

# ЗА РУЛЕМ

21

1930



АНД. УЗД. О-ВО  
"ОГОЧЕК"

НАСТРОЕН ЧЕТЫРНАДЦАТИ ГОДУ ПРОФИ  
ТУРСКОЕ РЕВОЛЮЦИОННОЕ ВООРУЖЕННОЕ ПОДВИЖНОЕ  
КОРПУС ТИТАНОВ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ ПОТО  
ПОТОМ, НА СНАММЕ - ЭЧАСТОН СТРОИЛИК ИСТО  
ЗАБЕДА И НАМНОМ И ОНТАМРЕ ТОМ ГОДА



## ЗА РУЛЕМ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ  
ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА  
«АВТОДОР»

Третий год издания  
Редколлегия: А. Брагин, Н. Беллев, А. Головкин, В. Дмитриев, М. Кольцов, инж. М. Кристи, инж. К. Купрянов, М. Презент, В. Осинский, Л. Мандельяну, И. Фельдман, проф. Е. Чудаков, И. Халепский

### ОГЛАВЛЕНИЕ

|                                                                      |    |
|----------------------------------------------------------------------|----|
| И. ФЕЛЬДМАН.—13 лет борьбы и побед . . . . .                         | 1  |
| М. СОЛОМОНОВ.—Трактор, автомобиль и дорога в зерносовхозах . . . . . | 2  |
| Рационализируем тракторный транспорт . . . . .                       | 3  |
| А. ЗЛАТОВ.—Автодорожки на маневрах . . . . .                         | 4  |
| Что сделал Автодор на маневрах РККА . . . . .                        | 5  |
| На фронте автостроительства . . . . .                                | 7  |
| По тракторным заводам . . . . .                                      | 9  |
| Паровые тракторы и прессованная солома . . . . .                     | 11 |
| М. ДУБРОВСКИЙ.—Советский „Де-Ка-Ве“ . . . . .                        | 14 |
| ГАФИЗ.—Авто на ишачьей тропе . . . . .                               | 16 |
| Предохранитель от замораживания воды в двигателях . . . . .          | 19 |
| Ка д р ы . . . . .                                                   | 20 |
| Как производится подготовка кадров для заводов Форда . . . . .       | 24 |
| Е. РУСАНОВ.—Развертываем работу среди детей . . . . .                | 25 |
| Автодорожный экран . . . . .                                         | 26 |
| Форд в Бразилии . . . . .                                            | 28 |
| Новые типы тяжелого автотранспорта . . . . .                         | 29 |
| По письмам рабкоров-автодорожцев . . . . .                           | 30 |
| В номере 37 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, 27.  
КОНТОРА: Москва 6, Страстной бул. 11, „Огонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-61.  
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1930 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 руб. 50 к., 3 мес.—2 р. 40 к. За границу „За Рулем“; на год—2 долл., 6 м.—1 долл. 25 ц.

## 13 ЛЕТ БОРЬБЫ и ПОБЕД

ТРИНАДЦАТУЮ годовщину Октября Советский Союз встречает под знаком величайшего трудового подвиги, творческого энтузиазма и крупнейших побед на фронте индустриализации страны и коллективизации сельского хозяйства.

Турксиб, Сталинградский тракторный, Ростовский сельмаш, Московский автосборочный, многие тысячи новых колхозов—победные вехи, расставленные на пути решительного наступления социализма в нашей стране.

Автомобильная и тракторная промышленность, о необходимости форсированного создания которой 2-3 года назад шли лишь робкие разговоры, сделала за этот год гигантский скачок вперед. Полным ходом работает Нижегородский автосборочный, выбрасывающий с конвейера тысячи новеньких „Фордов“; закончен постройкой Московский автосборочный; „Амо“ и Ярославский автозаводы выполнили свой долг перед страной, дав советскому народному хозяйству тысячи тяжелых грузовых автомашин; в ближайшее же время развернет свою работу законченный в рекордный срок Сталинградский тракторный гигант; днем и ночью кипит работа на Харьковском и Челябинском тракторостроях.

Американская техника, помноженная на советский размах и волю к победе на основе социалистического соревнования и ударничества, дают нам возможность уверенно идти к победе социализма темпами, обеспечивающими осуществление пятилетки в четыре года.

В тринадцатую годовщину Октября мы подводим итоги громадным достижениям. Но на то мы и большевики, чтобы, трезво расценивая свои победы, не забывать и о теневых сторонах, о наших недостатках, неполадках, прорывах, а у нас их тоже не мало.

Мы даем нашим совхозам и колхозам десятки тысяч тракторов, но они не обеспечены запасными частями. Здесь налицо тяжелый прорыв. На нем должно быть сосредоточено внимание всей автодорожской общестственности. Производство запасных частей для тракторов должно быть во чтобы то ни стало поставлено на серьезную ногу с тем, чтобы в ближайшее же время полностью обеспечить потребность в них.

У нас жестокое неблагополучие с резиной, из-за чего тысячи автомашин стоят в гаражах без всякого использования, обескровливая хозяйственный фронт.

У нас из рук вон плохо поставлено дело дорожного строительства. Трудовая дорожная повинность—этот мощный рычаг в руках государства и советской общестственности, почти совершенно не используется. Между тем удачный опыт красной Чувашии, где по инициативе Автодора и под его руководством в сентябре этого года была проведена „неделя дороги“, во время которой при активном участии 150 тыс. трудящихся были проложены сотни километров новых и отремонтирован ряд старых дорог, свидетельствует о том, что в дорожном деле Автодор безусловно может и должен сыграть совершенно исключительную роль.

Подводя краткие итоги работы Автодора за год, мы должны отдать себе отчет в том, что Автодор все еще не дал партии и советской стране того, что могла дать большая общественная организация, призывающая активно содействовать делу автотракторного строительства и улучшению дорог в СССР. Отсюда вывод: энергично за работу, шире шаг, чтобы идти нога в ногу с рабочим классом и трудовым крестьянством, помогая строить новое социалистическое общество!

И. Фельдман

# ТРАКТОР, АВТОМОБИЛЬ и ДОРОГА

## в ЗЕРНОСОВХОЗАХ

**П**РОИЗВОДСТВЕННЫЙ план совхозов Зернотреста на 1931 г. утвержден. В соответствии со значительным увеличением количества зерносовхозов (131 совхоз в 1930 г. и 231 совхоз в 1931 г.) и громадным увеличением пахотной площади (1060 тыс. га и 4500 тыс. га) увеличивается тракторный парк зерносовхозов с 10 030 машин в 1930 г. до 23 250 в 1931 г.

Запроектирован завоз 2700 крупных гусеничных тракторов, 700 гусен. тракторов средней мощности и 9820 колесных. Гусеничные тракторы составят 42,9 проц. всей мощности, а колесные — 57,1 проц.

Зернотрест проектирует большее использование тракторов путем снижения простоев до минимума и улучшения качества работ в совхозах.

В борьбе с простоями тракторов придется еще преодолеть многое. Лишь один совхоз достиг снижения простоев до 12 проц. всего рабочего времени; во всех же зерносовхозах простои составляют 25—30 проц. рабочего времени вместе с заправкой.

Целый ряд конструктивных и технических мероприятий, осуществляемых в зерносовхозах, в настоящее время позволяет Зернотресту рассчитывать на решительную ликвидацию ненормальных простоев тракторов и повышения интенсивности и продуктивности их работы.

Одн из важнейших рационализаторских мер является полная механизация заправки тракторов горючим. Для максимальной экономии в расходовании горючего вводится механический учет расходования его с помощью счетчиков-автоматов. Учет работы тракторов с прицепными орудиями намечено организовать с помощью специальных механизированных аппаратов.

Все это позволит добиться использования тракторов на сельскохозяйственных работах в 1931 г. в течение 2500 часов фактической работы вместо 1970 часов в 1929 г.

Потребность в горючих и смазочных материалах на 1931 г. взята из расчета расходования в среднем 400 г на 1 силочас работы трактора. В 1929 г. расход горючего выражался в 475 г и в 1930 г. в 425 г на 1 час работы. Снижение расходов горючего должно быть достигнуто за счет механизации заправки тракторов, премирования за экономию горючего, повышения квалификации заправщиков, а также мобилизации внимания всей советской общественности вокруг действительного снижения расходов горючего.

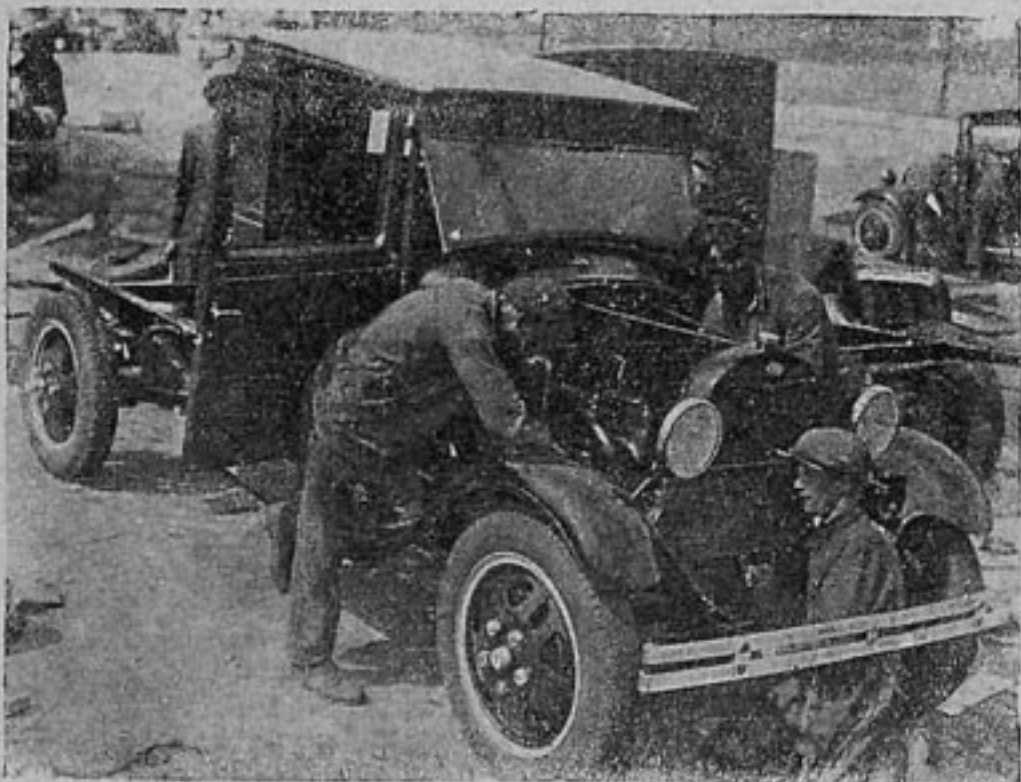
Опыт работы механизированных совхозов, колхозов и машино-тракторных станций показал всю необходимость снабжения этих хозяйств автотранспортом. Тракторные колонны без грузовых и легковых машин значительно снижают результаты своей работы. Особенно это наблюдается в крупнейших механизированных зерносовхозах, где трактор может быть рентабельно использован только в полеводстве.

Для обслуживания постоянного грузооборота внутри совхозов, для переброски горючего, семян и продовольствия Зернотрест устанавливает следующие нормы снабжения: по 4 грузовых машины на каждый совхоз и по 2 грузовых машины (в 3 и более т) на каждый участок (экономия) совхоза.

Для массовых перевозок в зерносовхозах применяются тракторные поезда. Тоннаж их (с прицепными тележками) исчисляется на 1931 г. в 100 тыс. т. При помощи такого тоннажа возможно перебросить в период хлебозаготовок до 1500 тыс. т хлеба. Это составит лишь 30—35 проц. товарной продукции зерносовхозов в 1931 г., которая должна выразиться в абсолютном количестве 3276 тыс. т. Остальной тоннаж для срочной переброски совхозного хлебозерна должны предоставить специально создаваемые транспортные организации.

В 1931 г. будет продолжаться процесс укрупнения зерносовхозов. Средний размер зерносовхоза в 1931 г. запроектирован в 73,9 тыс. га вместо 44,4 тыс. га в 1929 г. Намечается создание нескольких новых зерносовхозов (до 5) с площадью от 250 до 300 тыс. га каждый. Такое увеличение хозяйства и его отдельных участков делает особенно необходимым обеспечение зерносовхозов легковым транспортом для установления своевременной связи и четкости управления.

Нормы легкового автотранспорта приняты в 3,5 автомобиля на одно хозяйство. Имеются в виду полутон-



Бригада студентов собирает грузоеик в совхозе (ст. Бузулук)  
Фото А. Аверкина

ные автомобили, позволяющие перевозить некоторое количество запасных частей и материалов, нужных для полевых работ. Для переброски рабочей силы из центральной усадьбы к месту работ бригады и для обслуживания бригад и перевозки мелких грузов предусмотрено по одному 1½-тонному автомобилю на каждый участок. На каждый совхоз предусмотрена одна санитарная машина и по две машины для культурпередвижек.

Всего в 1931 г. будет завезено в зерносовхозы 500 легковых машин, 750 полутонных, 1 100 полутонных и 2 720 грузовых трехтонных.

Механизация транспорта в зерносовхозах, значительные расстояния, отделяющие эти хозяйства (в среднем на 40 км) от ж.-д. станций вынуждают обратить особое внимание на дорожное строительство. Зернотрест — один из крупнейших сельских дорожных строителей. Потребность на 1931 г. в дорожном строительстве по зерносовхозам определяется в 28 500 км. Фактически она будет удовлетворена лишь на протяжении 18 500 км, строительство остальных 10 000 км относится на 1932 г.

Строятся, главным образом, грунтовые дороги улучшенного типа с подсыпкой привоз-



На хлебозаготовках. Отправка хлеба на грузовиках в Краснодарском районе

ного грунта в тех местах, где это вызывается особенностями рельефа и состоянием местных почв. Лишь в самых исключительных случаях допускается устройство небольших участков дорог с каменной одеждой.

Стоимость строительства дорог зерносовхозами на 1931 г. исчисляется в 41 млн. руб. против 11 млн. руб. в 1930 г.

## РАЦИОНАЛИЗИРУЕМ ТРАКТОРНЫЙ ТРАНСПОРТ

**В**ОПРОС о применении тракторов в качестве транспортного средства приобретает в СССР все более отчетливый характер.

Особенно широкие перспективы для тракторного транспорта разворачиваются в лесной промышленности, при условии рационализации перевозок.

В качестве примера можно привести сравнительную работу тракторов в наших условиях и в условиях Америки.

Например, 5—10 тонные американские гусеничные тракторы, соответствующие, примерно, нашим „Коммунару“ (50 л. с.) и „Большевику“ (40 л. с.) везут по снежной дороге от 22,5 до 31,0 т, а по ледяной дороге от 45,0 до 72,0 т.

