. Чудаков. — Зажигание в автомобильном двигателе и др.

В 1931 г. подписчики журнала „За Рулем“ получают новые 24 выпуска «Библиотеки За рулем».

„ФОРД ОЧИЩАЕТ ДОРОГИ ОТ ИЗНОШЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ“



...Старые фордовские автомобили медленно движутся по конвейеру, и рабочие снимают с машин шины, стекла, зажигательные свечи, обивку и другие части

ПОД таким, примерно, заголовком в Фордовском журнале «Форд дилеро-нюс» помещена статья, в которой описывается созданная Фордом новая отрасль автомобильной промышленности. Речь идет о начатой им скупке старых изношенных фордовских машин.

Само собой разумеется, что отнюдь не забота о безопасном автомобильном передвижении руководила Фордом, не те «гуманные» чувства, которыми, как утверждает журнал, преисполнен Форд. Фордом руководят чисто экономические соображения. Прежде всего Форд скупает не действующие, хотя и старых выпусков автомобили, а машины, брошенные владельцам и безнадежно поврежденные. Форд занят утилизацией их составных частей.

120 рабочих в Дирборне разбирают обесцененное старье, пропуская 375 машин за 16 часов.

Многие части, например, шины, снимаются целиком, другие материалы и части превращаются в полезные предметы; сталь переплавляется для новых машин.

Поврежденные машины агенты Форда скупают по 30 долларов за штуку, независимо от их состояния и возраста (впрочем, «машина должна иметь некоторые следы шин и батарею»).

Многие владельцы сами доставляют в Дирборн свои старые авто и уезжают отсюда на новых машинах.

Для разборки старых машин Форд также применяет конвейерную систему. На разборном заводе установлены три конвейера, из которых два предназначены непосредственно для раснащивания машины (один для фордовских, другой для машин других фирм). Третий конвейер доставляет лом железа и стали к одной из десяти плавильных печей, а старый материал — батареи, шины, дверные доски — к поджидающим их грузовикам.

Как Форд утилизирует скупаемое им старье? Прежде всего машина очищается от горючего и масла, которые сцеживаются. Затем машину

Все, что осталось от автомобиля, рушится прессом. Снимок изображает автомобиль, после того как он вышел из-под пресса, чтобы попасть в плавильную печь



волокут в цех, где устанавливают на конвейер. Одновременно снимают стекла и лампочки передних фонарей, свечи, батареи и всякого рода стекло. Куски стекла отправляют на стекольный завод для переплавки. Доски с пола отправляют на ящичные фабрики для утилизации их.

Извлекаемые и сидений и крыши вату и ватол сортируют, укладывают в тюки и продают. Из снимаемых с крыш муслина и лучших частей сидений выделывают приборы для чистки. Имитация кожи с крыш и стен немедленно отправляется к электрическим швейным машинам, рядом с конвейером, для того чтобы превратиться в фартуки для кузнецов и др.

Баки для горючего прессуются и упаковываются в тюки. Действующие сжатым воздухом ключи развинчивают колесные гайки. Когда снимают колеса, производят осмотр шин, и если они еще в хорошем состоянии, их продают

как подержанные. В противном случае автоматический прибор быстро снимает шины и их продают как старую резину.

Из втулок получается алюминий, из проводов зажигания — медь, из масленок — латунь, из втулок подшипника — бронза и т. д. Все металлические части сортируют отдельно в специальных стальных барабанах.

Перед концом конвейерной линии рабочий с помощью кислорода отделяет мотор от рамы. Посредством крана, действующего сжатым воздухом, моторы переносятся в мойку — баню с кипящей водой и содой для очищения мотора от жира и грязи. В это время все то, что осталось от мотора, движется далее по конвейеру к 22-тонному прессу, который крошит остатки. После этого они передаются на третий конвейер, который доставляет их к дверцам плавильных печей.

ДОРОГИ и АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

◆ Кризис на американском рынке сбыта наглядно характеризуется следующими цифрами: продажи за первые десять месяцев 1930 г. сравнительно с тем же периодом 1929 г. В 1930 г. продано всего 2 592 022 машины против 4 310 954 машин в 1929 г. Продажа грузовиков составила всего 473 834 против 645 426 грузовиков в 1929 г. И, наконец, продажа такси составила всего 6 013 единиц против 14 460 в 1929 г.

◆ В результате изысканий наиболее прочного материала для дорог, по которым проходят массивные грузовики, американцы придумали ввести в дело сталь.

Для этого подпочвенный слой прокладывают слоем неокисляемой стали, не подвергающейся вредному влиянию сырости. На это основание накладывают особый вид замазки, в состав которой входит песок, а затем кладут кирпичи. Промежутки между ними заполняют непро-

ницаемым для воды асфальтом. Получается совершенно ровная, прочная дорога, недоступная никаким атмосферным влияниям.

◆ Французское общество «Ситроен» свело свой баланс 1929 г. с убытком в 45.000 руб., что вместе с убытками предшествующих двух лет составляет 124 тыс. рублей.

◆ Во Франции недавно введен в качестве одного из уличных знаков силуэт школьника на металлическом диске для обозначения школы, находящейся в данном районе. Сделано это для того, чтобы устранить автомобильные гудки в районах школ, мешающие школьным занятиям.

◆ Новый мировой рекорд скорости на мотоцикле побил в ноябре прошлого года англичанин Вraith, показав скорость 242,5 км в час (в Корке).

Предыдущий мировой рекорд был установлен немцем Хенне, давшим скорость 221,5 км в час.

Приводя эти сведения, французский журнал замечает, что недалеко время мирового рекорда для «самого быстрого человека на двух колесах» в 300 км в час.

◆ В Новой Зеландии, по статистическим данным, зарегистрировано 152 609 автомобилей, из которых 36 965, или 16,75%, падает на фордовские машины.

◆ Очередная международная выставка автомобилей откроется в средних числах апреля 1931 г. в Милане во Дворце спорта.

◆ В Германии, по данным международного дорожного конгресса в Вашингтоне, имеется теперь 28 тыс. км столичных городских дорог, 34 тыс. км провинциальных, 118 тыс. км окружных дорог и 40 тыс. км сельских дорог.



Самый длинный спортивный автомобиль. На снимке — шестиместный автомобиль, имеющий в длину более восьми метров, выстроенный недавно для нужд Голливуда (столица американского кино).

НА ФРОНТЕ АВТОТРАКТОРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка тридцать седьмая

Возмутительное отношение к использованию американских специалистов.— Безответственно поставлены использование и хранение материалов, пожарная охрана.— Несмотря на все неполадки, благодаря энтузиазму рабочих Нижегородский завод будет пущен в этом году.— Ослаблено внимание к Харьковскому тракторострою.— На Челябинском тракторострое и АМО работы задерживаются.— Подготовка строительных работ на Господшипникострое идет неудовлетворительно.

В ПОСЛЕДНЕЙ сводке мы указывали, что на Автострое неблагополучно.

В связи с прорывом по всему фронту (кроме успешной сборки металлоконструкций, благодаря широкому ударничеству) Автострой ударил в набат и направил в ВСНХ доклад, сигнализирующий об опасности. Прошел весь январь, но практических результатов не видно. Наступил второй месяц первого квартала, срок пуска автозавода с каждым днем приближается, а положение остается ненормальным.

Неблагоприятно положение с постройкой промышленных зданий: большинство их начато, но конца стройки не видно, так как рабсила и материалы разбросаны по огромной площади (12 кв. км), и никто толком не может во всем этом разобраться.

Использование американцев идет абсолютно недопустимо, хотя среди них имеется много высококвалифицированных специалистов. Часто данные ими советы, отличающиеся большой практичностью и целесообразностью, могущие экономить материалы, не выполняются соответствующими работниками.

Вопрос о том, по какому проекту следует строить водопровод, канализацию и ливнеотводы, отнял очень много дорогого времени. Спорили, обсуждали, постановляли и вновь спорили, а время уходило, и теперь приходится проявлять бешеную энергию, так как работы нужно закончить до весеннего вскрытия Оки.

Хранение строительных материалов на автозаводе бесхозяйственно. Огромное количество дефицитного стекла, батарей для отопления, ценные доски — все это разбросано как попало по всей территории и зданиям завода-гиганта. Американцы без конца писали, требовали прекратить эту вопиющую бесхозяйственность, но никто ничего не делает в этом направлении; хищническое и даже вредительское обращение с остродефицитным стройматериалом попрежнему преобладает на заводе.

Такое же положение и с рабсилой. Бездействующих и чрезвычайно слабо используемых рабочих можно видеть везде и в довольно большом количестве.

Крайне слабая постановка противопожарного дела требует самого властного и немедленного вмешательства соответствующих органов. Вот пример. Часть недостроенных жилых домов (в соцгороде) самовольно заселена местными работниками. Для отопления они установили простейшие, весьма опасные при недосмотре печи. Возможность пожара при этих условиях очень велика. Недавно один четырехэтажный дом полностью сгорел. Од-

нако, несмотря на это, противопожарные меры не проведены в нужной мере.

Мы неоднократно писали в сводках, что вопросами рационализации никто вплотную не занимается; использование строймеханизмов ведется вслепую; удешевления строительства нет даже на бумаге.

Положение с проектами явно неблагополучное: около 25 объектов до сих пор не обеспечено проектами. В связи с этим Автострой не может составить ряда производственных смет и обоснованной генеральной сметы строительства завода. Ненормальное использование средств создало громадный разрыв между суммой финансирования и фактическим объемом выполненных работ. В этом вопросе такая неразбериха, что, по мнению ВАТО, Металлострой получает преувеличенные авансы, достигающие нескольких миллионов рублей. По всем данным состояние учета и контроля на Автострое находится в худшем состоянии, чем на Сталинградском тракторострое.

Несмотря на ряд неполадок Нижегородский автозавод будет пущен в ход в текущем году.