У нас, например, в Карелии в 1927/1928 г. на лесоперевозках „Коммунар“ в 50 л. с. перевозил по снежной дороге — 14,3 т и по ледяной — 32,1 т; „Большевик“ в 40 л. с. перевозил по снежной дороге — 11,2 т и по ледяной — 25,2 т и, наконец, „Ханномаг“ транспортировал по снежной дороге — 4,5 т и по ледяной дороге — 10,1 т. (Следует отметить грузоподъемность лошади, которая колебалась между 0,7 т по зимняку и 1,68 т по ледянке).

Таким образом по продуктивности работы наш тракторный транспорт дает в 2 раза меньший эффект, чем северо-американский.

В то же время содержание тракторов у нас и в Северной Америке обходится почти одинаково: у нас содержание „Коммунара“ стоит 69 руб. 69 коп. в сутки, а в Америке расход по

содержанию 10-тонного трактора обходится в 73 р. 78 к. в сутки.

В результате более низкой работы наших тракторов по сравнению с американскими стоимость перевозки одного куб. м древесины в наших условиях эксплуатации значительно превышает стоимость перевозки в американских условиях и для удешевления себестоимости нам предстоит еще многое сделать. Прежде всего необходимо обратить внимание на удешевление дорожного строительства и на правильную организацию труда.

### Стоимость перевозки 1 куб. м древесины

| Наименование тракторов             | По снежной дороге | По ледяной дороге |
|------------------------------------|-------------------|-------------------|
| У нас:                             | р. к.             | р. к.             |
| „Коммунар“ 50 л. с. . . . .        | 4 86              | 2 17              |
| „Большевик“ 40 л. с. . . . .       | 6 73              | 2 99              |
| „Ханномаг“ 25—28 л. с. . . . .     | 10 17             | 4 53              |
| Лошадь . . . . .                   | 5 46              | 2 27              |
| В Америке:                         |                   |                   |
| 5-тонный гусеничный . . . . .      | 2 41              | 1 20              |
| 10-тонный гусеничный . . . . .     | 2 38              | 1 02              |
| 5-тонный бензин. лыжн. . . . .     | 2 67              | 1 34              |
| 10-тонный бензин. лыжн. . . . .    | 1 81              | 90                |
| 18-тонный паровой лыжный . . . . . | 1 36              | 68                |

Приведенная выше таблица показывает насколько стоимость эксплуатации трактора в наших условиях оказывается выше американской.

# АВТОДОРОВЦЫ на МАНЕВРАХ

## Впечатления участника

**Н**ТО БЫ мог поверить, что автодорожские „гробы“, собранные из разного утильсырья и авто-хлама, могли бы сослужить хорошую службу штабу Московского военного округа на осенних маневрах.



Группа работников автодорожного штаба на маневрах МВО с представителями ЦС Автодора

Между тем руководители военного командования округа свидетельствуют, что „автотранспорт Автодора содействовал успешному развертыванию маневровых операций частей войск МВО, что служба связи, разведки и пр. четко, своевременно и добросовестно поддерживалась автодорожцами-мотоциклистами.

„Автодорожцы—участники маневров показали своей работой пример стойких политически-выдержанных бойцов-общественников“.

„Дорожные отряды Автодора, отремонтировавшие проселочные дороги и мосты, дали возможность прохода по этим дорогам механизированных войсковых частей, облегчили разыгрывание боевых действий“.

Такова вкратце характеристика работы автодорожцев, данная военным водомством во время маневров и по окончании их.

Но это—словесная оценка. Дадим место фактам:

Обтрепанный „Тальбот“ Сокольнического коллектива извозчиков покрыл расстояние в 1260 км. Красно-Пресненская „Итала“ покрыла 560 км. Замоскворецкий общипанный „Губмобиль“—1160 км, пыхтящий „Нами“—1750 км, а барахолистый „Пирлис“—1590 км. В общем весь автодорожский автотранспорт в составе 34 машин (из 41 машины выбыло из строя 7) покрыл на маневрах расстояние в 29 634 км, из которых 9 143 км по проселкам.

Мотоотряд покрыл расстояние в 15 000 км.

Дорожные отряды отремонтировали 47 км дороги, починили 24 моста, дежурили на мостах, переправах, закруглениях и обрывах.

Это факты общие, сухие. Сколько же в них таится приключений, моментов лишений и даже героизма?

Там, за опушкой леса, на ровном выгоне, отделенном от штаба проселком в 50 км—полевой аэродром. 51 минута осталась до вылета самолета на военные действия. Обстоятельства сложились так, что нужно было отменить или задержать этот полет; мотоциклист получает задание: в 50 мин. промчаться по проселкам, прибыть на аэродром и задержать вылет самолета.

Сильная возбужденность, настороженность мотоциклиста—соцсоревнование и ударничество

дали результат: за минуту до вылета самолета мотоциклист с донесением прибыл на место.

Задание выполнено.

Задержалась в пути канцелярия штаба. Автомобиль стал—прокол камеры. Заменили камеру другой, проехали четверть км и опять прокол. Сняли колесо, залатали камеру, проехали немного—новый прокол. Так, на расстоянии 2 км 7 проколов. Злитесь водитель, нервничает делопроизводитель штаба.

На выручку мчится пыхтящий и дымящий „Нами“. Пришел, и доставил канцелярию в штаб.

В лесу на узкой дорожке случилась авария у „Форда“—сломалась рессора.

Что делать, куда идти и кому жаловаться? Единственный пассажир—японский атташе. Ему что ли жаловаться?

Водитель не растерялся: крепко на-крепко, лежа на спине под машиной, обмотал рессору проволокой, укрепил треснутое место и „Форд“ опять на ходу, продолжает обезд фронта.

Такие штрихи—показатели автодорожской зрелости и стойкости—не единичны. О них мог бы рассказать почти каждый автодорожец—участник маневров.

Было много организационных и прочих недочетов при подготовке маневров. О них говорилось там же в ЦДКА. Эти недочеты и автодорожские и военноведовские будут учтены и исправлены в процессе дальнейшей совместной работы Автодора и военведа.

Но есть ненормальности, которые дают себя чувствовать и которые требуют некоторых крепких решений и оргвыводов соответствующих организаций.

Ненормальности таковы: зав. гаражем Москомтранса № 3 т. Балашев, он же член правления Мособлавтодора, уволил участницу маневров т. Синеву, считая участие в маневрах... прогулам. Долго билась она, пока это решение было отменено.



Походная ремонтная автодорожская мастерская на маневрах МВО

Зав. гаражем Москомтранса №4/6 т. Федоров и зав. ОЭТ Москомтранса т. Кулаков „наградили“ трех участников маневров не выплатой им зарплаты за время участия в маневрах.

Советская общественность должна будет сделать выводы в связи с этими поступками.

А. Златов

# ЧТО СДЕЛАЛ АВТОДОР на МАНЕВРАХ РККА

## На торжественном заседании в ЦДКА

**В** ЭТОМ ГОДУ впервые в маневрах Красной армии участвовали отряды автодоровских организаций.

Результатам этой работы было посвящено торжественное заседание, состоявшееся под председательством т. А. М. Лежавы 13 октября в Центральном доме Красной армии.

— Успехи нашего социалистического строительства, — сказал в своей речи т. А. М. Лежава, — все более ожесточают против нас буржуазно-капиталистические страны. Враждебные настроения в империалистических странах все более крепнут и против нас собираются значительные вооруженные силы. Перед нами стоят

сложные задачи: с одной стороны осуществлять мирное строительство, а с другой — организовывать оборону страны.

Те задачи, которые нам приходится разрешать для победоносной обороны Союза, должны быть разрешены вместе с организованной пролетарской общественностью.

Одной из частей общепролетарской общественности, имеющей громадное значение для укрепления нашей обороноспособности, является еще сравнительно молодое общество Автодор.

Зам. Наркомвоенмора С. С. Каменев указал на ту роль, которую могут сыграть автодоровские организации в усилении техники в военных частях.

— Техника стала ведущим началом и в военном деле. Развернув эту технику, мы едва успеваем за ее темпом. И тут вопрос упирается в кадры. Взоры обращаются к автодоровской общественности. Здесь должен быть получен ответ, как нам лучше справиться с получением кадров. Мы чрезвычайно нуждаемся в услугах Автодора и в мирное время. Мы охотно примем автодоровцев раньше всего для того, чтобы они увеличивали число часов работы наших военных машин. Мы готовы опереться на автодоровскую общественность и бросить автодоровские ряды в те места, где нужна техническая помощь, где нужны знания и навык в моторном деле, где нужны добавочные силы для того, чтобы использовать машины.

Автодоровцы могут принести нам пользу не только на маневрах, но и на каждом нашем военном учебном занятии, где они сами могли бы приобрести необходимые военные навыки.

Автомобиль, ворвавшись в город, делает свою революцию. Мы должны подчиниться той

революции, которую несет с собой мотор. Теперь мы можем смело сказать, что мотор на земле идет по путям воздушного мотора, затрагивая в борьбе не только фронт, но и глубокий тыл. Автодоровская общественность должна быть готова идти нам на помощь и если потребуется — драться

и побеждать.

Тов. Корк (командующий Московским военным округом) указал, что автодоровские части были использованы для моторизации в качестве служебной связи войсковых частей и командования и для обеспечения культурно-просветительных нужд.

Особенно важна была работа автодоровских

частей по службе связи, когда работа протекала в сложной обстановке, порой, полного окружения „противника“.

Автодоровцы оказали частям большие услуги в дорожном деле. Нужно было улучшить целый ряд грунтовых дорог в районе маневров, что и было сделано благодаря энергии и инициативе автодоровцев.

Председатель военной секции Автодора т. Куйбышев в порядке самокритики указал на ряд недочетов в работе автодоровских организаций на маневрах, но в то же время признал, что автодоровские бойцы проявили на маневрах много инициативы, гибкости в маневрировании, смелое и умелое ведение машины в тяжелых дорожных условиях и большое стремление активно участвовать во всех перипетиях „боя“.

Тов. Халепский указал, что наше бездорожье особенно актуально выдвигает вопрос о вездеходных трехосных автомашинах. Он горячо призывал автодоровскую общественность, как и всю советскую общественность, принять все меры к быстрому переходу от наших военных машин к „трехоскам“.

Тут же на совещании президиума Центрального Совета Автодора, по предложению группы бойцов Отдельной Дальне-Восточной армии, было вынесено постановление о проведении в течение ближайшего месяца широкой кампании по сбору средств на шестиколесные автомобили военного назначения с тем, чтобы первый отряд этих машин был передан Отдельной Дальне-Восточной армии.

Президиум Автодора констатировал, что несмотря на незначительный срок, которым Автодор располагает для подготовки формирования специальных автодоровских автомобильных,



Колонна ленинградских мотоциклистов — участников маневров ЛВО

На торжественном заседании в ЦДКА, посвященном итогам участия Автодора в маневрах, президиум Центрального Совета общества постановил начать широкий сбор средств на шестиколесные военные автомобили для ОКДВА. Автодор приложит все усилия, чтобы создать первую автоколонну доблестной Дальневосточной к тринадцатой годовщине Красной армии.

Горячий привет бойцам Дальневосточной!

Центральный Совет Автодора—Фельдман

мотоциклетных и дорожных отрядов, участие Автодора в маневрах сопровождалось значительным успехом.

Следует учесть этот первый опыт активного участия Автодора в маневрах Красной армии. Необходимо, чтобы во всех основных организациях Автодора были созданы постоянные военные секции.

Президиум отмечает отличную работу по подготовке к маневрам Красно-Пресненского и Замоскворецкого районных отделений Автодора, умелую инициативную работу Звенигородского отделения по организации дорожных работ и привлечению населения в порядке трудовой дорожной повинности к ремонту дорог и мостов в районе маневров.

Президиум Центрального Совета Автодора отметил работу 168 активных участников мос-

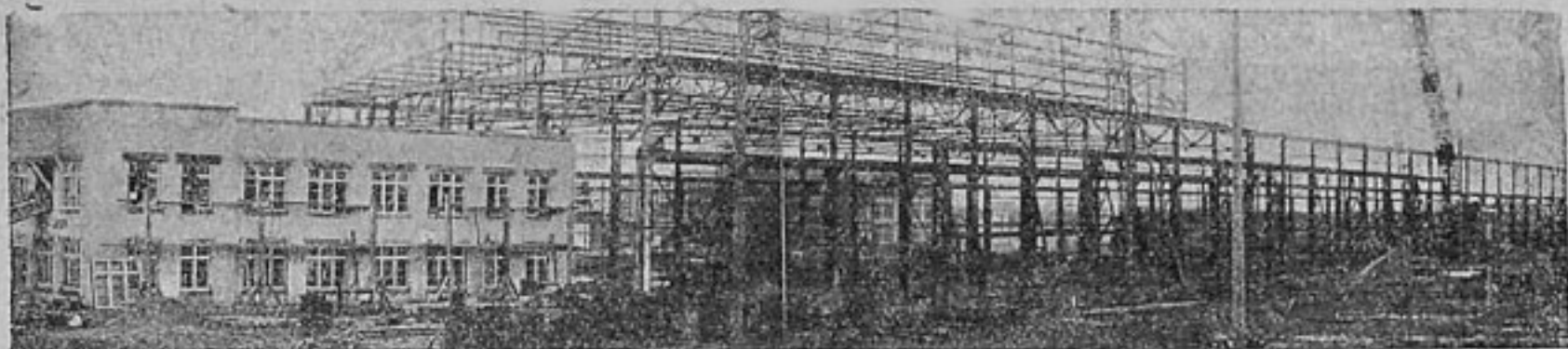
ковских и ленинградских маневров, наградив их специальными грамотами. Особо отличившиеся — т. Бондарев (Московский облштаб Автодора), Худосовцев (нач. автоотряда), Ганзин (нач. мотоотряда), Григорьев (нач. автоотряда), Жуков (председатель Звенигородского отделения), Морозов, Денисов, Шугом (водители автомашин), Коклюшкин, Горский, Чернавкин, Басилов (мотоциклисты), Полянский (пом. нач. автоотряда), Левитин (водитель), Морозова (активная автодоровка), Жидков, Васильев, Васильев А., Васильев С. награждены за отличную работу кожаными костюмами, велосипедами и кожаными пальто.

Президиум отметил вместе с тем недостаточную подготовку к маневрам Ленинградского облотдела Автодора и неучастие в них Пролетарского райотделения Москвы.



Рабочие-автодоровцы Электроставского завода обучаются управлению трактором перед поездкой в колхоз

Фото А. Шайхета



Сборка металлических конструкций рессорного цеха Нижегородского автозавода

## НА ФРОНТЕ АВТОСТРОИТЕЛЬСТВА

### Сводка тридцатая

Неполадки на стройке автогиганта усиливаются. Нехватает 5 тыс. рабочих. С гравием попрежнему плохо. Ценный кирпич сбрасывается из вагонов под откос и дает 50 проц. боя. Стройматериалы разбросаны по заводу, хозяина не чувствуется. Коллектив Автодора фактически на бумаге. Но все же завод быстро растет. Собраны металлические конструкции рессорного цеха и вполне успешно собирается самый большой механо-сборочный цех. Реконструкция „Амо“ проходит удовлетворительно, но исполнительная стоимость работ резко превышает смету Ярославский автозавод строится недопустимо медленно — повышение темпов совершенно необходимо.

**Н**А СТРОИТЕЛЬСТВЕ автозавода в Н.-Новгороде настолько небла ополучно, что принятие исключительных и срочных мер совершенно необходимо.

Не касаясь хорошо известной и надоевшей истории о ненормальных отношениях Металлострой с Автостроем, на сегодня можно отметить следующее положение.

Полным хозяином площадки является Металлострой. По договоренности за Автостроем оставлено лишь проектирование, увязка календарных планов отдельных контрагентов, наблюдение за количеством выполняемых работ (не за КАЧЕСТВОМ!), промежуточные платежи и заявки на нужные фонды (хотя и последнее Металлострой оспаривает). Таким образом, руководство Автостроения свело свою роль на постройке к минимуму, а аппарат Автостроения, ожидающий с минуты на минуту передачи его Металлострою, не осуществляет даже прежнего контрольного нажима на своего контрагента.

Металлострой совершенно игнорирует представителей как Автостроения, так и американской фирмы Остин К<sup>0</sup>. Он не дает работам нужного темпа, не принимает рекомендуемых ему мер для ликвидации текучести рабочей силы, не выполняет директивы правительства о снижении стоимости строительства, ничтожно слабо использует переданные ему строймеханизмы, не ведет учета их работы, и, наконец, абсолютно неудовлетворительно ведет снабжение строительства местными материалами.

Автострой заявляет о совершенной невозможности иметь хоть малейшее влияние на ход работ, выполняемых Металлостроем.

За последние 4 месяца заготовка гравия производится Металлостроем в размере 10—20 проц. требуемого количества и никакого нарастания темпа нет. Вместо 100 тыс. куб м гравия в этом строительном сезоне заготовлено лишь 29 500 и пред-

положено заготовить еще около 20 тыс. куб м, но реальность этого весьма сомнительна. Наличие составляет всего 1 000 куб м, т. е. суточную потребность. Программа по заготовке гравия выполнена лишь на 30 проц., никаких реальных перспектив на заготовку для будущего времени не имеется. Американские специалисты давали Металлострою свои указания, которые обычно в жизнь не проводились. Благополучному доведению строительства до конца грозит большая опасность и без осуществления полного единоначалия на площадке автозавода не могут быть достигнуты улучшения.

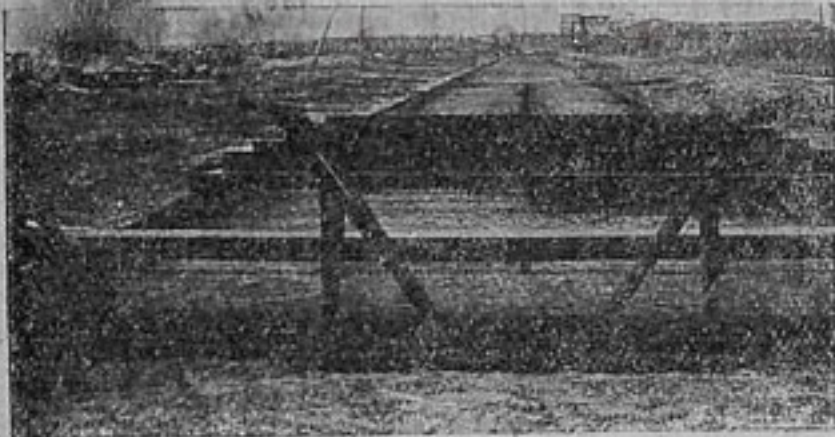
На стройке создалось совершенно недопустимое положение с использованием американской фирмы Остин К<sup>0</sup>.

Все их указания, как заявил вашему корреспонденту главный инженер Остин К<sup>0</sup> мистер Майтер, до сего времени игнорируются Металлостроем, несмотря на то, что организация работ никуда не годится. Инженер Майтер считает, что ни машины, ни рабочая сила не используются сколько-нибудь сносно, обращение со стройматериалами варварское. Простейшие мероприятия, которые легко можно провести (напр., хотя бы по добыче гравия) Металлострой не проводит.

Этот вопрос настолько серьезен, что медлить с его разрешением абсолютно недопустимо.

Неиспользование строймашин на строительстве достигло чрезвычайных размеров. Периоды работы машины крайне незначительны (как правило они большую часть дня бездействуют). Это происходит и по вине слабого руководства использованием строймашин, и слабого малоквалифицированного штата.

На сегодняшний день на строительстве остро нехватает материалов (гравия, леса, рельс, труб, толя и т. д.), недостаточна дорожная сеть, мало рабочей силы. За последнее время усилилось ненормальное расходование пиломатериалов.



Нижегородский автозавод. Устройство бетонно-шоссейной дороги

Прирост рабсилы приостановился. В связи с холодной погодой увеличился процент прогулов. Дожди сильно мешали производству работ.

По группе сантехники крайне необходимый проектный материал по наружным водопроводным работам от Остин К<sup>0</sup> еще не получен.

### Что говорят американцы

Инженеры консультирующей американской фирмы Остин К<sup>0</sup> возмущены бесхозяйственностью и халатностью в приемке и использовании строительного материала, который разбросан абсолютно по всей территории строительства.

Ценный лес валяется у полотна железной дороги (вдали от места постройки), мокнет под дождем, коробится и гниет. Никто за это не несет ответственности. Металлострою об этом много говорили и писали, но толку никакого. Материалы

на соцгороде разгружаются преступно небрежно; кирпич (очень ценный, привезенный из ЦЧО) прибывающий по 100—200 вагонов в день, сбрасывают с платформ под откос; в результате 50 проц. боя.

Речной песок разгружают у полотна, на него сбрасывают гравий, по нему опять песок, затем камень и т. д. Все эти материалы приходится вновь отсортировывать—тратить время, рабочую силу и деньги. Кричат о нехватке рельс, а они валяются засыпанные материалами.

В общем, бережного хозяина на строительстве не чувствуется.

Все тресты, работающие по договорам, не имеют сработанности.

Американцы поражаются, как можно так „бессовестно“ тратить государственные средства и не нести за это никакой ответственности.

Дефицитные материалы попрежнему валяются всюду. Технадзор отсутствует. Трудовая дисциплина крайне слаба. Механизация в большинстве не загружена; очень дорогие краны часто можно видеть по целым дням в бездействии. Гравия, как известно, остро нехватает. Остатки его в доке,

повидимому, были затоплены. Песок и бревна уже покрываются водой, но пока никто не интересуется вопросом, насколько поднимается вода, чтобы принять меры. Американцев раздражает такое отношение к столь важному делу. Многие думают, что в Плессе имеется вредительство.

Узкоколейная ветка к прекрасным гравийным карьерам не работает, она вся завалена наносами грязи после сильных дождей. Вследствие отсутствия вагонов гравий там вовсе не разрабатывается, землечерпалка действует лишь на 25 проц. мощности. Рабочие под влиянием кулацкой агитации приступают к работе по своему усмотрению, а при нажиме посылают всех к чорту из-за отсутствия продуктов и спецодежды. С продовольствием на Плессе очень плохо, в частности совершенно нет табаку. Спецодежды нет, а без кожаных сапог немыслимо работать.

\* \* \*

В работе автосборочных заводов (в Москве и Нижнем) необходимо сигнализировать о возможности прорыва в период октябрь—январь из-за опоздания отгрузки Амторгом автоагрегатов из Америки. Несмотря на своевременную заявку Автостроя и неоднократные предупреждения, Амторг отгружает сентябрьскую партию

частей для сборки машин (500 комплектов) в октябре. Между тем, в октябре предстоит очередная отгрузка в 1 000 комплектов, которая, повидимому, не будет выполнена. В результате—нормальной работе сборочных заводов вновь грозит срыв; московскому сборочному заводу, очевидно, придется снова отложить развертывание работ. Как известно, московский

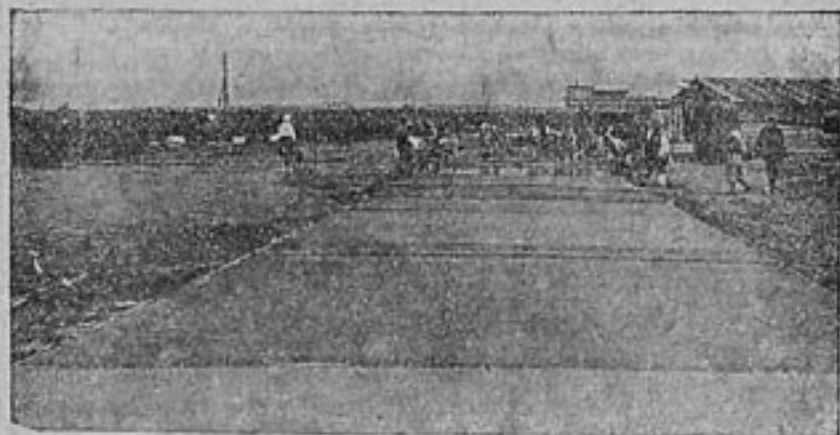
сборочный завод уже готов к пуску и лишь отсутствие частей для сборки задержало открытие завода до 7 ноября.

### На автогиганте фактически нет автодорожского коллектива

На строительстве автозавода в Н.-Новгороде с января существует правление Автодора. Однако, общество не имеет руководства. Мы не го-



Нижегородский автозавод. Постройка шлако-гудронной дороги к социалистическому городу



Нижегородский автозавод. Железобетонная шоссе-шоссейная дорога

ворим уже о массовой работе, которой фактически нет: в Автодоре все перепутано и безответственность полная. Списка членов нет; ревизионная комиссия около 2 месяцев собиралась проверить работу правления, а когда, наконец, ей это удалось, теперь не могут в течение 3 месяцев написать протокол. Ведь Автодор является шефом автозавода, поэтому и работа Автодора должна иметь самое тесное соприкосновение со строительством. Между тем, на стройке автогиганта Автодора вовсе не чувствуется, его никто не замечает и не знает.

Проблема кадров, так остро поставленная еще в начале строительства, теперь стоит во всей широте. Подготовка кадров (курсы трактористов и шоферов) проходит очень вяло, неорганизованно и без всякого плана.

Автодор должен взяться за кадры, и взяться раньше, чем кто бы то ни было.

### Реконструкция завода „Амо“

Строительный сезон проведен энергично при сильном руководстве. Фронт стройки развернут, но в процессе работы выяснились недочеты: даже крупные сооружения (здание котельной и др.) строились без проектов—возводились нужные на данный отрезок времени отдельные части здания без взаимной их увязки. Исполнительная стоимость почти всех основных зданий и сооружений далеко превосходит отправную предварительную сметную стоимость и понадобится добавочное крупное ассигнование. Для окончания промстроительства в особый квартал—октябрь—декабрь определено 3685 тыс. руб.; для выполнения его понадобится мобилизация дополнительной рабсилы и добавление к 2850 рабочим еще 1500 человек.

### Строительство на Ярославском заводе

Строительство на Ярославском автозаводе протекает чрезвычайно медленно вследствие цело-

го ряда причин. Имеются перебои со снабжением стройматериалами, хотя фонды на кирпич выделены в 5 млн. шт., фактически получено лишь 1 млн. кирпичей. Недостаток кирпича совершенно приостановил работы по постройке жилого дома и учебного комбината.

Отсутствие транспорта доводит все работы до катастрофического положения. При отсутствии стройконтр., автотранспорта и лошадей и при чрезмерно высоких ценах на крестьянские подводы, создалось совершенно нетерпимое положение; многие работы останавливаются из-за отсутствия песка, гравия, бутового камня и кирпича, сложенных на берегу Волги в 2 км от работ и находящихся к тому же под угрозой затопления поднимающейся водой.

Положение с рабочей силой неудовлетворительное. По учебному комбинату и жилому дому работает всего 214 чел., а требуется не менее 1 тыс. чел. На постройке производственных зданий работает 130 чел., а необходимо 700 чел. Даже при наличии столь небольшого числа рабочих происходит необычайная текучесть рабсилы, что еще более тормозит работу.

Питание в заводской столовой заставляет желать лучшего.

Кроме этих общих причин ускорение работ тормозит организационная и техническая слабость Ярославского отделения Ивстройоб'единения и самого автозавода. Строительство жилого дома на 77 квартир может быть закончено до морозов только вчерне и то при условии получения кирпича. Для внутренней отделки потребуется тепляк. По учебному комбинату к 1 декабря будут закончены мастерские ФЗУ и школа ФЗУ; техникум до морозов успеют закончить только кирпичной кладкой. По промстроительству будут построены здания сборочной, рамной, литейной и навеса для готовых машин. Внутренняя отделка этих зданий может быть закончена не ранее 1 февраля 1931 г.

М. Козлов

15 октября 1930 г.

## ПО ТРАКТОРНЫМ ЗАВОДАМ

### На Харьковском Тракторострое

**И**З ВСЕХ тракторных и автомобильных заводов первое место должен занять Харьковский Тракторострой.

Твердая целеустремленность, сильное руководство, сильный административно-технический костяк позволили успешно справиться с трудностями.

Строительству удалось не только создать крепкий аппарат внутри самой постройки, но и достичь большой связи с местной властью и общественностью.

Ликвидация прорывов на Харьковском Тракторострое — дело не только начальника строительства и его аппарата, но и всей украинской республики. Крупные воинские части, тысячи студентов, тысячи пролетариев Харькова идут по первому зову на ликвидацию прорывов.