Можно спорить о сроке в смысле месяца — август или ноябрь, можно спорить о количестве цехов, которые будут пущены. Но того, что в этом году мы получим несколько сот советских автомобилей из советских материалов, — отрицать или оспаривать нельзя. Энтузиазм, ударничество и соцсоревнование рабочих и специалистов Автостройка настолько, в целом, велики, волна подъема так нарастает, что никакого сомнения в успехе быть не может.

Мы будем писать о недостатках, будем сигнализировать об опасностях, но также уверенно будем заявлять: автозавод в этом году должен и будет пущен в ход.

* * *

На стройке Харьковского тракторного завода также неблагополучно.

Темпы явно неудовлетворительны, производительность труда очень мала (в три раза меньше нормы Союзстроя), вообще Харьковский тракторострой не может сейчас похвалиться какими-либо достижениями.

Неполадки вызывают не только прорыв на строительстве, но и катастрофы. 19 января на 12-м участке (теплоэлектроцентраль) произошел обвал тепляка, в результате которого 4 рабочих убито и 15 ранено, из них 5 — тяжело. Создана специальная комиссия для выяснения технических причин катастрофы. Семьям погибших оказана помощь. Начато следствие; прораб 12-го участка арестован. Одна из причин этой катастрофы — большой

От крестьянской молодежи с. Варгаши

МЫ ПРОЧИТАЛИ в журнале «За рулем» № 21 за 1930 г.) тридцатую сводку «На фронте автостроительства», из которой видно, что у вас, товарищи рабочие, творится много безобразий, наблюдается небрежное отношение к стройматериалам, недовыполнение плана по заготовкам стройматериалов. Строительство идет слабо, нет боевых темпов, которые бы дали возможность скорее закончить постройку завода, имеются прогулы и т. д.

Мы, учащиеся, Варгашской школы колхозной молодежи (Уральской области) кроме учебы проводим общественную работу, участвуем в перевыборах советов, уже приступили к подготовке весенней посевной кампании, проводим ликвидацию неграмотности среди населения; организованы курсы трактористов из колхозников для подготовки в

высшую школу колхозной молодежи, на которых обучается 150 чел., проводим политехнизацию школы, изучая автотракторное и дорожное дело.

К посевной кампании 1931 г. дадим нашим колхозам 40 чел. трактористов. Мы часто отказываемся от нормального отдыха для участия в общественной работе и быстрейшего повышения своих знаний, для быстрейшего построения социализма в нашей стране.

Теперь, дорогие товарищи, рабочие Нижегородского гиганта, слово за вами! Как скоро вы ликвидируете прорыв, достроите завод и дадите нужные нашим колхозам и совхозам автомашины?

По поручению крестьянской молодежи

Бригада в составе Кривоногова М., Кучина Л., Высоких Р., Серячковой Н.

Варгаши, Уральская обл.

недостаток досок на всем строительстве. Тепляки сооружены настолько «ажурно», что невольно возникает сомнение в прочности лесов.

Сборка металлоконструкций протекает относительно удовлетворительно, но части доставляются некомплектно, что вызывает большие задержки.

Завод им. Рыкова до сих пор даже не приступил к изготовлению конструкций для литейного цеха, хотя их нужно устанавливать уже в ближайшее время, так как решено пустить Харьковский тракторный завод в ход 1 июля. В оставшиеся 5 месяцев до пуска завода нужно успеть ликвидировать все неполадки.

* * *

На строительстве Челябинского тракторного завода большое замедление темпов из-за не развернутого фронта работ и сильных морозов (доходящих до 40°).

Также неблагоприятно и с металлоконструкциями, так как импортный металл должен был

с 1 декабря поступать на заводы «Стальмоста», но еще в середине января он находился в Гамбурге.

* * *

На Господшипникстрое положение с подготовкой строительных работ попрежнему неудовлетворительно. Производятся только работы по постройке ФЗУ и заканчивается отделка двух ранее выстроенных жилых домов.

* * *

По заводу АМО для выполнения программы намечалось в первом квартале развить максимальные темпы по внутреннему переустройству склада и литейной. Но недостаток материалов (цемент, лес) тормозит окончание строительных работ, задерживая установку и пуск дорогого заграничного оборудования. Намеченный на 1931 г. объем строительства по заводу АМО урезан по промышленному и по жилищному строительству, что задержит скорейшее окончание реконструкции АМО.

31 января 1931 г.

М. Козлов

В ОДНОМ ГАРАЖЕ ДОЛЖНА БЫТЬ ОДНА МАРКА МАШИН

НАЛИЧИЕ в гаражах и автохозяйствах различных серий автомобилей затрудняет и усложняет работу, поэтому инженерно-технические работники 3-го грузового гаража треста «Москомтранс» на общем собрании нашли, что наличие в гараже 14 машин разных марок крайне осложняет работу.

Технический персонал должен быть универсальным, чтобы хорошо обслужить различные марки. Шофера большей частью квалифицируются на системе одной машины, а приходится, меняя марки, привыкать к другим. Это приносит ущерб работе, вызывает лишнюю трату времени при ремонте, а порой и упущения — за незнанием, как выполнить ремонт. Монтажный ремонт требует навыка в быстром определении дефектов.

При наличии многих марок, естественно, необходимо большое количество специального инструмента и приспособлений.

Изготовление чертежей и моделей сопряжено с такими же острыми затруднениями и влечет большие непроизводительные расходы. Учет ремонта, характера его и запасных частей является при наличии многих марок крайне усложненным (каждая марка по своему техническому изготовлению имеет разные части).

Проведение планового перераспределения марок машин давно назрело и требует самого скорейшего разрешения.

ИТР 3-го грузового гаража

Москва

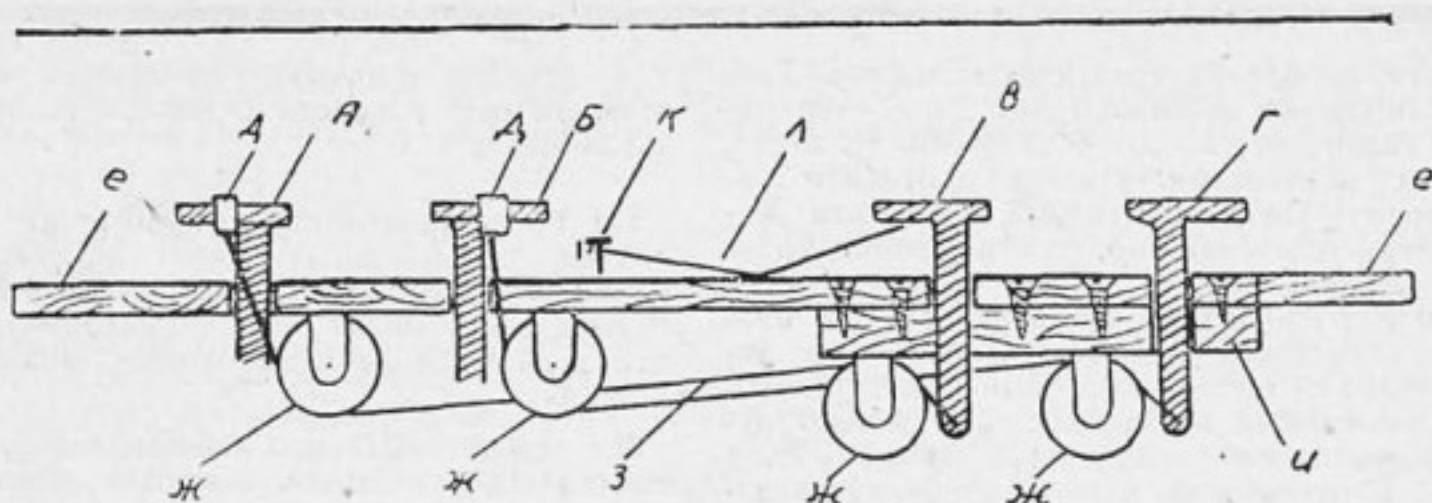
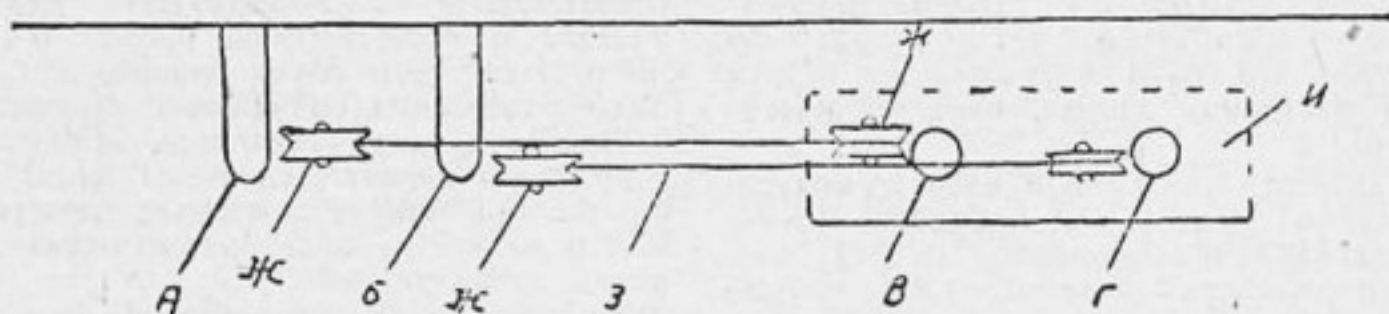
ВТОРЫЕ ПЕДАЛИ для УЧЕБНЫХ МАШИН

ПРИ обучении технике управления автомобилем на автокурсах Автотода часто случаются аварии с учебными автомашинами и они преждевременно изнашиваются.

Выход из этого положения может быть найден в устройстве второго управления, которое обеспечивало бы возможность своевре-

Педаля А соединяется хомутиком Д и тросом 3 со вторичной педалью В и педаль Б соединяется хомутиком Д и тросом И со вторичной педалью Г.