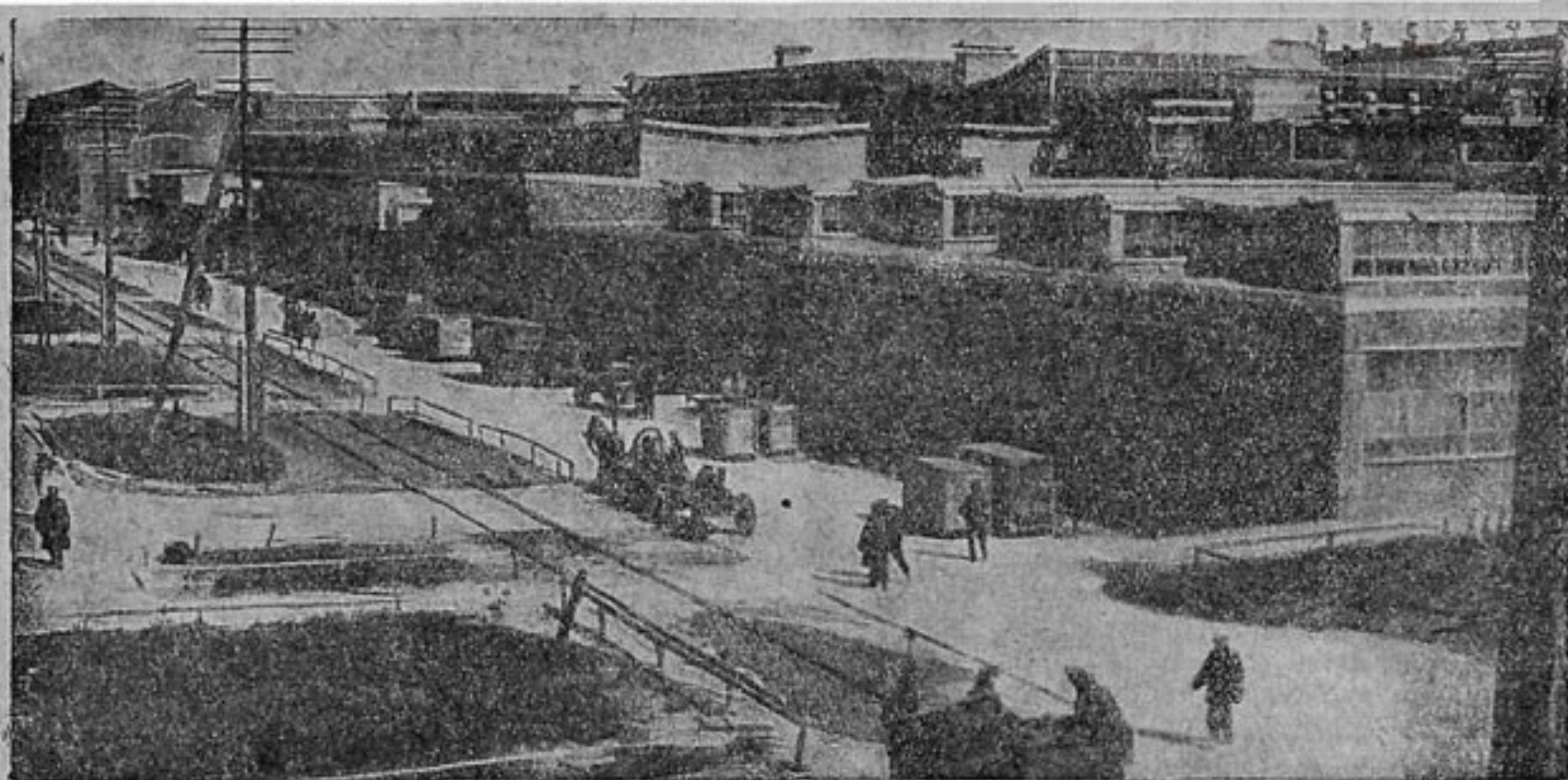
Были дни, когда помимо 10 тыс. рабочих ХТС, на ликвидации прорывов

работали до 15 тыс. добровольцев; красноармейцы выполнили 2 урока, пулеметчики — 2½ урока.

Разворачивая фронт и усиливая темпы, строительство умело успешно драться за рабсилу. Все это позволило выиграть много времени и до получения обычно опаздывающих металлоконструкций возвести самый крупный механическо-сборочный цех Тракторостроя из железобетона.

Стоимость всех строительных работ ХТС определяется в 62 млн. руб., выполнено работ уже на 14 млн. руб. Для выполнения объема работ в особом квартале на 18 млн. руб. требуется до 20 тыс. рабочих, а имеется 11 тыс.

Положение с завозом оборудования теперь следует считать неудовлетворительным (стоимость его исчисляется в 40 млн. руб.), один из примеров — возмутительное промедление Металлоимпорта в размещении чрезвычайно срочных заказов на оборудование для первоочередных ремонтных цехов.



Сталинградский тракторный гигант. Справа — литейный цех

## На Челябинском Тракторострое

Строительство обеспечено сильным руководством, но помощи местной власти и общественности Челябинского Тракторостроя не получает.

На особый квартал октябрь — декабрь строительство не имеет широко развернутого фронта работ. Упорно настаивая на металлических конструкциях, упрямо борясь с предложением ВАТО строить основные цеха железобетонными (для чего имелось достаточно времени), Челябинстрой создал такое положение: фундаменты основных цехов выполнены — кузнечный на 100 проц., литейная заканчивается, механо-сборочная значительно продвинулась вперед, но делать в этих цехах нечего, потому что металлоконструкций нет. Проектов водопровода, канализации (ливнеотводов) не имеется. Принятый для жилищного строительства тип секционного дома Мосстроя не вполне удовлетворителен, и поэтому в будущем году придется перейти на другой тип домов.

Несмотря на сравнительно хорошее бытовое обслуживание рабочих, текучесть рабочей силы очень велика и строительство все время ощущает острый недостаток рабочих (имеется 10-тыс. рабочих, а требуется 16 тыс.).

Снабжение материалами очень неудовлетворительное. Нехватает цемента, лесных материалов, кровельного железа и металла,

## На Сталинградском

Сейчас много пишут о прорыве на Сталинградском тракторном. В чем здесь дело?

После того как был разработан проект технологических процессов, нужно было заняться приобретением машин и инструментов нужных для производства.

Между тем, на 1 мая, когда прибыла в Сталинград первая группа американцев, на заводе имелось лишь 25 проц. необходимых машин, а инструменты совершенно отсутствовали. Фактически строительство механо-сборочного цеха

продолжается еще и теперь. Что касается инструментального и ремонтно-механического цехов, то хотя постройка их и была закончена, но они оборудованы очень слабо и к тому же слабыми немецкими станками. Советские рабочие работали на них день и ночь, но не над производством инструментов и приспособлений, а над изготовлением тракторных деталей, при том ручным способом.

В это же время американцы, получая зарплату валютой, слонялись из угла в угол без всякого дела, потому что они не могли приспособиться к такой примитивной работе. Вскоре стали прибывать новые группы американцев, и в июне их уже было на заводе более 200 чел. Но станков и оборудования, необходимых им для «американской» работы, попрежнему еще не было.

Для грубой производственной работы употреблялось весьма дорогое инструментальное оборудование, и оно, таким образом, портилось.

Теперь нехватает свыше 50 проц. калибров и приспособлений, абсолютно необходимых для массового производства.

Литейный цех все время также не работал из-за недостатка инструментов и оборудования. Не лучше положение и в кузнице.

В механическо-сборочном цехе до сих пор ждут прибытия прессы для пробивки дыр. Она пробивает отверстие в тракторном колесе в 10 минут, а пока сверлят на станках с выпуском не более 3 колес в сутки. Режущий инструмент весь был испорчен тотчас после его получения из-за границы, а заказ на новый был дан лишь тогда, когда выяснилось, что завод остался без сверл, разверток, фрез и брошей.

Очень скверно обстоит и с оборудованием кузницы. Выписаны печи из-за границы, за них заплачены большие деньги золотом, а теперь американцы указывают, что эти печи бесполезны, их нужно немедленно убрать из кузницы. Самое эффектное в «печной» истории заключается в том, что печи действительно необходимые стоят в 10 раз меньше выписанных бесполезных.

15 октября 1930 г.

М. К.

# ПАРОВЫЕ ТРАКТОРЫ и ПРЕССОВАННАЯ СОЛОМА

**Н**АШ тракторный парк скоро потребует свыше 10 млн. т топлива в год. Замена такого колоссального количества жидкого топлива, хотя бы частично, более дешевым твердым топливом является важнейшей задачей.

Мы стоим не только перед необходимостью замены нефтяного топлива твердым, но и все-

мерной экономии такого твердотоплива, как уголь. Между тем у нас совершенно не используется для производственных целей вполне пригодный топливный материал. Мы имеем в виду солому.

В этом году многие совхозы не знают, что делать с соломой, как ее лучше использовать. По самому приблизительному подсчету урожай дал не менее 20 млн. центнеров соломы. Калорийность ее по отношению к жидкому топливу составляет 1:3. По авторитетному утверждению теплотехнического института использование лишь 30 проц. указанного количества соломы как топлива, достаточно для полной механизации полевых и других сельскохозяйственных работ.

Солому в брикетированном состоянии (а она весьма успешно поддается брикетированию без всякого наличия связывающего вещества) можно с успехом использовать на паровых тракторах. Отсюда тот большой интерес, который возник в автодоровских кругах к паровому трактору.

Учитывая „узкие“ места с топливом, тракторная секция ЦС Автодора на ряду с газогенераторными изучает возможность массового применения паровых тракторов. Разработка газогенераторных и паровых тракторов ставится параллельно. Это совершенно правильно. Уже сейчас предвидят, что между обоими видами тракторов произойдет жестокая конкуренция.

Солома дает чрезвычайно плотный и не поддающийся быстрому распаду брикет, который можно и нужно использовать как топливо.

Конечно, нельзя рассматривать возможность массового применения паровых тракторов и автомобилей исключительно с точки зрения использования местного топлива. Требуется еще

детально изучить конструкции паровых тракторных машин с точки зрения пригодности и экономичности всего их механизма. Научно-исследовательский теплотехнический институт, НАМИ и заинтересованные учреждения имеют уже сейчас основания утверждать, что паровые тракторы и автомобили фирмы Фаулера, работающие на угле, оказываются в эксплуатации

вполне рентабельными.

Строить паровые тракторы и автомашины гораздо дешевле и проще, чем бензиновые двигатели. По данным теплотехнического института для выполнения плана механизации сельского хозяй-

ства потребуется капитальных затрат на строительство бензиновых двигателей 1655 млн. руб., а если бы их можно было заменить паровыми тракторами, то достаточно было бы затратить 770 млн. руб.

Правда, паровые тракторы требуют более квалифицированных кадров. Нужен особенно тщательный надзор за котлом, который является самым уязвимым местом в машине. Внимание одного водителя раздваивается: нужно непрерывно следить за ходом машины и ходом топки.

Ряд учреждений: Институт теплотехники, НАМИ и др. поставили в порядок дня практическое изучение парового трактора. Остановка за тем, что надо получить из-за границы несколько таких машин и в первую очередь машину Фаулера. До сих пор получение этих машин задерживается.

Много говорят о брикетировании соломы и хвои. Имеется постановление СТО о постройке опытной брикетной машины, но конструирование ее (в Ленинграде) производится крайне медленно, все сроки пропущены.

Автодор и его секция должны принять все меры для того, чтобы немедленно было приступлено к практическому разрешению вопроса о широком применении газогенераторных и паровых тракторов и автомашин на местном топливе, о брикетировании соломы, хвои и проч.

Вопросы эти не терпят отлагательства.

М. Надеждин



Паровой трактор на работе

## АВТОМОБИЛИ, ТРАКТОРЫ и ХОРОШИЕ ДОРОГИ

### ОБЕСПЕЧАТ ВЫПОЛНЕНИЕ ПЯТИЛЕТКИ в 4 ГОДА

**Беспоощадной самокритикой во всех звеньях нашего общества обеспечим перестройку Автодора на новых началах.**

**Бездействие автодоровских организаций в период напряженной работы по переустройству страны, в период развертывания автомобилизации и тракторизации Союза и борьбы с вековым врагом — бездорожьем является преступлением.**

**Решительно смещать бездельников, занявших автодоровские посты и заменять их передовыми ударниками-автодорами!**

## ЗАПАДНЫЙ ОТДЕЛ АВТОДОРА ПРЕСТУПНО БЕЗДЕЙСТВОВАЛ

**П**ОЛНОЕ бездействие проявил Западный отдел Автодора при ликвидации окружных и организации районных коллективов Автодора.

Из 118 районов кое-какая автодоровская работа была лишь в 98. Отдел ограничился созданием ликвидационной комиссии (по ликвидации окружных отделений) и изданием циркуляра об организации районных отделений. Живого руководства по укреплению районных автодоровских организаций не было, как не давалось и руководящего материала по политическим кампаниям. Была только передана на места директива ЦС Автодора о ликвидации округов.

Директива „о дне трактора“, об участии Автодора в хлебозаготовках и ряд других были „замаринованы“ в областном отделе.

Местные (окружные и районные) отделения оказываются гораздо активнее, чем областной центр. „Приходится удивляться, — пишет инструктор т. Голицын, обследовавший автодоровскую работу в Западной области, — что местные организации без руководства все-таки ведут работу и правильно нащупывают важнейшие кампании“.

Вот Ярцевское окружное отделение. По существу это коллектив в 100 чел. на текстильной фабрике, насчитывающей 6 000 чел. Сюда еще входит до 70 чел. ж.-д. мастерских. Освобожденного работника в отделении нет. Нет и своего помещения — собираются на квартире у председателя. Нет литературы. Но по цехам идет довольно заметная массовая работа.

Очень обрадовались ярцевские автодоровцы, когда увидели на руках у инструктора решения

II пленума ЦС Автодора. Большую работу ярцевская организация ведет по обслуживанию колхозов и совхозов (ремонту тракторов, с. х. машин и пр.). Организация имеет 2 моторные лодки, которые используются во время массовок рабочих предприятий, и 12 мотоциклов для индивидуального пользования. Организован кружок по изучению автомобиля. Очень жалуются ярцевцы на отсутствие руководства областного отдела, на полную изолированность

Брянское отделение Автодора многолюдное — до 6 000 чел. Имеет освобожденного технического работника. И опять-таки жалоба на то, что нет руководства со стороны области. „Живут собственной инициативой и литературным материалом из журнала „За Рулем“.

Важнейшее ядро — „Красный Профинтерн“. Этот завод организовал курсы шоферов, а в настоящее время в ударном порядке обучает допризывников езде на автомобиле.

Бежецкое отделение тесно связано с Брянским. Райком партии одобряет большую работу бежецких автодоровцев по ремонту тракторов и организации специальных бригад к весеннему севу. Организованные им курсы не имеют помещения, занятия происходят в случайных местах. Часто слушатели не знают, где они будут сегодня заниматься. Ведется массовая работа на предприятиях, но по цехам нет руководства и литературы. Большим недостатком является и то, что нет руководства работой со стороны местного райкома партии.

Президиум ЦС Автодора постановил опубликовать на страницах „За Рулем“ результаты обследования. Руководство Западным отделом смещено.

## ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО в ЦЧО

**П**ОЯВЛЕНИЕ бригады Автодора в ответственных районах дорожного строительства ЦЧО заставило местные и областные организации вплотную подойти к очередным задачам дорожного строительства, всесторонне „проветилировать“ этот наболевший в ЦЧО вопрос.

На специальном заседании Облисполкома ЦЧО, посвященном докладу бригады Автодора, было установлено, что в 1930 г. Облдортранс не охватил полностью планированием и техническим руководством всех дорожных работ, производимых по области. Различные организации вели строительные работы без увязки своих планов с дортрансом. Государственные, кооперативные и другие организации в истекшем году почти не участвовали в работах по дорожному строительству, ремонту и содержанию дорог местного значения.

Трудовая дорожная повинность, исчисляемая по ЦЧО в значительной сумме — 6 200 тыс. руб., не была обеспечена твердыми ассигнованиями. Окружные и районные исполкомы не приняли необходимых мер к осуществлению намеченных мероприятий по дорожному строительству и, в особенности, по трудовым повинностям. К этому нужно прибавить, что дорожное строительство по ЦЧО в сумме 16 млн. руб. совершенно не было обеспечено дорожными машинами, оборудованием и автотранспортом. Постановление Совнаркома РСФСР об усилении технической помощи дорожному строительству области не было выполнено. Со своей стороны Колхозцентр, Трактороцентр и Союзсахар не приняли своевременных мер к предоставлению в свободное время от с.х. работ тракторов и других орудий для нужд дорожного строительства.

Аппарат дорожных органов все еще очень слаб, плохо укомплектован квалифицированной рабочей силой, в особенности инженерно-техническими работниками. Облисполком констатирует, что Главдортрансом РСФСР не выполнено до сих пор постановление правительства от 26 марта 1930 г. о направлении в первую очередь инженеров и техников в ЦЧО.

Облисполком вынужден был согласиться с выводами бригады Автодора о недопустимо слабой работе в осуществлении ударно-показательного дорожного строительства в Острожском округе. Постройка здесь 2 500 км улучшенных дорог была намечена без предварительной организационной и технической подготовки.

Особое внимание Облисполком обратил на дорожное строительство в районах свеклосеяния. Создается угроза, что намеченная работа не будет выполнена к установленному сроку. Облисполком объясняет это тем, что договоры на дорожное строительство в районах свеклосеяния были заключены слишком поздно (март-июнь), что не дало возможности Облдортранс заблаговременно (еще зимой) заготовить строительные материалы. В то же время Облисполком признает, что в области не было принято необходимых мер для мобилизации внимания местных организаций вокруг вопроса дорожного строительства в районах свеклосеяния.

М. С.

## ПЕРЕИЗБРАТЬ ВСЕ ОРГАНЫ АВТОДОРА ЦЧО!

**П**РЕЗИДИУМ Центрально-Черноземного областного исполнительного комитета по докладу представителя ЦС Автодора постановил:

Отмечая совершенно неудовлетворительную работу организаций Автодора в области (незначительное количество членов, вовлеченных в организацию, очень слабое развертывание

сети Автодора в районах и на селе, слабость массовой работы и замкнутость организации) признать необходимым провести перевыборы всех органов Автодора по ЦЧО под углом укрепления сети по всей области и в особенности низовой, увеличения количества членов и усиления массовой работы.

## НЕОБХОДИМО СОВЕЩАНИЕ ВОДО-МОТОРНЫХ СЕКЦИЙ

**П**ОСЛЕДНИЙ пленум ЦС Автодора предложил секциям зимнего и водо-моторного транспорта перестроить целиком всю работу, стать действительными организаторами и руководителями стихийно разворачивающегося водо-моторного движения.

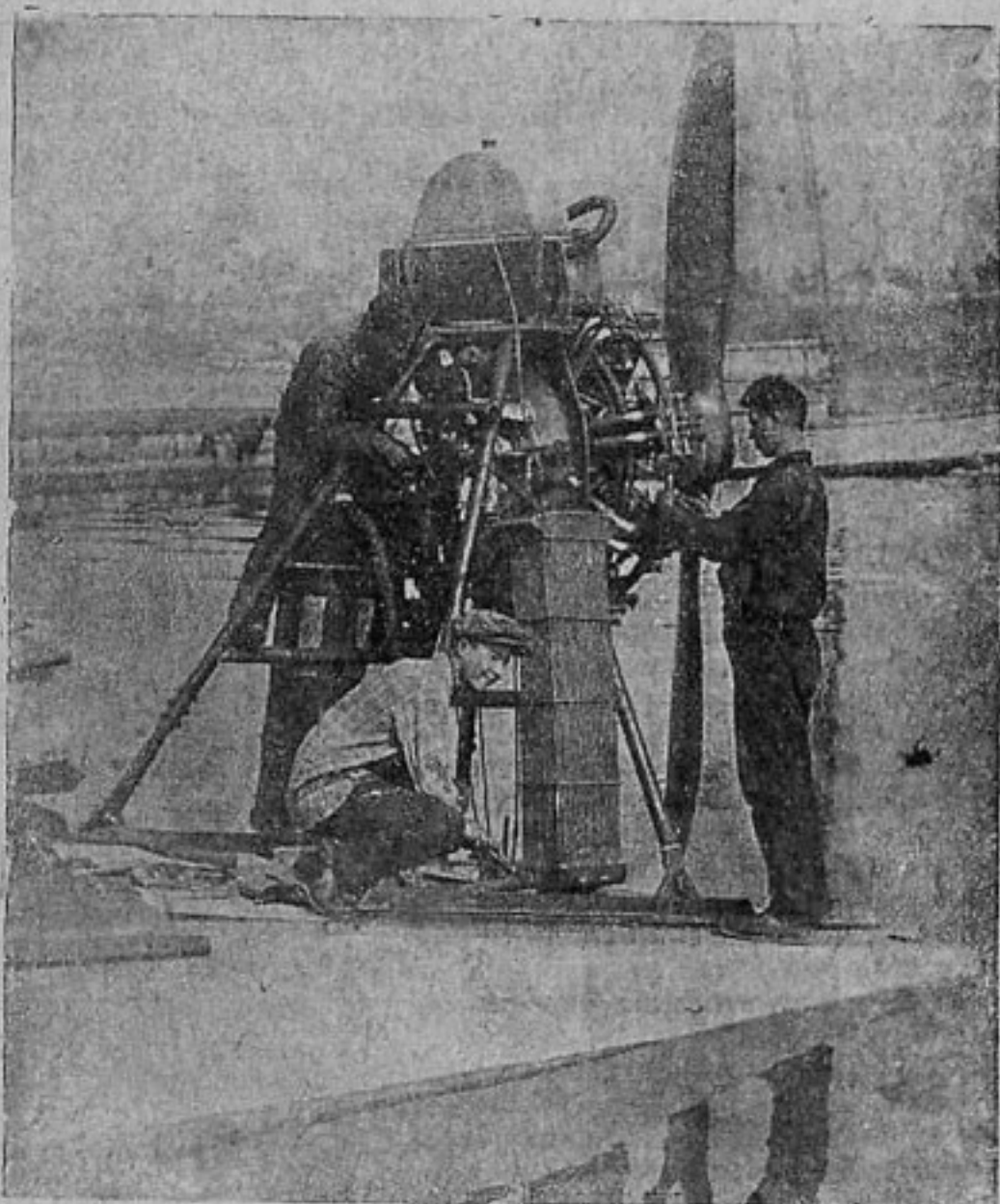
Это движение, как отдельный участок обще-автодоровского фронта, до последнего времени было одним из наиболее отставших. И только сейчас, при наличии условий (авто- и тракторострой), обеспечивающих быструю автотракторизацию СССР, можно и нужно двинуть вперед невиданными доселе темпами и водо-моторное движение.

Перед нами остро вырастают вопросы организационного оформления секций, организации моторостроения и мелкотоннажного судостроения, подготовки кадров и ряд других.

Водо-моторные секции некоторых республик и областей уже приближаются к разрешению этих задач, другие еще не вышли из области „спортивных увлечений“.

Кое-где существуют параллельные организации — пресловутые „водо-моторные клубы“, часто лишь дезорганизующие работу водо-моторных секций Автодора.

Выявить положение на местах, обменяться опытом работы, укрепить руководство, уничтожить организационные неясности, дать толчок к выполнению решений последнего пленума ЦС Автодора о водо-моторном движении должно всесоюзное совещание водомоторных секций Автодора, которое не-



Автодоровский кружок Электроставода собирает мотор на своем глассере. Фото М. Ермакова

обходимо созвать не позже конца водного сезона этого года.

За скорейший созыв его в ноябре голосуют водомоторники Киева. Ян Франк

# С О В Е Т С К И Й „Д Е - К А - В Е“

Из большого пробега по СССР вернулись в Ленинград 8 советских и 8 иностранных мотоциклов. Пробег длился 24 дня. Пройдено 3509 км.

Несмотря на плохое состояние дорог, советские мотоциклы выдержали испытание блестяще: ни одной аварии, ни одной поломки.

„Правда“, 13 октября 1930 г.

**Е**СТЬ советский „Фордзон“, которому присвоено почетное звание „путиловский“. Почему бы не быть и советскому „ДКВ“?

Тут может существовать только единственное условие, — если это необходимо и полезно для социалистического строительства...

Впрочем, пока это лишь первые обороты колеса, первая скорость пущенного в ход мотора. Речь идет лишь о первой серии — 25 штук мотоциклов, из которых часть сейчас блестяще закончила пробег в 31½ тыс. км. по огромному маршруту.

Если хотите посмотреть, как делается советский „ДКВ“, надо проехать на Полюстровскую набережную Ленинграда и войти во двор завода „Промет“.

Здесь, против ворот, в кузнице яростно рвется и мечется пламя, стиснутое стенками горна. Человек с насквозь прокопченным лицом, с полным равнодушием к ярости пламени, кладет в него плоскую полоску железа, потом берет щипцами раскаленную полоску и кладет на станок прессы. Один поворот колеса — и полоска превращается в штампованную раму мотоцикла.

Штампованная рама. В этом главный смысл производства в „Промете“. Здесь оборудован пресс, который может дать 2 тысячи рам. Штампованные рамы обходятся значительно дешевле грубчатых, хотя не уступают им по качеству.

Но душа мотоцикла — двигатель и коробка скоростей — вырабатывается не здесь, а на заводе „Красный Октябрь“, на проспекте Карла Маркса.

Обстановка работы и здесь самая скромная, чуть не лабораторная. Во втором этаже над громадной мастерской, занятой основным производством „Красного Октября“, на небольшом отгороженном пространстве несколько человек собирают коробки скоростей и моторы; рядом, за перегородкой, по полкам разложены детали коробки и мотора, которые производятся в „массовом порядке“, так как в производстве находится еще 50 мотоциклов.

Все это носит пока слишком кустарный характер и едва ли может быть показательным как в отношении качества продукции, так и себестоимости. Германский „ДКВ“ обходится, при производстве 50 тыс. штук ежегодно, около 350 руб. штука. Разумеется, первые 25 штук, выпущенные „Красным Октябрем“ и „Прометом“, обошлись неизмеримо дороже, особенно если принять в расчет затраты на оборудование и приспособления.

Предполагается, что при массовом производстве в 6 тыс. штук удастся снизить цену до 500 руб., но и это гадательно.

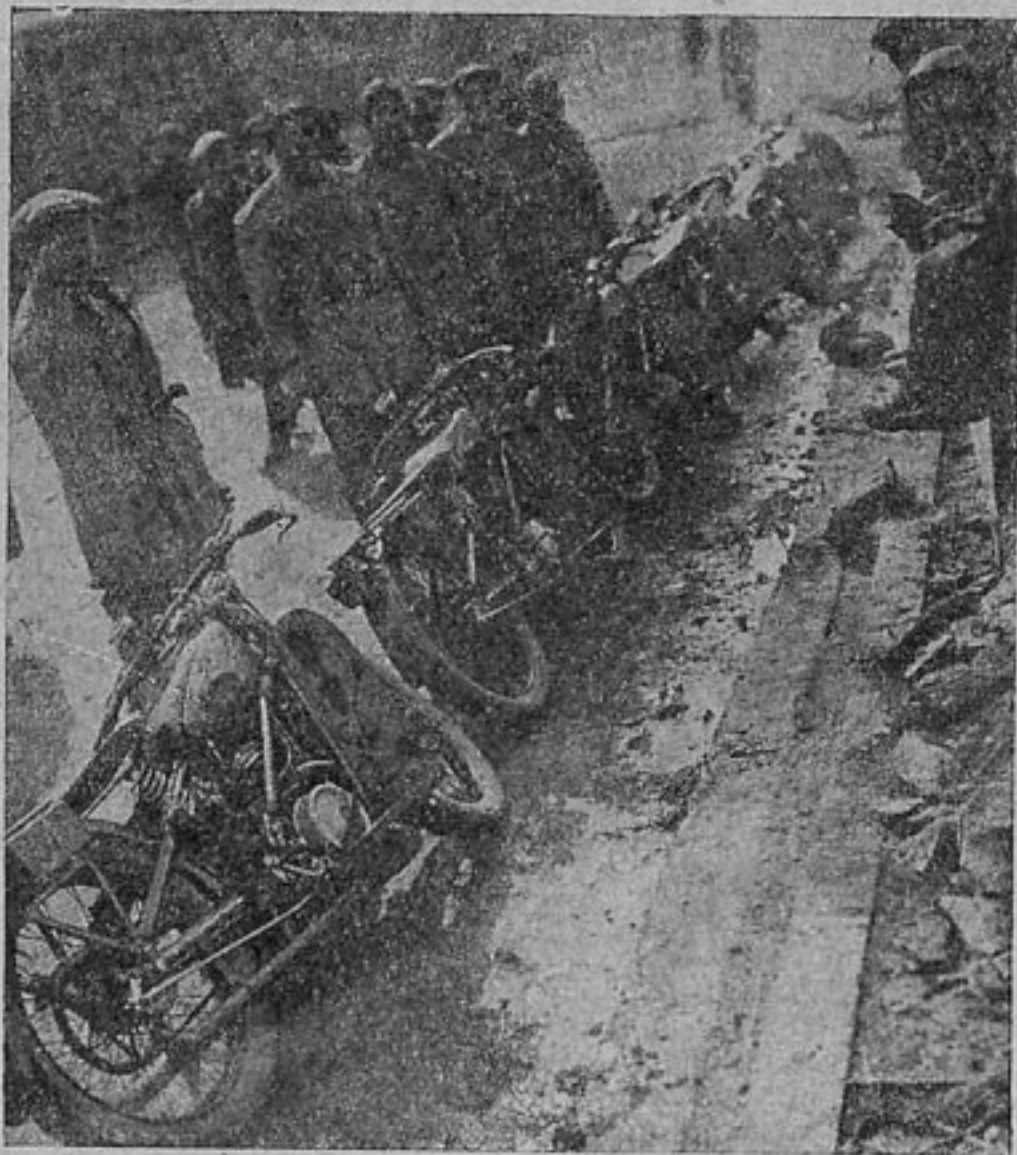
Сейчас это, конечно, не так важно. Более существенный вопрос о самой системе „ДКВ“ и качестве продукции, о возможности наладить производство.

Почему остановились на „ДКВ? В Германии эти мотоциклы имеют такое же значение, как „Фордзоны“ в Америке; самые дешевые, самые удобные и потому самые распространенные. Но состояние наших дорог существенно отличается от германских и, без сомнения, в наших условиях для „ДКВ“ потребуется переделка, хотя бы даже для большей охраны механизмов от пыли и грязи.

Первая серия мотоциклов, выпущенная „Красным Октябрем“, представляет собой только копию немецкой.

Для дальнейшего производства ненормальна создавшаяся неопределенность положения: где же, в конце концов, будут выпускаться советские „ДКВ“, если эта система будет признана приемлемой?