Для того чтобы ученик при выключении инструктором сцепления не «газовал», забывая отпустить педаль акселератора, устраивается качающийся рычаг Д, одним концом



менного вмешательства инструктора в действия ученика.

Здесь мы хотим дать описание чрезвычайно простого и дешевого устройства вторых педалей (конус и тормоз) для учебных машин, которое легко может быть установлено на любой (даже эксплуатационной) машине и обойдется не дороже 12—15 руб.

Это устройство легко снимается и может быть, в случае превращения учебной машины в эксплуатационную, удалено и поставлено вновь в 3—5 минут, без всякой разборки машин.

Устройство видно из помещаемых схем.

К косой доске пола Е, имеющей прорези для основных педалей, с правой стороны привертывается на болтах или шурупах небольшой отрезок доски И, в котором просверливаются два отверстия для стержней вторых педалей В и Г. В эти отверстия вставляются две втулки (можно из газовой или водопроводной трубы), служащие как направляющие для стержней вторых педалей В и Г.

Затем снизу косой доски пола Е вставляется четыре блока Ж по одному блоку на каждую основную и вторичную педаль (А, Б, В, Г).

Из 1,5—2-миллиметрового железа делаются два хомутика Д на основные педали А и Б, имеющие внизу ушки для присоединения троса 3 от автоматических педалей В и Г.

подходящий под педаль акселератора В и другим концом—под вторичную педаль сцепления В.

Таким образом при выключении инструктором сцепления дотказа одновременно педаль акселератора поднимается и закрывается дроссельная заслонка карбюратора.

Вторичные педали изготавливаются из круглого сортового материала, с наклейкой на конец стержня площадки педали из 3—4-миллиметрового железа.

При таком устройстве исключается возможность неправильных действий ученика, ведущих к преждевременному износу машины и авариям, так как инструктор всегда может вмешаться и исправить то, что нужно.

Действует это устройство так:

При нажиме основных педалей вторичные педали вследствие своего веса, при ослаблении троса 3 опускаются вниз.

При нажиме вторичных педалей трос 3, пропущенный через блоки Ж, тянет основную педаль, и таким образом выключается сцепление и нажимается тормоз.

При нажиме вторичной педали сцепления В одновременно выключается газ.

Рулем инструктор может легко пользоваться со своего места так, что устройство второго руля можно считать не обязательным.

Л. Е. Витин

ЧЕМ БОЛЕЕТ ГРУЗОВОЙ ТРАНСПОРТ МОСКВЫ

МОСКОВСКАЯ областная рабоче-крестьянская инспекция произвела обследование состояния московского грузового автотранспорта.

В условиях крайнего недостатка грузовых автомашин рациональное использование каждого автомобиля, его полная загрузка приобретают особое значение.

Однако, как показало обследование, эксплуатация машин до сих пор находится в явно неудовлетворительном состоянии.

Ремонтная база отсутствует

В Москве имеется 2150 грузовиков различной мощности.

Наиболее крупное грузовое автохозяйство — Москомтранс. В распоряжении этого треста имеется 432 машины, у Союзтранса — 323 и у МСПО — 278 машин. Остальные грузовики распределены по различным учреждениям.

Первое, на что обратили внимание исследователи, — это разнообразие марок и серий.

В одном и том же автохозяйстве имеются грузовики, начиная с машин новейших систем и кончая машинами, представляющими только исторический интерес.

Всего по Москве насчитывается 136 марок 210 серий.

На первом месте по количеству стоит «Форд» — 300, за ним следует «АМО» — 280, «Бюссинг» — 200, «Спа» — 110, «Фиат» — 110, «Автокар» — 100.

Такое обилие марок и их многосерийность сильно затрудняют ремонт и снабжение запасными частями.

Подавляющее число машин находится в эксплуатации по 5—6 лет. Многие машины сейчас имеют весьма отдаленное сходство с тем, чем они были два-три года назад. Пожалуй, нет у них ни одной части, которая бы не сменялась по нескольку раз.

В настоящее время из 2150 машин находится в эксплуатации всего лишь 1507, остальные ремонтируются.

Отсутствие надлежащей ремонтной базы приводит к тому, что ремонт затягивается часто на несколько месяцев.

Отсутствуют наиболее изнашивающиеся части: шестерни коробки скоростей, подшипники, диски для сцепления, феррадо и т. д.

Покупают машины без запасных частей

Московская областная РКИ отмечает, что за редким исключением машины приобретались без запасных частей. Малейшая поломка надолго выводит грузовик из работы.

Крупные автохозяйства пытаются наладить самоснабжение запасными частями. Но это получается кустарно: части низкого качества и весьма высокой себестоимости. Однако и такое самоснабжение удовлетворяет спрос всего лишь на 20%.



На ряду с такими фактами Московская РКИ отмечает, что авторемонтный завод Москомтранса загружен только на 50% своей производственной мощности.

Вулканизационные мастерские — на три смены

Мы переживаем острую нужду в резине. Из-за отсутствия покрышек не работает часть машины не только в провинции, но и в Москве.

Отсутствие новых камер и покрышек заставляет особенно беречь резину и вулканизировать все, что поддается вулканизации.

Но и на этом пути, как отмечает Московская РКИ, встречаются трудности.

Вулканизационных мастерских очень мало. Но, по никому непонятным соображениям, мастерские работают в одну смену, удовлетворяя потребность в вулканизации лишь на 20%.

Московская РКИ считает необходимым в срочном порядке перевести мастерские на трехсменную работу.

Сорок пять процентов бесполезного пробега

Московские транспортные организации получили задание довести суточный пробег грузовых машин до 150 км. Это задание не выполнено. Суточный пробег не превышает 96 км.

Вместо двенадцатичасовой работы машины работают всего лишь четырнадцать часов.

Порожний пробег сильно возрос и в настоящее время доходит до 45%.

Такой низкий коэффициент полезного действия наносит нашему народному хозяйству огромный ущерб.

Выводы обследования МО РКИ обязывают наши транспортные организации принять меры, которые устранили бы отмеченные неполадки. В первую очередь должны учесть это коллективы Автодора на местах.

Президиум ОблРКИ полностью утвердил выводы обследования и наметил ряд организационных мер для устранения всех обнаруженных недостатков

А. Л.

ЧТО ТОРМОЗИТ ТЕМПЫ ДНЕПРОСТРОЯ

Рабочих необходимо доставлять на стройку

НЕСКОЛЬКО коротких слов помогут читателю представить себе подлинные масштабы большевистского гиганта на Днестре. Широкие слои трудящихся до сих пор еще считают, что Днепрострой — это только одно из больших электросердец нашей пятилетки. Но гидростанция — только четверть всех работ, производимых у днепровской плотины. Гидростанция с ее 9 турбинами, дающими 810 тыс. л.с., будет стоить около 200 млн. руб., в то время, как Днепрокомбинат, для которого она строится, имеет объем строительства в 600 млн. руб.

На левом берегу Днепра вырастут семь больших предприятий, часть из которых будет иметь огромное значение и для автотракторного производства СССР: Днепросталь, Алюминиевый комбинат, Химкомбинат, Днепророслав, коксобензолный, шлако-цементный и ремонтно-механический заводы. Они дадут свыше 1 млн. тонн чугуна, 160 тыс. тонн высококачественной стали (преимущественно для автомобилей, тракторов и самолетов!), 15 тыс. тонн алюминия и т. д.

К 1 мая 1932 г. Днепрострой должен дать первый электроток.

Вот почему вопрос о темпах всех работ, а следовательно о темпах доставки рабочих на строительство чрезвычайно важен.

Ежедневно теряем четверть года

Сейчас, в период зимнего затишья, на Днепрострое занято свыше 24 тыс. рабочих и служащих. Часть их живет в г. Запорожьи и его окрестностях в 5—6 км от места работ. Уже теперь автотранспорт должен ежедневно доставлять к стройкам и обратно около 3 тыс. рабочих.

Как идет эта перевозка?

Приведем краткие, но убедительные цифры. Управление одного только Днепрозаводстроя подсчитало нам, что в начале января на 300 рабочих, перевозимых автобусами к работам, ежедневно приходится 300 часов прогула. Такие же подсчеты дали нам и другие организации. Можно считать бесспорным, что перевозимые с огромным трудом и опозданием на все участки строительства 3 тыс. человек дают почти 3 тыс. человеко-часов прогулов из-за позднего приезда, т. е. свыше четверти года по времени.

Это — сейчас, когда, повторяем, на строительстве зимнее затишье. Что будет к весне, когда на стройки придут еще около 40 тыс. человек? Если автотранспорт не выравнивает своих темпов, эта человеческая лавина будет ежедневно прогуливать по году. А пока — пока длиннейшие унылые очереди рабочих на автобусных остановках и у поездов свидетельствуют, что транспорт на Днепрострое в катастрофическом состоянии и что он поистине «объективно» увеличивает число прогулов, снижает темпы работ, грозит срывом многих из них.

Назовем некоторые учреждения

Строителей Днепростроя к месту работ доставляют машины двух организаций — Союзтранса и Вукотранса.

Союзтранс имеет 19 автобусов пяти различных фирм. Из них 11 «Лянчей» покрыли на сегодняшний день по 200 тыс. километров (взамен нормальных 100 тыс.) и очень износились. Без капитального ремонта дальнейшая эксплуатация машин невозможна. Но работы должны идти, машины — перевозить, и как впрыскиванием морфия их поддерживают доморощенным ремонтом, дорогим и мало надежным. Часто бывает, что машина, выйдя из ремонта, через 2—3 часа снова идет в гараж для новой починки.

Такими мерами можно продлить жизнь машин на 3—4 месяца, но это никак не обеспечивает необходимого для стройки автотранспорта.