Оба завода — „Промет“ и „Красный Октябрь“ — претендуют на сосредоточение производства у себя.



Советские мотоциклетные первенцы. Колонна ленинградцев на советских „ДКВ“ на привале.

Фото А. Шайхета

Большой пробег мотоциклов Тремасса — блестящая победа советского мотоцикlostроения, превращающегося таким образом в новое активное звено нашей социалистической промышленности.

Горячо поздравляя инженерно-технический персонал, рабочих и водителей машин, мы не сомневаемся, что первые успешные шаги будут закреплены организацией в кратчайший срок массового производства мотоциклов, доступных по цене широким слоям трудящихся.

Автодор — Лежава, С. С. Каменев, Фельдман

„Промет“, изготовляющий рамы, не прочь взяться и за изготовление моторов, ссылаясь на то, что он делает для колхозов пожарные мото-помпы (двигатели 2-цилиндровые, с водяным охлаждением). На этом основании он берется делать двигатели для „ДКВ“ — одноцилиндровые, с воздушным охлаждением.

„Красный Октябрь“, изготовивший двигатели для первых мотоциклов и наладивший производство коробки скоростей, не хочет выпускать производства из своих рук и даже строит новый корпус, часть которого отводится для производства всех частей мотоцикла, не исключая штампованных рам. Уже намечается вы-

пуск 500 штук в 1931 г., причем в производстве будет находиться 1500 штук, с расчетом на выпуск в следующем году 6 тыс. штук.

Эта нездоровая конкуренция между заводами и параллелизм в работе только вредит делу и вносит путаницу. Так или иначе, вопрос о советском „ДКВ“ должен быть разрешен в самом близком будущем.

М. Дубровский

Ленинград

От редакции. В следующих номерах будут помещены статьи, освещающие технические итоги и достижения пробега мотоциклов „Тремасс“.

## ВСЕУКРАИНСКИЙ ПРОБЕГ МОТОЦИКЛОВ

УКРАИНСКАЯ промышленность сейчас вплотную подошла к постройке советского мотоцикла, пригодного для украинских дорог и в то же время достаточно дешевого для массового потребителя.

Не имея необходимого опыта по постройке мотоциклов, украинское Металлообъединение решило устроить первый всеукраинский мотопробег для определения подходящего типа мотоцикла.

В свое время автозаводу была предложена рама рабочего т. Солдатенко. Чтобы сравнить эту раму с заграничными и выбрать для нее наилучший мотор, в пробег были пущены заграничные мотоциклы марок „Харлей-Дэвидсон“, „Гендерсон“, „Индиан-Принц“, „Нортон“ и др.

Рама т. Солдатенко проста и удобна для массового производства. Штампуются она из трехмиллиметрового железа.

Чтобы испытание было всесторонним, для пробега были выбраны хорошо шоссированные дороги, грунтовые пути и места абсолютно бездорожные.

Путь от Харькова до Пскова через Москву и Ленинград, по сравнительно приличным шоссейным дорогам, был проделан хорошо. Особенно проявились достоинства рамы т. Солдатенко на дорогах Белоруссии, вернее по бездорожью Белоруссии. Рама показала себя здесь блестяще. Перепрыгивая из канавы в канаву, проходя озера грязи на третьей скорости, она не потерпела никакой аварии и не получила ни одной трещины.

Пройдя 4 тыс. км, не получив ни одной трещины, рама т. Солдатенко доказала свои достоинства. Этого нельзя сказать о рамах „Харлей-Дэвидсон“: из участвовавших в пробеге 5 машин этой фирмы, у одной оказалась сломанной вилка, у двух других — трещины в раме под передней вилкой; один мотоцикл вышел из строя, не пройдя всего пути и только единственный одноцилиндровый мотоцикл в 350 куб. см прошел невредимым.

При выборе мотора технической комиссии пробега следовало бы остановиться на двухцилиндровом моторе типа „Харлей“ для тяжелых мотоциклов с коляской, одноцилиндровом „Нортон“ в 500 куб. см и в 350 куб. см типа „Харлей“ для одиночек, наилучшим образом показавших себя в пробеге и наиболее экономичных.

Так же, как рама и мотор, в мотоцикле ценны посадка и управление. Во время пробега часто жаловались на неудобства посадки „Нортон“. „Нортон“ оказался абсолютно непроходимым по грунтовым дорогам, по грязи и по пескам из-за своей неудобной высокой посадки. Наиболее удобной оказалась посадка „Гендерсона“. Со стороны водителей были жалобы и на посадку „Харлея“, вызывавшую боль в пояснице. На посадке и управлении типа „Гендерсона“ следовало бы остановиться.

Вот такой комбинированный мотоцикл, по нашему мнению наиболее рационален и может быть рекомендован для постройки на наших заводах.

Дадим дешевый и прочный мотоцикл массовому потребителю! И поскорей!

Харьков

Инж. Е. Кушнир



Вытаскивают автомобиль из арычного плена—типичное явление на дорогах советского Таджикистана

## АВТО на ИШАЧЬЕЙ ТРОПЕ

Очерк и фото ГАФИЗА

**П**РИ САМОМ выезде из Сталинабада пара таджикских юнцов на ишаке и лошади пытаются устроить гонки с нашим полторатонным „АМО“.

Они скачут несколько минут рядом, пользуясь тем, что авто медленно и грузно ныряет по ухабам.

Особенно надывается парнишка на ишаке. Гиканьем, палкой, ударами пяток гонит ишака вскачь.

Но затем оба всадника отстают и тонут в пыльном шарфе, тянущемся вслед за машиной.

Пыльную дорогу там и сям перерезает расплюснутый, вдавленный глубоко в лесс, след чигины — таджикских саней. Чигину, загружен-

ную пшеничными снопами, тянет пара приземистых пегих волов. Скорость — полтора — два километра в час. Как раз зимой, когда снег, или осенью и весной, когда земля размыта дождями — чигина отдыхает. Она работает только по сухопутью.

\* \* \*

Поперек дороги — прозрачный, голубоватый Кафирниган.

По воде цепочкой растянулись ишаки. Огромные мешки хлопка прогибают им спины.

Лошадь, впряженная в арбу, испугана шумом и холодом ледяных струй. Храпит. Заартачилась. Камча — нагайка пляшет по оскаленной морде и раздувающимся бокам.



Чигина—таджикские сани для перевозки тяжестей Ч гина работает только летом по сухопутью



Транспорт Таджикистана. Ишаки, груженные хлопком, переходят реку в брод (район Сталинабада)

Крик и ругань арбекеша и нескольких спрыгнувших в воду таджиков переплескивают рокот Кафирнигана.

Авто с разбегу вскочило на припаромок, а затем осторожно перекаатилось на осевший качнувшийся паром.

Упала цепь, приковывавшая его к берегу. Скрипнул двойной руль. Зашумела, запенилась паромного носа вода.

Три минуты. Мы на другом берегу.

А ишаки бесконечной цепочкой все бредут, перебирая тонкими ногами, через Кафирниган.

• • •

„АМО“ лезет все выше и выше.

Пыльное полотно будущей Сталинабад — Кулябской дороги широким полотенцем перекинулось через холмы, овраги и реки.

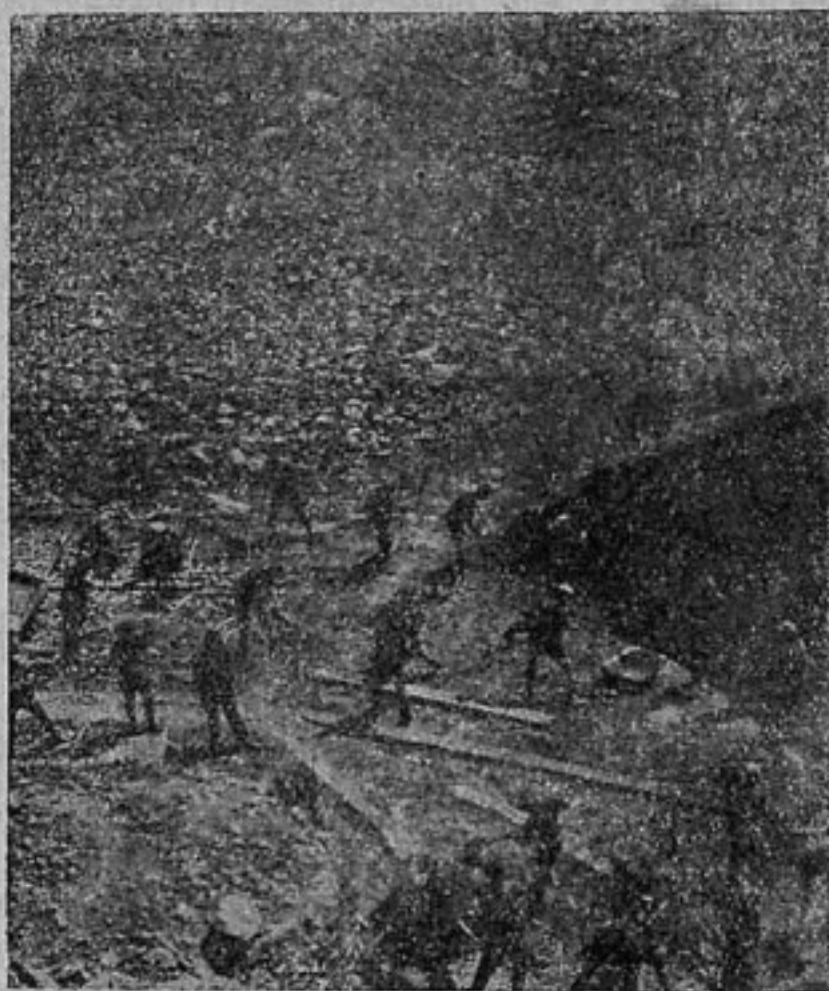
Скрипками поют тормоза на спусках. Чихает, пытит задыхающийся мотор на под'емах.

„АМО“ в облаке пыли пробирается к перевалу через разноцветные породы земли, обнаженные человеком. Щедрую ленту дороги выгрыз на косогорах, холмах советский землекоп. Наворотил крутые насыпи.

Авто ворочает носом то к северу, то к югу — во все стороны.

Наконец, высшая точка — перевал, затерявшийся где-то у кишлачка Чармахз — Яка.

Рассказывает, что когда первый авто пришел в Чармахз — Яка — сбежался весь кишлак. Жен-



На стройке Сталин бад — Кулябской автодороги



„Мощный“ мостик на козлах — основное сооружение на дорогах советского Таджикистана

щины в цветастых красных рубахах, закутанные наподобие мумий, не обращая ни на что и на кого внимания, бросились осматривать машину.

Последним, на переборов важности и любопытства, явился мулла. Он настойчиво пытался разогнать их. Но в тот день его авторитет стоял дешевле негодной дынной корки.

Женщины, дети набили кузов. Их катали до тех пор, пока не лопнула шина.

Всю ночь дехкане сидели вокруг авто, говорили:

— Там, внутри, наверно, лошади или что-нибудь из скотины. А то как же может идти без лошадей?

\* \* \*

От Чормахз-Яка авто сползает по кручам ишачьим тропкам, разделанным человеком, в автомобильный переулочек. Как гончая пригибает могучий, рокочащий мотором, раскаленный нос к следу, выведенному на свеженькой дорожке. Быстро сбегает книзу — к Нуреку, в долину полноводного Вахша.

По старой узкой тропке, вытопанной за долгие годы тысячами копыт, на склоны холма взбираются лошади, ишаки. Ходуном ходят бока, брюхо, подернувшиеся пленкой грязноватой пены. Шумно выдыхают, выфыркивают горячий воздух.

Медленно бредут за ними в гору усталые дехкане. Повесили обессиленные руки на длинные кизилевые посохи, перекрестившие поясицы.

Короткие остановки.

Перевалили.

\* \* \*

После десятков километров относительно удовлетворительной поездки по таджикским

дорогам, пропыленные, высушенные и ошпаренные солнцем, мы под'езжали к Узуну.

Мы пробились сквозь пески коварного оврага Джар-Кескен. Благополучно по хлопковым полям об'ехали заболоченные куски дороги под Джиликулем.

Одиннадцать четвертьметровых, только что вырытых к посевной, арыков дряхлый „Фордик“ перескочил с большой осторожностью для того, чтобы основательно увязнуть задними колесами в двенадцатом.

Мгновенно колеса засосала тина, заставляя авто непривычно и неприлично задирает нос к небу.

Молчаливый сумрачный шофер вытянул из-под ног лопаты, доски и, проглатив ругань, выдохнул:

— Мда... Скажу я вам — дороженька. Помогай нам боженька.

С полчаса возились и вызволяли авто из арыка дехкане, пассажиры, шофер.

Кстати проезжавший мимо осетин — бричечник за десятку впряг свою пару коней в авто.

\* \* \*

Новенький „АМО“ мчится как бешеный, ныряя по пыльным ухабам.

Мы возвращаемся в Сталинабад.

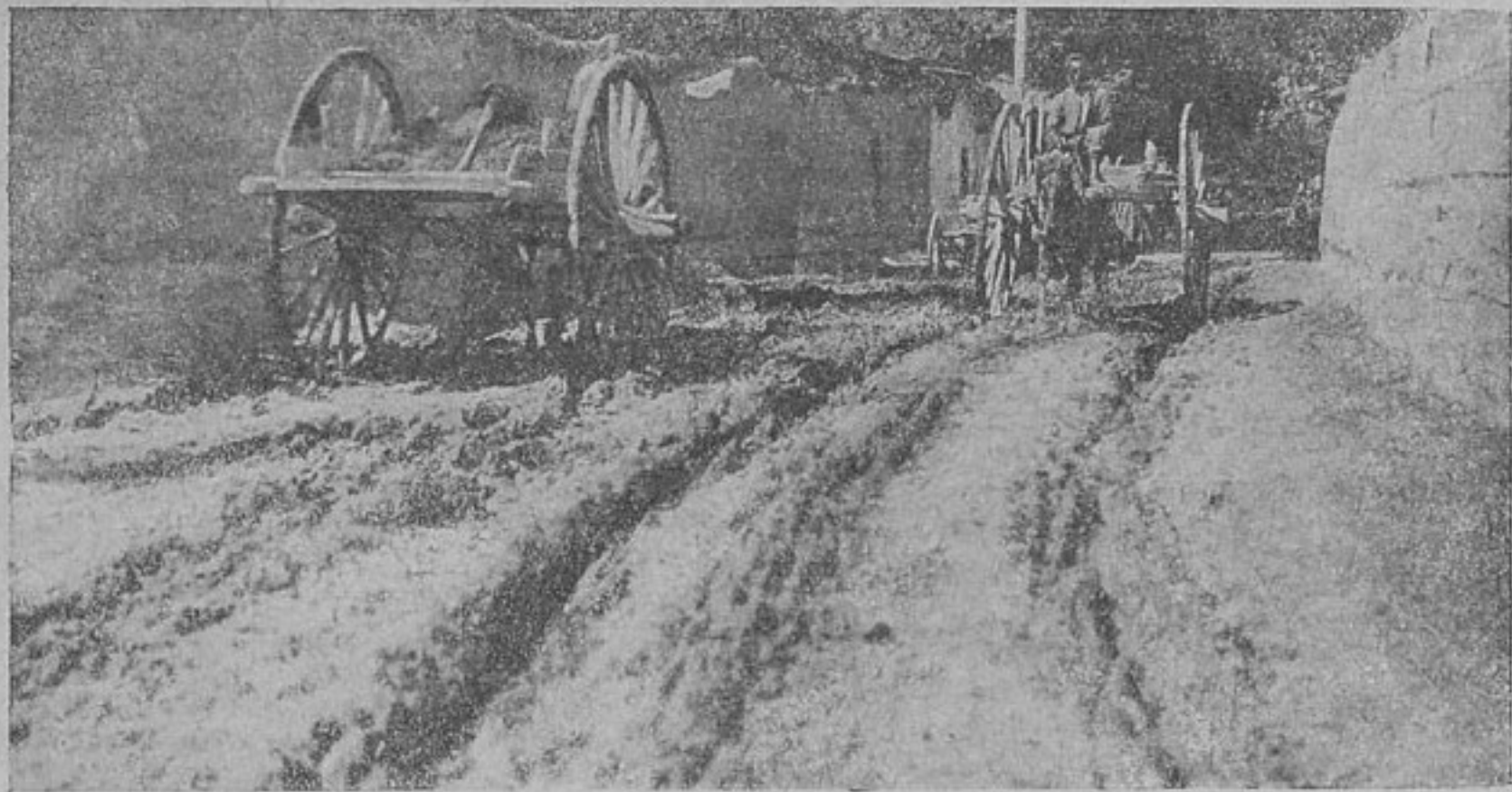
Обдаёт „АМО“ всех и все волной в'едливой пыли. Оттесняются ишаки вглубь Таджикистана. Ишачьи тропы уступают место автомобильным путям.