Еще хуже с Вукотрансом. Он числится хозяином десяти машин, из которых девять... стоят, а одна, условно, на ходу.

Такое кладбищенское состояние автопарка на Днепрострое объясняется в числе других причин бюрократической любознательностью Главдорупра УССР.

Для того чтобы произвести замену сломавшейся части машины, надо, по его циркуляру, составить несколько актов в разных учреждениях и городах, посылать их по инстанциям, а пока, во время этого канцелярского творчества, машина спокойно продолжает отдыхать на домкрате.

Состязание между железной дорогой и автотранспортом

В помощь явно хилому автотранспорту, рабочих к месту строек должна доставлять специальная железнодорожная ветка, имеющая те же 5—6 км.

Как дополняет она работу автотранспорта?

На площадке «А», где возникают основные сооружения Днепрозаводстроя, — его металлургические и коксовые гиганты, — за сравнительно недолгое время из-за опоздания поездов прогулы рабочих составили свыше 1000 человеко-дней.

На возмущенные вопросы администрации железнодорожники авторитетно разъясняют, что поезда опаздывают везде, что их ветка ничем не хуже хотя бы прямого ближайшего поезда Москва — Севастополь, который опаздывает систематически. После такого вдумчивого объяснения не приходится удивляться случаям, когда на протяжении 5—6 км пути поезда умудряются опаздывать на целых 3—4 часа...

Темпы транспорта — к темпам Днепростроя!

Огромную стройку днепровского гиганта на сегодняшний день обслуживают 53 легковых машины, 72 грузовика, 5 тягачей, 24 автобуса и 24 автомобиля специального назна-

чения. 178 машин должны помочь покорить мощную реку. Однако «машинами» этот автопарк может быть назван только условно — из 178 единиц постоянно работает едва ли 30%. Как он работает, было показано выше. Не спасает положения и то, что часть рабочих подвозится случайными грузовиками и легковыми машинами.

Но учреждения и организации проявляют поразительное хладнокровие к этому важнейшему вопросу. Только местная газета «Пролетар Дніпробуду» резко ставит его на своих страницах и добилась активного участия горсовета Запорожья в его разрешении.

Мало интересуется автотранспортом и местная организация Автодора, едва заметная на стройке. Автодор плетется в хвосте, недостаточно занимается подготовкой кадров, не популяризирует вопросов автотранспорта в массах, слабо следит за состоянием автохозяйства, не контролирует гаражей, хотя машины оставлены в них на попечение малоопытных шоферов. Его мало трогает, что машины эксплуатируются неэкономично, а гаражи, как констатирует акт автоинспектора горсовета, за исключением двух, требуют немедленного закрытия и что город не имеет ни одной оборудованной автомастерской.

Мы недоумеваем и требуем

Печальные и позорные факты работы автотранспорта на Днепрострое, с которыми мы познакомили читателей «За Рулем», вопиют к Советской стране голосами простоев, прогулов, расточительности.

Мы спрашиваем у руководителей автохозяйства:

1. Почему до сих пор на Днепрострое в области автотранспорта не мобилизованы внутренние ресурсы?

2. Почему из 23 рабочих автобусов на ходу только 2?

3. Почему не используются полностью для перевозки рабочих грузовые и легковые автомобили?

4. Почему поезда не могут проходить несколько жалких километров во-время и делать несколько рейсов в день?

В порядке практических предложений мы требуем:

1. Срочно снабдить Днепрострой новыми машинами, притом одной фирмы (желательно советскими «Автокарами», которые себя здесь оправдали), на первый квартал решающего года пятилетки в количестве не менее 60 автоединиц.

2. Немедленно отпустить 250 тыс. руб., ассигнованных по линии Главкомхоза, на покупку новых автобусов.

3. Оборудовать в г. Запорожье автомастерскую и единый гараж для технически грамотной эксплуатации машин.

4. Дать Днепрострою кадры квалифицированных шоферов и механиков, широко объявив об этом спресе для всех желающих поехать на историческую стройку.

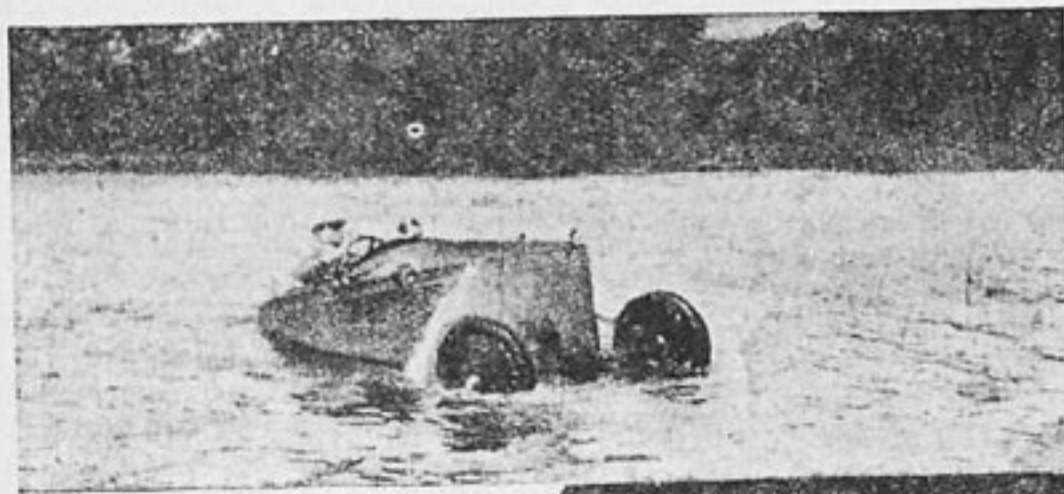
Днепрострой уже поставил шесть мировых рекордов в разнообразных отраслях строительства. Дальнейшие его рекорды не должны срываться полупарализованным состоянием автотранспорта.

Днепрострой выполняет свой долг перед Советской страной, и страна должна выполнить свой долг перед ним.

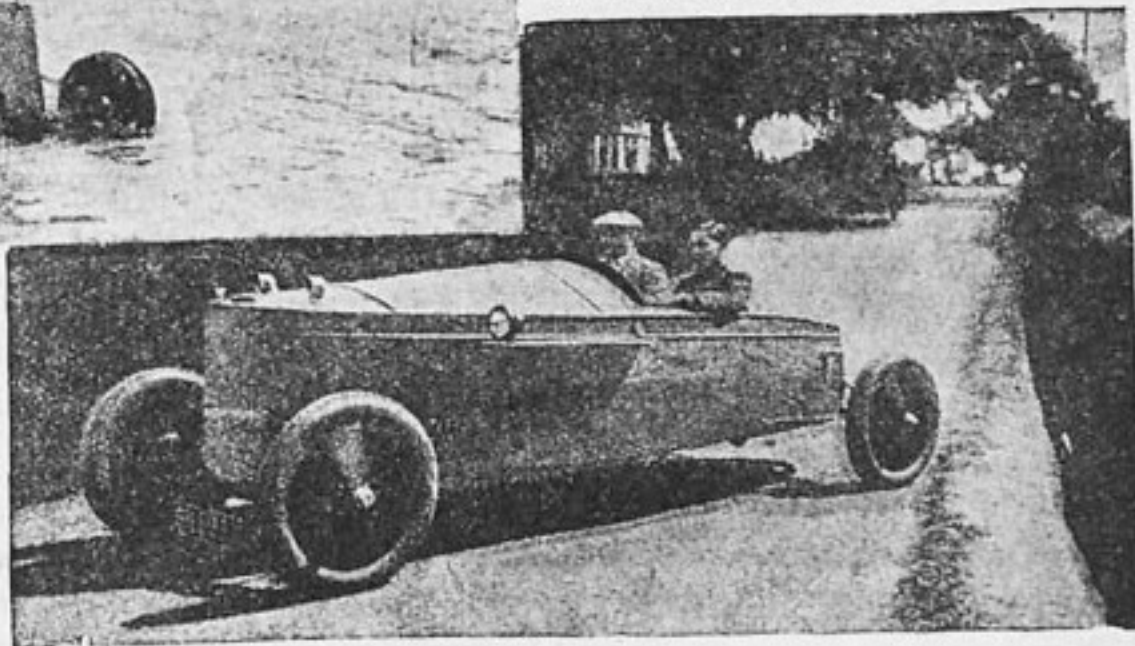
Бригада «За рулем» на Днепрострое:
Бор. Крейдо, К. Наранович, М. Лучанский.

Днепрострой
Левый берег

Г И Д Р О К А Р

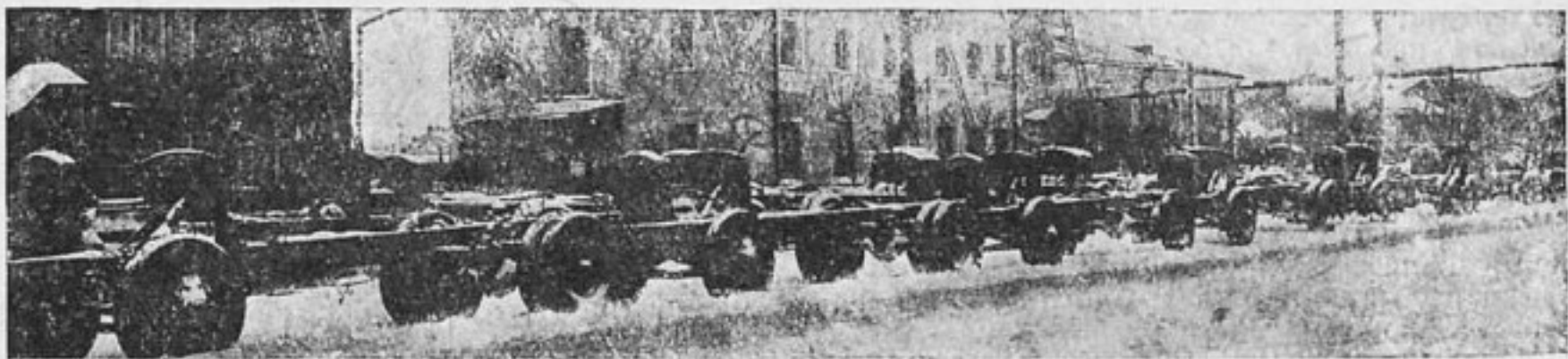


ОДНИМ шотландским инженером сконструирован гидрокар — моторная лодка на колесах, которая недавно испытана на суше и на воде. Испытание прошло с успехом. Во время испытаний гидрокар показал на суше скорость в 35 англ. миль в час, а на воде — 5 англ. миль.



В гидрокаре привод на переднее колесо скombинирован с управлением. Благодаря тому, что передние колеса одновременно служат для направления гидрокара, отпала надобность в специальном рулевом управлении.

РАБОЧИЕ БУДНИ ЯРОСЛАВСКОГО АВТОЗАВОДА



Автомашины, выпущенные Ярославским заводом, под открытым небом. Корпуса скоростей и блоки цилиндров покрыты снегом и ржавеют

ТРИ ТЫСЯЧИ рабочих Ярославского автозавода не могут уже втиснуться в тех небольших цехах, которыми располагает завод.

Сейчас завод расширяется, но для окончательной реорганизации его необходимо бесперебойное снабжение оборудованием и теми кадрами, в которых теперь нуждается завод.

Кроме этих основных болезней заводское производство страдает целым рядом недостатков, на которых нужно остановиться.

Можно привести факты.

Инструментальный цех — сердце всего завода — ютится в маленьком уголке, отведенном в механическом отделе. Станки расшатаны, требуют ремонта, но остановить цех на ремонт нельзя потому, что этим будет задержано выполнение программы.

Цеху трудно выполнить точную работу из-за отсутствия специалистов и точных оборудования.

Сборочный цех завален балками и деталями; теснота — негде развернуть машины. Несмотря на это, контрольные цифры по встречному ударному плану на 1931 г. превышены.

Нужно отметить, что заведующий цехом тов. Мроз недостаточно уделяет внимания рабочим предложениям. Во время снежной погоды им были выкатаны из цеха под открытое небо машины, которые примерзли к их, чтобы сдвинуть с места, приходилось отливать горячей водой. Рабочие предложили ему поставить машины на доски, но он отказался. Мало того: машины, имеющие заграничные блоки и коробку скоростей, продолжали оставаться открытыми. Через несколько дней на этих ответственных механизмах появился снег и лед, и они, безусловно, будут ржаветь и портиться. Стоят эти машины по месяцу и больше.

Заводоуправление все это видит, но мер пока никаких не принимает, хотя во дворе завода для этих машин отстроено специальное помещение, которое пустует. На мой вопрос, почему машины не в этом помещении, — тов. Мроз ответил, что трудно на буксире вкатить эти машины, что нельзя их развернуть, а рабочей силы нет.

Правда, при настоящей постройке навеса трудно ставить машины, но разве нельзя снять часть мешающих кирпичных столбов? Можно, и на это потребуется всего четыре человеко-дня. Но даже если это по каким-нибудь причинам невозможно, — разве заводууправление не могло закупить мешковины или рогожи, чтобы прикрыть нужные части машин?

Массовое изобретательство на заводе еще не развито. Прежний помощник директора по производственным совещаниям Назаров совершенно этим вопросом не занимался. Добровольное общество изобретателей еще не организовано, рабочая смекалка не мобилизована на выполнение промфинплана, на уничтожение узких мест завода. **Реализация рабочих предложений систематически задерживается.** Так, предложение тов. Левандовского (способ крепления крыла) не получил достаточного внимания со стороны тов. Мроза, хотя по заключению мастеров оно вполне реально и для завода выгодно.

Медницкий ударный цех (производство радиаторов) лучше поставил выполнение рабочих предложений, которые своевременно реализуются. Цех тоже страдает рядом затруднений (нехватает оборудования, нет продольных ножниц, кусачков), но несмотря на эти трудности все же досрочно выполнил программу. За это он получил переходное знамя. Рабочие-ударники заявляют, что при всех трудностях «мы переходного знамени никому не отдадим».

Заведующий цехом Теменовский заявляет, что если дадут во-время необходимое оборудование, вся программа цехом будет выполнена. Тов. Теменовский — сам изобретатель, сконструировал и реализовал несколько приспособлений и штампов, пустил в работу выброшенные в утильсырье станки. Цех этот чист. Дисциплина на должной высоте. Промфинплан доведен до бригады рабочих.

По медницкому цеху должны равняться и другие цеха Ярославского завода.

П. Кокин

ВЫСТРОИЛИ „ШОССЕ АВТОДОРА“

В ВОСЬМИ километрах от центра Бурято-Монгольской республики расположен рабочий поселок Нижняя Березовка, в котором живут рабочие-строители, сосредоточено несколько учебных заведений, гарнизонные части и большой кирпичный завод.

На полпути от города строится стекольный гигант „Стеклолит“ и выстроен механический литейный завод — гордость Бурятии.

Связь с городом осуществляется пригородным поездом, так называемым „учеником“. Ходит он, как ему вздумается, а иной раз и вовсе не приходит.

Несколько раз ставился вопрос об организации автобусного движения, но кроме отсутствия машин наткнулись еще на препятствие — состояние дороги.



„День социалистической дороги“ в Н.-Березовке. Участников разбивают на группы



Разгружают камень

В прошлом строительном сезоне дорожные органы начали строить и обещали закончить работу, но отсутствие достаточных темпов работы и целый ряд технических ошибок позволили сделать не больше 30% намеченного задания.

Автодорожская районная организация Нижней Березовки, заслушав доклад Бурдотранса, постановила принять шефство над дорогой и своим трудовым участием помочь закончить „шоссе Автодора“ к августу 1931 г.

Перешли от слов к делу. 25 ноября 1930 г. был организован первый „день социалистической дороги“ (подробности работы этого дня были уже отмечены в журнале „За Рулем“ № 1 за этот год).

Так как шоссе идет параллельно железнодорожному полотну, часть пути, часть щебня перевозили баластным поездом, а из карьера к эстакаде завода — на лошадях. Но этим помощь березовских автодорожцев дорожному строительству не ограничилась, и при первом известии о снежных заносах на Кяхтинском гостракте — пути советского экспорта в Монголию, — ударники Нижней Березовки, вызвав остальные коллективы на социальное соревнование, расчистили снег и дали возможность пропустить советский экспорт.

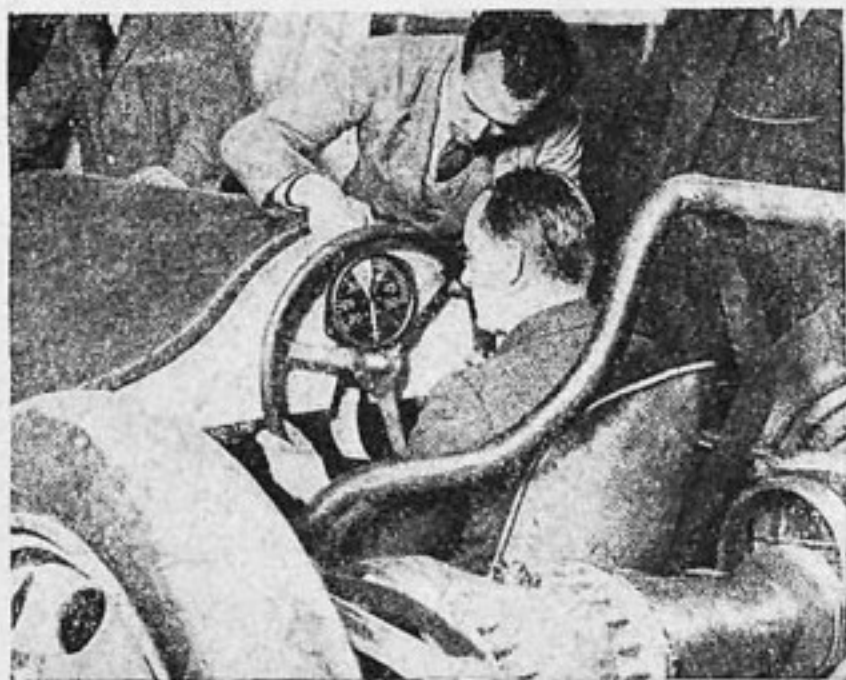
Сейчас наши автодорожские организации усиленно готовятся и к „декаде дороги“, рассчитывая выйти и в этой работе на первое место.

А. Мотылев

Н.-Березовка



Выгружают из вагонов камень и щебень



КЭМПБЕЛЛ ГОТОВИТСЯ К РЕКОРДУ

КАПИТАН Кэмпбелл предполагает побить мировой рекорд, установленный Сигрэвом в Дайтоне, для чего в ближайшее время отплывает в Америку с новым гоночным автомобилем.

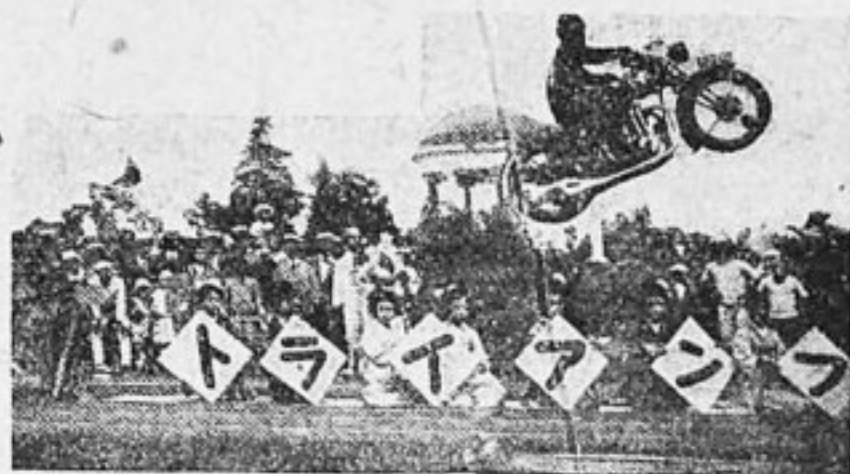
Машина имеет 12-цилиндровый компрессорный двигатель Нэпир-Лион, мощностью в 1450 лш. сил при 3600 оборотах в минуту. Преимущества его в том, что вес его равен всего 0,34 кг. на 1 лш. силу.