На смену медлительным четвероногим и двуногим, обгоняя средневековую арбу и неповоротливую бричку, спешит всепобеждающий советский авто.

Гафиз

Сталинабад

## Транспорт и дороги в Средней Азии



„Дорога“ в Самарканде

Фото А. Шайхета

# ПРЕДОХРАНИТЕЛЬ от ЗАМОРАЖИВАНИЯ ВОДЫ в ДВИГАТЕЛЯХ

**Н**АСТУПАЮЩЕЕ холодное время ставит перед каждым автомобилистом задачу — предохранить двигатель машины от замерзания. Как известно, замерзание воды производит большие повреждения, разрывая стенки машин, труб и пр.

Эти поломки устраняет очень простой прибор, изобретенный т. Евдюковым (слесарь института „НАМИ“).

Прибор т. Евдюкова состоит в основном из трех частей: корпуса *А*, клапана *С* и поршневого штока *Б* (см. рисунок).

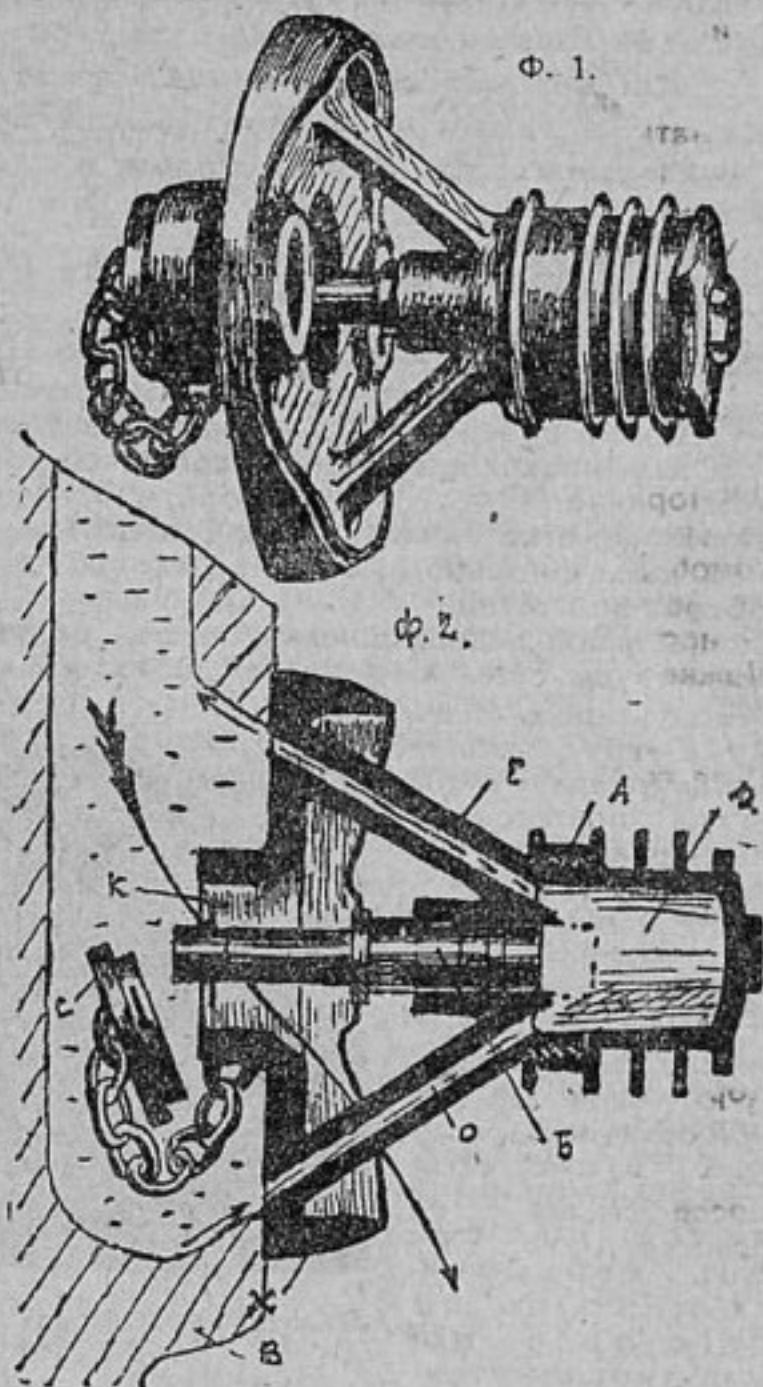
Будучи привернут к низу рубашки двигателя, аппарат при понижении температуры (до замерзания воды) автоматически выпускает воду из соответственной части охраняемой машины, чем предупреждает и устраняет повреждение этой части.

Прибор действует следующим образом: имеющаяся в рубашке двигателя вода входит в привертнутый прибор через нижнюю пустотелую ножку *Е* и заполняет объем *Д*, вытесняя из него воздух по другой верхней ножке через отверстие *О*. Ножки прилиты к фланцу *Х*, которым прибор привертнут внизу рубашки двигателя *В*. В середине фланца имеется отверстие, закрытое клапаном *С* так, что последний может быть выдвинут внутрь цилиндра. При понижении температуры до замерзания воды прежде всего стыннут пустотелые ножки *Е* и затем объем *Д*, как наиболее малоемкие.

По мере замерзания, вода в камере *Д* начинает давить на стенки и, идя по линии наименьшего сопротивления, т. е. давя на поршень *Б*, выдвигает поршень и тем самым выталкивает клапан из отверстия *К* во фланце. Благодаря этому она выпускает через него все содержимое из рубашки цилиндра двигателя (по направлению, указанному стрелкой).

Так как значительная часть нашего Союза более полугода находится в условиях холода и тысячи оставляемых на дворе, у под'ездов и т. д. машин ничем не застрахованы от недосмотра, незнаний или случайностей, в результате чего они могут быть в нужный момент выведены из строя с большими повреждениями, произведенными замерзшей в них водой, — новому прибору должно быть уделено большое внимание.

Испытания прибора т. Евдюкова в институте „НАМИ“ и на холодильнике № 4 Казанской



Внешний вид и разрез предохранителя, изобретенного слесарем института „НАМИ“ т. Евдюковым

железной дороги подтвердили своевременный выпуск прибором воды при ее замерзании.

Так как прибор уже признан Комподизом в качестве промышленного образца, будем ждать начала его массового изготовления советскими заводами и практической работы на машинах советского автопарка.

## ПОСТРОЙКА ЗАВОДА ДОРОЖНЫХ МАШИН

**П**РЕЗИДИУМ Мособлисполкома и Моссовета признал необходимым срочно построить в Московской области специальный завод по производству сложных дорожных машин.

Для наиболее успешного осуществления строительства президиум предложил МСНХ немедленно организовать специальное управление по постройке завода под наименованием „Машдорстрой“ с непосредственным подчинением управления строительством президиуму МСНХ. Начальником управления строительством назначен т. Аскольдов.

МСНХ должен представить на утверждение президиума „Положение об управлении строительством“, а также конкретные соображения по вопросу об организации строительства проектируемого нового завода, имеющего огромное значение в наши „годы великих работ“.

**Подготовка кадров для тех десятков тысяч машин, которые, начиная с этого года, вливаются в народное хозяйство Советского Союза—одна из важнейших задач, стоящих сейчас перед нами. Однако, на фронте подготовки молодых автомобилистов более чем неблагоприятно.**

**Мы помещаем три статьи по этому вопросу и ждем ответа соответствующих организаций по выдвигаемым предложениям.**

**Наркомтруд, биржи труда и хозорганы—слово за вами!**

## ТЯЖЕЛОЕ „НЕДОРАЗУМЕНИЕ“

**С** ЧРЕЗВЫЧАЙНО важным и неотложным делом подготовки кадров для автотранспорта произошло „недоразумение“, заслуживающее внимания советской общественности.

Необходимо на ближайший год подготовить до 100 тыс. авторботников, из них 66 тыс. шоферов-водителей.

Подготовкой кадров должны ведать органы Наркомтруда. Еще в феврале 1930 г. правительство возложило на Наркомтруд ответственную задачу руководства подготовкой автокадров. Что же сделал Наркомтруд?

Он предписал, чтобы все автомобильные курсы и кружки, в том числе местные автодорские, были переданы со всем имуществом органам Наркомтруда. Этим собственно и кончаются по сей день мероприятия НКТруда по подготовке новых многочисленных автокадров.

Наркомтруд ведет длительные переговоры с о-вом „Установка“ о подготовке кадров для инструктажа курсов; намечаемый характер и способ подготовки вызывает решительные возражения компетентных лиц и организаций. Далее, добив ясь изъятия автокурсов из ведения местных организаций Автодора, Наркомтруд одновременно настаивает, чтобы Автодор взялся за немедленную подготовку не менее 7000 шоферов-водителей.

Наркомтруд при этом констатирует, что Автодор со всей своей периферией, хотя и не обязан готовить шоферов, но фактически является самым мощным, самым действенным организатором автокадров.

А между тем работа организаций Автодора дезорганизуется, приостанавливается, вследствие распоряжения Наркомтруда о передаче курсов его органам на местах. Выбивается из рук важнейшее автодорское орудие подготовки членов ячеек к автомобильному делу. Под сомнением оказывается даже вопрос, могут ли остаться в ведении автодорских организаций те „учебные“ машины, которые были с таким

трудом восстановлены из старого барахла активными автодоровцами. Ведь переход курсов „со всем имуществом“ к органам Наркомтруда должен вызвать передачу туда и собранных с такой любовью автодоровских машин.

Автодорские организации переходят на полулегальное положение там, где распоряжение Наркомтруда проводится в жизнь. Это особенно наблюдается в Ленинградской области. Здесь практическая и учебная работа

переносится „вглубь“ автодорских коллективов“ в надежде, что не решатся запретить коллективам заниматься своим прямым делом.

Учебных машин в автодорских организациях очень мало. Поручая Автодору подготовить значительное количество шоферов, Наркомтруд совершенно не гарантирует снабжение автодорских курсов машинами, а без них—какое может быть практическое обучение.

В президиуме ЦС Автодора эти действия Наркомтруда встретили суровую оценку. Еще более отрицательную оценку встретило полное фактическое бездействие Наркомтруда в осуществлении директивы правительства, данной еще в феврале. Много времени преступно упущено.

Президиум констатировал, что постановление Наркомтруда о передаче ему курсов Автодора противоречит постановлению правительства и дезорганизует работу Автодора по подготовке кадров для автотранспорта. Решено—курсы не передавать органам Наркомтруда.

Одновременно президиум решил, что Автодор должен взять на себя подготовку в 1931 г. не менее 10000 шоферов-водителей. Местные отделы Автодора должны принять все меры к выполнению этой работы.

Однако, это решение связано с тем, что Наркомтруд должен поставить перед правительством вопрос о срочном отпуске курсам Автодора соответствующего количества машин для практической учебы.

М. С.



Занятия на курсах Автодора в Пролетарском районе Москвы

# ОДИН ИЗ СПОСОБОВ УСИЛИТЬ ПОДГОТОВКУ АВТОРАБОТНИКОВ

**В**ЫИСКИВАЯ источники, откуда можно черпать новые кадры авто-механиков, шоферов, гаражных работников, общественность и органы просвещения совершенно выпустили из виду такой крупный источник как большие и средние гаражи.

Между тем, именно они представляют готовую школу-завод, по типу которого (конечно, дополняя его рядом элементов) перестраиваются сейчас некоторые отраслевые вузы, вузы, техникумы и др. специальные школы.

Сама жизнь исправляет ошибки наших общественных и государственных организаций, и многие гаражи крупных городов, например Москвы, готовят самотеком необходимых для своих нужд механиков и шоферов, устраивая для этой цели вечерние курсы и предоставляя возможность будущим автороботникам заниматься практикой в этих же гаражах почти без ограничения. В Москве, например, имеются гаражи, которые выпустили в порядке общественной нагрузки десятки механиков и шоферов таким именно путем.

Последний пленум Центрального Совета Автодора обратил внимание, по предложению пишущего эти строки, на этот вопрос, но, к большому сожалению, ни секция профессионально-технического образования, ни президиум совета не сдвинули его с мертвой точки.

Дает ли крупный гараж (или средний) действительную возможность готовить кадры автороботников? Нет ли здесь увлечения? Не отвлечем ли мы работников гаража и мастерской при нем от текущей работы? На все эти вопросы можно с полной ответственностью ответить: да, дает такую возможность, здесь нет

увлечения, как нет и отвлечения гаражных работников и работников ремонтной мастерской от текущей работы за счет нового дела. В самом деле, возьмем гараж, скажем, с 20 машинами. Какой процент машин обычно болен? Возьмем большой процент—10. Следовательно, две машины в среднем всегда находятся в ремонте. Пусть даже в таком гараже не две машины обычно находятся в ремонте, а одна. Сколько на одной машине можно пропустить курсантов в течение года? 100. На двух машинах—200.