Конструктивная особенность — исключительно низкая посадка машины — достигнута тем, что карданный вал находится сбоку.



СИДЕНЬЕ ДЛЯ ДЕТЕЙ

НА ФОТО изображен детский складной стульчик, прикрепленный к автомобильному сиденью. Благодаря этому остроумному приспособлению водитель имеет возможность поместить ребенка возле себя и без всякой помехи управлять машиной. При надобности стульчик складывается, как видно на рисунке внизу справа.



ПРЫЖОК на МОТОЦИКЛЕ

НА СНИМКЕ — картина мотоциклетного спорта в Японии — прыжок на мотоцикле на состязании в «Тохимайя-парке» в Токио. Длина прыжка 15,74 м, высота 2,74 м. Прыжок сделан через головы семи японских девушек. Буквы на четырехугольных плакатах составляют слово «Триумф».



СИДЕНЬЯ из СТАЛЬНЫХ ТРУБ

БОЛЬШИНСТВО автомобилей оборудовано сиденьями явно «салонного» происхождения, имеющими вид клубных кресел. Такого рода сиденья могут быть без малейшего ущерба для удобства заменены практической стальной автомобелью, обтянутой кожей или материалом. Последние дешевле, легче и практичнее.

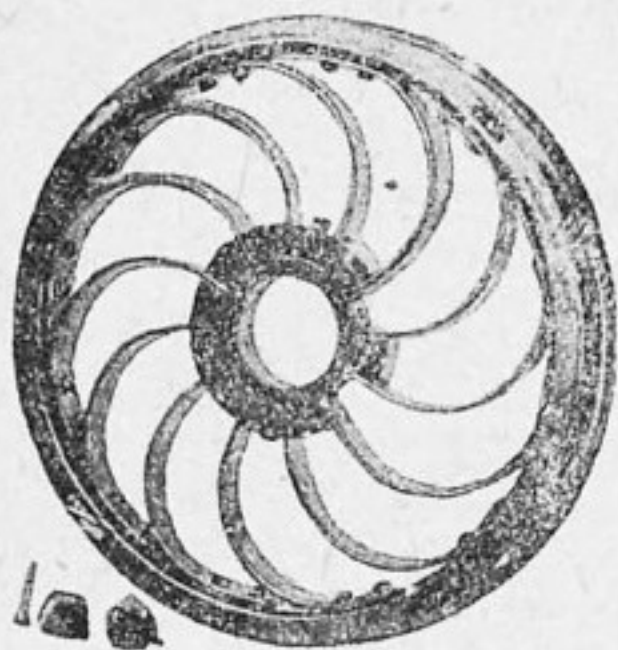
Новые конструкции сидений для автомобиля начинают пользоваться сейчас большим успехом. Тяжелый деревянный остов заменен стальной трубкой, а толстая набивка — удобно изогнутой дугой труб, обтянутой кожей или материалом. Согнутые из вальцованных труб сидения значительно более практичны, чем деревянные или железные.

Искривление, расшатывание, поломки исключаются. Сиденье пружинит при помощи спиральных или полосовых стальных пружин. Набивка, следовательно, излишня. Натянутая на сиденья полоса кожи или материала легко принимает форму тела сидящего.

Н Ы Й Э К Р А Н

АВТОМОБИЛЬНЫЕ КОЛЕСА с ПРУЖИННЫМИ СПИЦАМИ

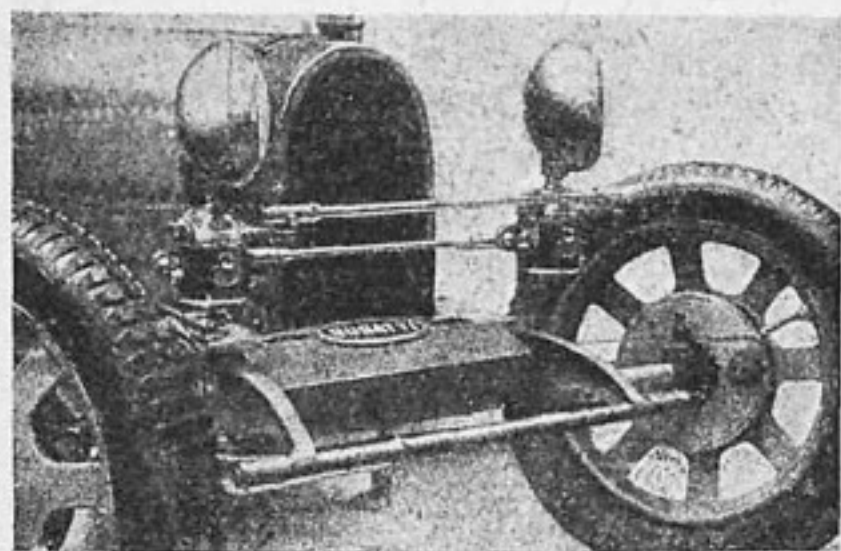
АМЕРИКАНСКИМ изобретателем сконструировано новое автомобильное колесо. Задача его — смягчать и равномерно распределять тяжелые и жесткие толчки. Благодаря этому в значительно меньшей степени изнашиваются рессоры и пневматика и езда становится более мягкой и плавной.



В новом автомобильном колесе обычные спицы заменены согнутыми пружинами — стальными полосами. Для того чтобы вынуть или сменить поврежденную полосу без особых затруднений, каждый второй сектор втулки вывинчивается. Таким образом смена пружин без разборки всего колеса дает значительную экономию работы и времени.

ПОВОРАЧИВАЮЩИЕСЯ ФАРЫ

ОДНА из последних новинок на Западе — автомобильные фары, укрепленные так, что они автоматически поворачиваются на угол поворота передних колес.



На снимке — поворачивающиеся фары, укрепленные на машине фирмы Бугатти.

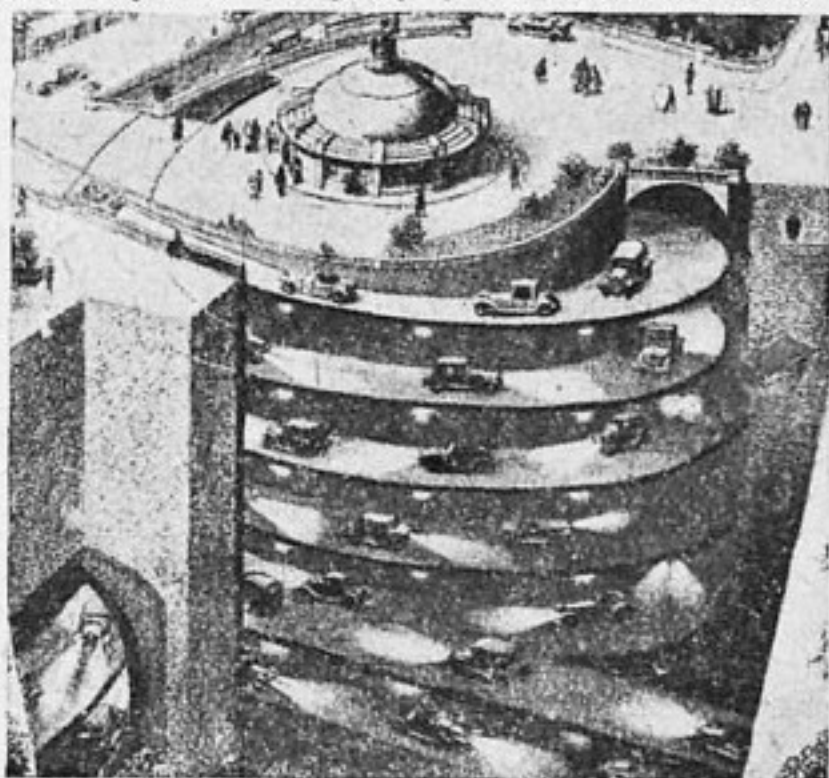
ГИГАНТСКИЕ ГАРАЖИ



ОСТРОЙ проблемой для больших городов на Западе является гаражестроение. Во многих городах проектируют массовые гаражи, рассчитанные на возможно большее количество машин.

В Америке имеется целый ряд чрезвычайно интересных проектов гаражей-небоскребов. Один из них заканчивается строительством в Чикаго (см. верхний рисунок).

Для Парижа одна мюнхенская строительная фирма создала проект подземного гаража. Винтообразные платформы спускаются на 20 м глубины к гаражу (см. нижний рисунок).



АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ ПЛЕТЕТСЯ В ХВОСТЕ

От нашего специального корреспондента

МОЩНЫЙ рост грузооборота в связи с перегруженностью железных дорог и сокращением гужевого транспорта, имеет один исторический выход — широкую автомобилизацию СССР.

Разгрузить на коротких маршрутах железные дороги, сократить нагрузки, перегрузки и выгрузки в тысячах пунктах СССР, перейти к двум кратчайшим автомобильным точкам, от производителя к потребителю, там, где это целесообразно — это значит разрешить одновременно три задачи: ускорить товарное кровообращение страны, облегчить работу железных дорог и сократить до минимума потребность в гуже (ибо гуж — это старые проклятые темпы: кляча, подвода, постромки, кнут).

Между тем проблема широкого внедрения автотранспорта все еще далека от нас.

Особый букет «автомобилизации» в кавычках дает Урал.

Урал быстро индустриализируется.

Шаги Урала от старых домен и мартенов, где печи загружали лопатами, к масштабам Магнитостроя — это шаги через века. Урал от севера до юга цепью реконструированных и строящихся предприятий переходит к американским орудиям техники, к высшим формам труда.

Идет большая и напряженная борьба вокруг темпов и сроков строительства, вокруг досрочного выполнения промфинплана. А основные вопросы самого движения, вопросы автомобилизации великого края, подготовки для нее базы во всех отраслях хозяйства, — то, без чего новых темпов не дать и не закрепить, — эти вопросы остаются в тени, выпадают из поля зрения.

Всю осень на уральских рудниках лежало свыше полумиллиона тонн готовой руды. Рудники задыхались от запасов. Все было завалено до того, что стал вопрос о сокращении разработок, а домны, отстоящие на десятки километров от рудников, в эту напряженнейшую осень работали под постоянной угрозой остановки из-за отсутствия подвоза руды. В Надеждинске угроза перешла в факт. Домны, одна за другой, останавливались, в то время как рядом, на Богословских рудниках, лежали сотни тонн готовой руды, заграждая все пути.

Были ли тут элементы сознательного вредительства? Возможно что были. Теперь, после рамзинского процесса, мно-

гое темное стало ясным, многое, что казалось раньше «недостатками механизма», оказалось великолепно оборудованным «механизмом недостатков».

Нормально ли, что на третьем году пятилетки в звеньях хозяйства не включался автомобиль? Тысячи перегруженных, медлительных телег на строительствах, на предприятиях находятся в противоречии с новыми темпами. Одно крупное строительство при мне исчислило, что если оно к весне 1931 г. не организует автомобильного хозяйства, то ему, чтобы справиться со стройфинпланом, придется иметь 20 тысяч лошадей. Но такое количество лошадей (если даже его добыть) не поместится на строительной площадке.

Автомобилей дозарезу мало, всего 700 машин на весь Урал. К этим семистам машинам прибавили в октябре 1930 г. еще четыреста — и все же получилось меньше 3% потребности.

Машин нехватает. Между крупнейшими хозяйственными организациями — драка за каждый поступающий грузовик. Когда облисполком постановил мобилизовать на месяц машины для Ураллеса, который из-за невозможности вывезти свою продукцию свернул экспорт, — некоторые хозяйственники заявили, что они лучше сядут в допр, но грузовиков не дадут, так как каждый автомобиль — это процент выполнения промфинплана.

РКИ проверила гаражи и сараи. И что же? Гаражи и сараи оказались кладбищами машин. Изувеченные в самом начале своего жизненного пути, машины были покрыты цветами вредительства и головотяпства.

Повальный выход машин из строя начался на Урале в 1928 г. и рос в 1929 г., т. е. в год



На разработках хибинских апатитов. Вывозка апатитов на грузовиках с места разработки

УНИОН-ФОТО



Старинный снимок. Путешествие «именитых» купцов на Ирбитскую ярмарку 25 лет назад. От купцов осталось сейчас только далекое воспоминание, но дальние путешествия на сани по большей части Сибири продолжают существовать и в наши дни, как единственный способ сообщения

массового их появления. Дело дошло до того, что люди испугались автомобилизации. Был ли это испуг хозяйственников перед «шалостями машин», был ли это испуг вредителей перед автомобилизацией края, но факт таков, что Уралмет, уральская кооперация и прочие организации отказались от 500 машин, намеченных в июле 1929 г. для Урала. Об этом чудовищном факте мне официально сообщили в Уралдортрансе, как сообщили также и то, что еще недавно трудно было «устроить» на Урале 10 новых амовских машин.

Эти характерные для недавнего времени эпизоды сейчас как будто потонули в хоре всех организаций: «Давай машины за какую угодно цену!»

И все же каждое уральское предприятие, каждое строительство — в опасности. К весне, к лету придут те машины, в которых они так нуждаются. Главдортранс РСФСР наметил на 1931 г. все же десять тысяч машин, и первые же транспорты автомобилей не найдут здесь никаких признаков подготовленной базы. Предприятия и организации живут с расчетом на то, что «пусть только придут автомобили», — тогда появятся и дороги, и гаражи, и ремонтные

мастерские, и шоферы, и механики, и все прочее.

«Машины здесь не ходят, а скачут». Дороги на Урале — линии ям, бугров и провалов. Не даром пятьдесят процентов машин выходят из строя из-за дорог. А о дорогах здесь говорят: «Это последнее дело». Отделы труда арестовывали вербовщиков рабсилы для дорожного строительства.

Кое-какие шоссе проведены на крупных стройках, но провели их без технических норм, без плана. Большинство этих «шоссе» надо заново переделать, а некоторые провести в другом направлении.

Второе бедствие — это так называемые «шоферские курсы». Вместо 3 и 6 месяцев они готовят 18 месяцев и ничему, кроме «руления в приглядку», не научают. В Свердловске из 850 курсантов 550 не выдержали элементарного экзамена, а те, которые выдержали, тоже ненадежны. Их пропустили потому, что «надо же кого-нибудь посадить на машину»...

Это в столице Урала, а в провинции еще хуже. На Уралмашинстрое шофер, только что окончивший курсы, ухитрился на шестикилометровом пути между строительством и городом, перевернуть грузовик-автобус и погубить 8 человек. Другой, в Свердловске, подкатил машину под поезд, убил 10 человек и погиб сам. Оказалось, что эти «шоферы» окончили курсы почти без практики.

Третье бедствие — отсутствие гаражей и ремонтных мастерских. Уралоблисполком постановил построить первые три центральных гаража на 250 и 100 машин в Свердловске, Челябинске и Перми, но это постановление осталось на бумаге. Для бензинохранилищ еще до сих пор не заказано оборудование. Ремонт машин, включая мелкий, передается на заводы, где их ремонтируют в очередь: «Ожидай три месяца, а то и полгода».

Организовалось при ВАТО новое учреждение «Авторемснаб». В течение всего лета и осени Авторемснаб договаривался об «уральском представительстве», так и не договорился. Драгоценный сезон пролетел, машины гибнут от несвоевременного ремонта и от отсутствия запасных частей.

Ал. Перовский

Свердловск

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“ И ПОЧТОВЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ!

В ВИДУ ПОЛНОГО ИСЧЕРПАНИЯ ТИРАЖА ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“ ПРИЕМ ПОДПИСКИ ОТ НОВЫХ ПОДПИСЧИКОВ ПРЕКРАЩЕН. ПОДПИСЧИКАМ, У КОТОРЫХ СРОК ОКАНЧИВАЕТСЯ, РЕКОМЕНДУЕТСЯ НЕМЕДЛЕННО ВОЗОБНОВИТЬ ПОДПИСКУ ДО КОНЦА ГОДА.

АКЦ. ИЗД. О-ВО „ОГОНЕК“.

Днем с фонарем не найдешь руководителей автодорожной организации Кушумского зерносовхоза Нижне-Волжского края. Гоняют друг к другу, а ответа не найдешь. Членские взносы уплачены за год, а билетов никак не получим. Не было ни одного заседания или собрания с тех пор, как организовался коллектив. О каких-либо курсах и речи нет, а потребность в них большая.

Свой

Кушумский зерносовхоз

Замкнут в стенах и не ведет никакой работы Автодор в г. Сумах. Райотделение ничего не делает. Курсы шоферов, которые были организованы, заглохли. Недавно избрали бюро коллектива Автодора при Краснозвездинском заводе из пожарных и рабочих, создали кружок по изучению автомобиля, но работы не видно, все никак не сдвинешь с мертвой точки.

Автодоровец

г. Сумы

Нет ни одной авторемонтной мастерской и гаража в Нижнем-Новгороде, хотя автомобилизация города усиленно развивается. Большинство машин ночует под открытым небом, ремонт их производится кустарным способом.

Необходимо организовать центральную ремонтную мастерскую и объединенный гараж.

Б—рев

г. Павлов

Категорически отказывается вступить юридическим членом общества Автодора 4-й Пензенский эксплуатационный участок (дордистанция), несмотря на то, что Автодор является прямым помощником в выполнении программы дорожного строительства.

Совсем иначе расценивает этот вопрос Пензенский госвелозавод, вступив юридическим членом со взносом 300 руб. в год.

С. Ремизов

Пенза

Некому платить членские взносы за 1931 г. и нет никакой работы в коллективе Автодор при ст. Обливская (Сев.-Кавказский край). Руководитель коллектива тов. Носов завербовал членов, собрал членские взносы за весь 1930 год сразу и уехал в Ростов учиться.

Совершенно непонятно, почему взималось по 3 руб., когда полагалось брать вместе с билетом Всесоюзной лотереи Автодора всего 2 р. 20 к. Не было ни отчета, ни собраний вообще. Обещались организовать курсы, но и этого не сделали.

Нужно немедленно подыскать работника для налаживания работы и проверить отчетность.

Заочник

Ст. Обливская

Три месяца без дела стоит в гараже Калужского райотделения Автодора автомашина «Кейс», принадлежащая кооперативу при правлении Зап. ж. д. Машина стоит в холодном гараже и на резине, которую никто не удо-

сужился снять и хранить так, как это требуется правилами хранения резины.

Вообще кооператив не интересуется состоянием машины.

Рабочий

Калуга

Постоянные очереди у бензино-колонок на Арбате и Садово-Каретной.

Стоят колонны автомашин и ждут, когда до них дойдет очередь, и чаще всего бывает так, что стоишь, а бензину нехватает. Между тем на Покровке (Казенный пер.) есть бензино-колонка, в которой всегда есть бензин и никто туда не заезжает.

Случайный

Москва

Коммерческими делами, а не подготовкой кадров занимается Новочеркасское райотделение Автодора. Организованные курсы шоферов должны были по плану закончить учебу в четыре месяца. Плата за курс была установлена в 40 руб., но так как занятия происходили один раз в пятидневку, то за этот срок успели пройти только полпрограммы, следовательно курсы нужно было продлить до семи месяцев и плату увеличить до 70 руб. Секретарь Автодора говорил: «Не заплатишь, не допустим к практическим занятиям».

А с практикой дело обстоит так: «Нет машин!» — грозно заявляет секретарь и не желает больше разговаривать. На неоднократные требования курсантов отвечает: «Платите 10 рублей в час, получите машину, всего у вас практических занятий 6 часов». Оказалось, что дело не в машине, а в деньгах. Итак, мы уже две недели ходим без дела, машины нам не дают, кормят нас «завтраками».

При организации этих курсов Автодор должен был думать, сможет ли он справиться с работой.

А. Снохин

Новочеркасск

Из-за отсутствия по вечерам света срываются занятия курсов ЦИТа в Днепропетровске. Администрация совершенно не интересуется делом подготовки кадров и поэтому до сего времени не может закупить достаточного количества керосиновых ламп.

Не лучше обстоит дело и с машинами для практической езды. На несколько сот курсантов имеются две машины; одну из них постарался сжечь сам инструктор, напившись пьяным, так что теперь положение еще ухудшилось.

Необходимо, чтобы сейчас администрация ЦИТа ускоренным темпом закончила ремонт автомашин, которые давно стоят в цехе, и еще скорее наладила освещение.

Пора провести прямую проводку с электростанции. Это сделать можно. Рядом с ЦИТом есть маленький заводик, который снабжается светом бесперебойно, а у нас свет гаснет через каждые полчаса и приходится мучиться с керосиновыми лампами.

П. Л—к

Днепропетровск

Валяются на чердаке ДКА Тулы старый мотор, который годится для учебных целей. Коллектив Автодора и командование

N полка несколько раз обращалось с просьбой в ДКА предоставить мотор, хотя бы на некоторое время. Но ДКА, как «собака на сене» — ни себе ни другим.

Пред. коллектива N полка **Родионов**

На 17 тысяч жителей г. Бежецка нет автодорожской организации. Находящийся здесь около 6—7 месяцев 23-й доручасток Мособлдортранса и 4-й машинодорожный отряд казалось бы должны быть заинтересованы в организации Автодора, как ближайшего помощника в практической работе по внедрению дорожного строительства в массы и организации трудгужповинности.

Инициативная группа из 2—3 человек по организации райсовета Автодора во главе с секретарем 23 доручастка тов. Катановым ничего не делает, несмотря на то, что с момента

организации района прошло достаточно времени.

Мособлсовету, Автодору и районным организациям Бежецка нужно серьезно заняться вопросом организации Автодора в районе.

П. Морской

Бежецк

Из-за неработоспособности отдельных членов правления Автодора и халатного отношения низовых коллективов г. Пензы тормозится перевыборная кампания низовых коллективов, которую надо было закончить еще к 1 декабря прошлого года. Нужно срочно провести эту кампанию, так как от этого зависит дальнейшая работоспособность пензенской городской организации Автодора.

С. Р.

Пенза

СТРОИМ АЭРОСАНИ

КОЛЛЕКТИВ Автодора при Харьковском автотехникуме решил построить собственными силами аэросани. Создали инициативную группу, которая занялась проектировкой, комбинируя существующие конструкции и внося свое, новое.

В ударном порядке среди студентов, членов Автодора организовалось несколько бригад, поочередно остающихся после занятий для работы.

Есть некоторые затруднения: отсутствие хорошо оборудованной мастерской, нужных

материалов, а главное — недостаток средств. Первые препятствия были постепенно преодолены, а для получения средств бюро коллектива при содействии ЦС Укравтодора, организовало в «Доме культуры» вечер-концерт. Распространение билетов взял на себя весь актив техникума; таким образом необходимые средства были собраны.

Вызываем другие автодорожские коллективы последовать нашему примеру.

Е. Зильберштейн

Харьков

БЕЗОБРАЗНОЕ ОТНОШЕНИЕ к ЗАВОДУ

ХАРЬКОВСКАЯ общественность с большим удовлетворением встретила извещение о постройке в Харькове автосборочного завода. Составили планы, переоборудовали цеха бывшего сахарного завода под сборку машин, а когда наступило время практического осуществления этих планов ВАТО не дало на это согласия.

Затрачены средства и энергия, а результатов пока нет никаких.

В виду такого отношения ВАТО завод по распоряжению Укрмето приступил к конструированию мотоциклов. Чтобы не допустить консервации завода, технический пер-

сонал и рабочие упорно добивались результатов. Сделаны отливки цилиндров, картеров, сделаны рамы, в общем проведена работа для подготовки серийного производства в середине 1931 г.

И опять повторяется старая история. Укрмето не может решиться на ассигнования. Спрашивается, кто тормозит нормальную работу завода и почему?

Было бы интересно по этим вопросам услышать ответ на страницах журнала.

Г. В.

Харьков

ПРИЗВАТЬ к ПОРЯДКУ ГОЛОВОТЯПОВ

ГРУППА рабочих-автодорожцев из депо «Ильича» МББ ж. д., приехавшая в Живакский совхоз Зернотреста, организовала там коллектив Автодора, впоследствии реорганизованный Узбекским советом Автодора в районное отделение.

При коллективе был организован кружок по изучению автодела. В работу кружка было втянуто местное узбекское население. Районным отделением приобретена для учебно-шестиместная машина «Опель». Коллектив и кружок работали очень активно. Налицо все предпосылки для развития успешной работы кружка. А на деле получилось иначе.

Председатель отделения тов. Рыпчевский был командирован на хлопкозаготовки. Этим воспользовался администратор совхоза и отобрал у кружка машину. Машина после основательного использования ее для личных

поездов пришла в полную негодность. Достигнув таких успехов, ретивые администраторы успокоились и бросили машину на произвол судьбы, не думая о ее ремонте.

Возвратившись с хлебозаготовок, тов. Рыпчевский обратился к администрации совхоза с просьбой восстановить и вернуть машину коллективу. Но администрация ответила, что не считает нужным это делать.

Такое головотяпское отношение к местной автодорожской организации не может быть терпимо. Нужно, чтобы местная общественная организация вмешалась в это дело и заставила администрацию совхоза немедленно отремонтировать машину, а тех, кто своими действиями дискредитирует работу Автодора среди национальных меньшинств, — призвать к порядку.

Ф.

АКТИВНОСТЬ НИЗОВОГО КОЛЛЕКТИВА — ПОМОЩЬ ВСЕМУ ОБЩЕСТВУ

В ПОРЯДКЕ общественной нагрузки коллектив Автодора Всесоюзной книжной палаты постановил принять на себя ведение текущей библиографии автодорожного дела для Центрального совета Автодора.

До сего времени низовые коллективы проявили свою активность в направлении приобретения тех или иных познаний в автодорожной области и организовали свою работу в пределах местных интересов. Постановление же коллектива книжной палаты рассчитано на обслуживание всей массы членов общества путем оказания помощи практическим мероприятиям.

Москва

П. Б.



За ремонтом машин

Фото Хуторянского.

РАБОЧЕЕ ИЗОБРЕТЕНИЕ ПОД СУКНОМ

СЛЕСАРЬ Батумских нефтеперегонных заводов тов. Кулабухов изобрел специальное гусеничное приспособление, дающее грузовым автомобилям возможность передвигаться по самым тяжелым дорогам.

Грузовик на изобретенных тов. Кулабуховым гусеницах, по отзыву Бюро изобретений и специалистов, вдвое экономнее гусеничного трактора и по производительности выше на сто процентов.

Гусеничные установки изобретателя были бы особенно рентабельными для пятитонных грузовиков Азнефти, увеличивая их грузоподъемность до 10 т и гарантируя беспере-

бойную доставку необходимых материалов в самые песчаные места.

Высчитано, что только по двум нефтеперерабатывающим станциям годовая экономия от введения этого изобретения достигла бы 200—300 тыс. руб.

Проект тов. Кулабухова был рассмотрен и утвержден еще в 1929 г. и ему даже была ассигнована сумма денег на пробное изготовление гусеничных установок. Однако изобретатель этой суммы не получил и его изобретение до сих пор почему-то не реализовано.

А. Ж

Баку

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ЗАМЕТОК

СООБЩАЮ, что после заметки в вашем журнале (№ 22 за 1930 г.) работа коллектива наладилась. Выбрали новое работоспособное бюро, разработана программа занятий кружка. Вообще работа развернулась как следует.

И. П.

Ярославль

По существу заметки в «За рулем» № 23 (отдел «Почему») Борисовское районное отде-

ление Автодора и Центральное правление Автодора БССР сообщает, что гр. Апельинский в приеме на курсы участия не принимал, так как прием на курсы производился по ранее установленной для коллективов разверстке.

Гр. Апельинский в прошлом действительно священник, но сейчас восстановлен в правах, активно помогает автодорожной работе и работает в Союзе безбожников.

**ПРИКАЗОМ ПУР РККА № 29 от 5 ДЕКАБРЯ 1930 года
ЖУРНАЛ „ЗА РУЛЕМ“ ВКЛЮЧЕН в ОБЯЗАТЕЛЬНУЮ
ЧАСТЬ РЕКОМЕНДАТЕЛЬНОГО СПИСКА ПЕРИОДИЧЕСКИХ ИЗДАНИЙ для ЧАСТЕЙ РККА на 1931 год.**

Отв. редактор *Н. ОСИНСКИЙ*

Зав. редакцией *Н. БЕЛЯЕВ*

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“

Главлит № Л — 88.585 Отп. в 7-й тип. „Искра Революции“ Мосполиграф, Москва. Филипп., 13. З. Т. 220. Тираж 80.000
Фт/т 55 176 x 250 мм 2 л.