Мы взяли пример с маленьким гаражом. Между тем, в Москве, например, имеются гаражи со 100 и большим количеством машин. В них стоят в ремонте десятки машин. В средних гаражах имеются ремонтные мастерские.

Наличие квалифицированных шоферов, механиков, эксплуатационных работников, машин, мастерских—все это вместе дает превосходные возможности готовить автороботников любых отраслей автомобильного дела (кроме, конечно, производства), проходящих отличную практическую школу.

В порядке ли общественном, государственном, но этот вопрос необходимо немедленно разрешить. Мне казалось бы целесообразным, чтобы секция профессионально-технического образования Автодора созвала бы срочно совещание, на которое пригласила представителей союза рабочих местного транспорта и представителей крупных гаражей Москвы.

На этом совещании выяснилось бы в частности и то, что жизнь давно ушла вперед по сравнению с темпами работы этой секции.

М. Презент

## ЗАКОЛДОВАННЫЙ КРУГ

**В** 1931 г. вступают в эксплуатацию 60 000 новых автомашин, для обслуживания которых потребуется около 100 000 автороботников. Квалифицированной же рабочей силы с большим производственным стажем мало. Стаж, как правило, приобретает работой. А с работой получается заколдованный круг.

Автодор располагает большой сетью курсов и кружков, готовящих автокадры. Пропаганда Автодора за автомобиль, за автокадры подняла волну энтузиазма среди рабочей молодежи. Охваченная энтузиазмом, молодежь бросилась на курсы Автодора, чтобы приобрести квалификацию шофера-водителя.

4—5 месяцев тяжелой учебы и квалификация шофера завоевана; завоевана и книжка на звание шофера 3 категории.

Как правило, закончившие курсы и сдавшие испытание на управление машиной, поступают на биржу труда, где их регистрируют как шоферов без стажа.

Тут то и начинается „хождение по мукам“ молодых шоферов.

О мытарствах молодых шоферов говорят приводимые ниже выдержки из писем:

„...Получил я книжку шофера 3 категории и думал: теперь я поезжу. Оказалось совсем другое. Я рассчитался с завода, стал на биржу труда шофером. Сiju месяц, другой—не посылают.

Услыхал я, что совхоз „Гигант“ нуждается в водителях. Еду в совхоз. Приезжаю, обращаюсь к начальнику гаража. Он у меня спрашивает: „Вы работали где?“ И узнав, что я новый шофер, заявил: „Нам таких не надо, нам надо со стажем“. Еду обратно. Услыхал я, что Пятигорск нуждается в шоферах—еду в Пятигорск. Получается та же самая картина, везде спрашивают стаж...“ (Таганрог А. И. Подольский).

„Я окончил курсы, получил удостоверение и проехал на последние несчастные гроши от Гудермасса (Чеченская авт. обл.) до ст. Славянской Кубан. окр. (через весь Кавказ) в поисках работы, но нигде не мог найти себе места...“ (Ст. Славянская, Куб. окр.—И. Ф. Прокopenko)

Эти факты не единичны, они насчитываются сотнями, что подтверждается многочисленными письмами автодоровцев в Центральный Совет. Такое положение с шоферами только по названию недопустимо.

Нужно прошибить стену бюрократизма и близорукости хозяйственных организаций. Нужно заставить хозяйственников использовать посылаемых биржей труда новичков шоферов. Заколдованный круг должен быть прорван.

В. Кофман

# КАК ПРОИЗВОДИТСЯ ПОДГОТОВКА

## КАДРОВ ДЛЯ ЗАВОДОВ ФОРДА

### Школы Форда в Детройте

**М**ИРОВОЕ количество автомобилей к началу этого года достигло колоссальной цифры в 34 872 721 машину, из которых в Соединенных Штатах Америки числится 26 564 659. За 1929 г. автомобильная промышленность всего мира выпустила 6 287 552 автомобиля, из которых Соединенные Штаты Америки произвели 5 358 414 автомобилей. Таким образом, главнейшей производящей страной по автопромышленности являются Соединенные Штаты.

Первое место по количеству выпускаемых автомобилей среди амери-

канских заводов занимают заводы Форда. Заводы Форда в 1929 г. выпустили 2 032 202 автомобиля; ежедневный выпуск комплектов автомобилей на главном заводе Форда в Ривер-Рудже поднимался в некоторые дни до 9—10 тыс.

В 1929 г. на выработку одного автомобиля у Форда затрачивалось 16 человеко-дней, в 1930 г. на производство одного автомобиля затрачивается уже 11,5 человеко-дней. В прошлом году 120 тыс. рабочих на заводах Форда в Детройте производили ежедневно в среднем 7 500 комплектов автомобилей, в апреле этого года 110 тыс. рабочих выпускали ежедневно 9 505 комплектов, в середине же этого года 108 890 рабочих выпускают ежедневно 9 900 комплектов. Такое колоссальное увеличение производительности достигается жесткой эксплуатацией рабочих и принципами, положенными в основу производства у Форда.

Подготовка кадров озабочивает и Форда и производится у него в специальной школе для подростков в возрасте от 12 до 19 лет и на курсах по повышению квалификации взрослых рабочих в возрасте от 18 до 30 лет.

Школа Форда основана в 1916 г. и действует как частная школа, на основании законоположений и под наблюдением министерства народного просвещения и городского управления г. Детройта.

В прошлом году в школе обучалось свыше 2 700 учеников под руководством 130 преподавателей-инструкторов. Нормальная продолжительность прохождения курса в школе равняется семи годам. Для поступления в школу требуются знания в объеме семи классов народной школы. Любопытно отметить, что

прием и обучение в школе Форда производится без формального обязательства последующей работы в его предприятиях, так как методы преподавания вполне это обеспечивают.

Преподавание в школе Форда ведется по т. н. кооперативной системе. Ученики занимаются одну неделю в классах, а две недели работают в учебных мастерских или на заводах Форда. В течение года ученики 14 недель участвуют в классных теоретических занятиях, 34 недели работают в учебных мастерских или на заводах Форда и 4 недели отдыхают: 3 недели летом и 1 неделю зимой. Занятия в школе

производятся в течение пяти дней недели, за исключением субботы и воскресенья. Занятия в классах ведутся с 7 час. 30 мин. утра до 3 часов дня. В мастерских ученики работают от 7 час. 30 мин. утра до 4 часов дня; полчаса выделяется на завтрак. В неделю ученики работают в мастерских



Ученики школы Форда закрепляют теорию работой в мастерских и лабораториях

40 часов. Продолжительность отдельных уроков в классах равняется 45 мин. Ученики, достигшие 16-летнего возраста, после прохождения определенных программ в учебных мастерских для продолжения практических занятий переводятся на заводы Форда.

Обслуживание помещений школы и учебных мастерских в смысле уборки, а также обслуживание канцелярии, складов и т. п. производится самими учениками. Классные помещения и мастерские просторны, светлы и содержатся в чистоте. Классные помещения имеют высоту 3,6 м и рассчитаны на площадь в 1,6 кв. м на каждого ученика. Чертежные имеют площадь из расчета 2,68 кв. м на ученика. Химическая и металлографическая лаборатории имеют площадь 3,6 кв. м на ученика. Высота мастерских 4,2 м, а площадь мастерских рассчитана из 9,8 кв. м на ученика. Чертежные и лаборатории оборудованы по последнему слову техники.

В металлографической лаборатории каждый ученик работающей группы имеет свое оборудование для изготовления шлифов, шлифовальный станок и пр. Шлифы наблюдаются посредством сильных металло-микроскопов и фотографируются посредством специальных аппаратов каждым учеником. Стены химической и металлографической лабораторий увешаны разрезанными главными частями автомобильного мотора и шасси, с обозначением

качества материалов, их состава, и фотографическими снимками шлифов соответствующих мест деталей.

Учебные мастерские Форда имеют свыше 400 станков с общей стоимостью оборудования

свыше 1 млн. долл. Учебные мастерские делятся: на механическую со станками но-

вейших систем, снабженных электромоторами и расставленных по группам, слесарную мастерскую, инструментальную, термическую, сварочную, жестяническую, никелировочную, модельную, литейную, кузницу, электро-механическую, термическую, кузовную, авторемонтную мастерскую и автомобильный гараж.

В литейной, расположенной на третьем этаже здания мастерских, имеется несколько конструкций плавильных печей для чугуна, алюминия, меди и различных сплавов—нефтяных, газовых

и электрических. Термическая также снабжена различными печами и ваннами. Большое внимание уделено электро-сварке, как известно широко применяемой на заводах Форда.

Для своих работ ученики с самого начала приучаются пользоваться в широких размерах точными измерительными инструментами, калибрами, шаблонами и специальными приборами.

Теоретические занятия в классах идут группами в 30 чел. под руководством преподавателя. По черчению работают группы от 10 до 25 чел., смотря по возрасту. Лабораторные занятия ведутся группами от 10 до 30 чел. Работа в мастерских производится группами в 15 чел. под руководством одного преподавателя. В помощь руководителям мастерских имеется 75 опытных мастеров-инструкторов.

В школе введен заводский порядок контроля над приходом и уходом учеников. Ученики, проходя через контрольный пункт, вставляют свои ярлыки с установленными для каждого номерами в контрольные часы, которые выбивают час и минуты прихода. Затем ученики вешают ярлыки под своими номерами на особые доски-витрины для контроля.

После грубой ручной обработки ученики постепенно переходят на работу на станках — от менее сложных работ до более точных, кончая изготовлением калибров, шаблонов и точных измерительных инструментов.

Программа работ в мастерских приурочена исключительно к автомобильному производству заводов Форда. Для каждой работы имеется точная инструкция. Все ра-

боты имеют свое практическое значение. Работа в мастерских поставлена очень серьезно, и брак в среднем достигает лишь 2 проц., максимум 9 проц. Учебный план теоретического производственного обучения дает возможность ученику специализироваться по определенным схемам, путем выбора ими соответствующих предметов и работ в мастерских. Таким образом достигается определение наклонов ученика к той или иной профессии.

В школе Форда, помимо общепринятых школьных учебников, в большом количестве применяются собственные литографированные учебники, согласно требованиям производства автомобильных заводов Форда, с многочисленными примерами из практики и вопросами для проверки знаний.

Ученики получают от Форда на жизнь и на покупку необходимых учебных пособий, отрабатывая это фактически в мастерских. Эта плата устанавливается в зависимости от возраста учащегося и от той работы, какую он производит в мастерских.

Продукция мастерских оценивается для всей школы в 2 700 тыс. долл. в год. Эта сумма идет на содержание учеников, оплату преподавателей, служащих, мастеров, на поддержание инвентаря и пр. расходы. Форд затрачивает средства лишь на помещение для школы и оборудование

По своим учебным планам, содержащим, помимо знания алгебры, геометрии и тригонометрии, знание технических дисциплин на этой базе, школа по существу является уже техникумом (по принятой в нашей схеме номенклатуре), и выпускаемые этой школой квалифицированные рабочие являются техниками. Эти рабочие после получения практического стажа на заводах Форда занимают должности бригадиров, а в дальнейшем—заведующих отделами, мастерскими, цехами и т. п. Многие из учеников идут в конструкторские бюро.

При этом необходимо отметить, что в предприятиях Форда инженеров, кончивших высшую техническую школу—университеты, колледжи т. п., немного. По американскому принципу предпочтение отдается людям, получившим практическую подготовку и имеющим соответствующий стаж в определенной специальности.

Большинство учеников, вступающих в школу Форда, уже обладает некоторыми техническими познаниями, имеет навыки в производственных процессах и знакомо с устройством автомобиля.



Изучение микрометра с помощью гигантской модели в мастерской Форда



При помощи фонаря проверяют у экрана правильность ответов учеников

Во многих общеобразовательных школах САСШ проведена политехнизация путем введения технических предметов и работы в учебных мастерских. В районах автомобильной промышленности, как например в Детройте, некоторые школы, кроме того, дают знания по устройству, управлению, уходу и ремонту автомобиля. Многие ученики, поступая по окончании их в школу Форда, имеют возможность продолжать образование на высших семестрах.

На заводах Форда большая роль отводится инспекции и инструментальным цехам (режущих инструментов), производству калибров, шаблонов и прочих измерительных инструментов, штампов, различных приспособлений. Большинство учеников, кончающих школу, специализируется в этих областях и продолжает работать на заводах Форда, составляя основное ядро этих цехов и отделов.

Курсы по повышению квалификации для взрослых рабочих заводов Форда предназначены для выделяющихся рабочих, проработавших не менее 6 месяцев и проявивших себя своей энергией, стараниями и способностями. В практической работе на заводах ученики курсов находятся под наблюдением специальных инспекторов и работают по специальному плану, проходя различные процессы работы в соответствующих мастерских. Нормально курсы имеют учебный план от 3 до 4 лет, смотря по специальности. Занятия на

курсах производятся 4 раза в неделю после 8-часового рабочего дня на заводе, по 2—3 часа в день. В 1929 г. на этих курсах обучалось около 1500 рабочих.

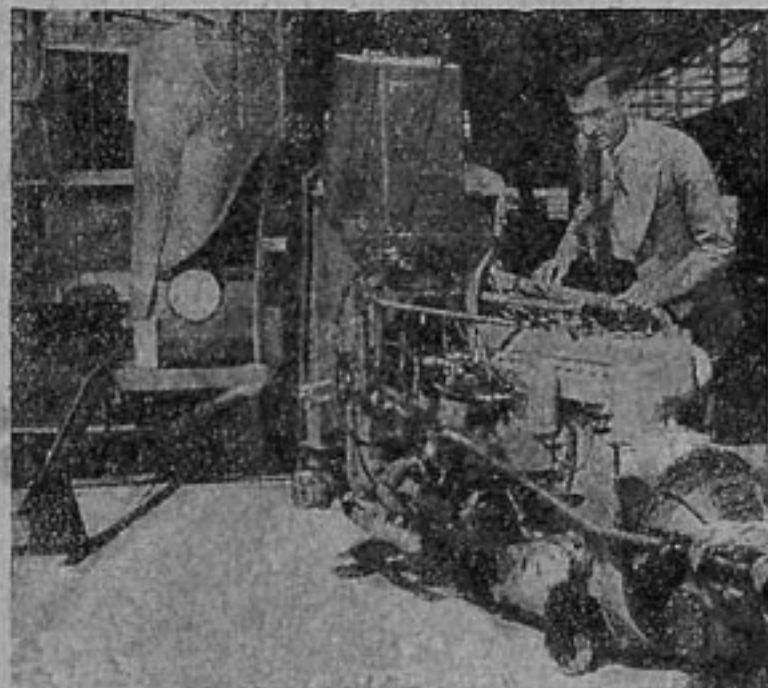
Таким образом формируются кадры мастеров и квалифицированных рабочих для предприятий Форда.

Для обыкновенных рабочих, составляющих основную массу, не требуется специальной квалификации. Они участвуют лишь в простейших процессах. Обучением их никто не занимается.

При проводящейся сейчас у нас политехнизации школ первой и второй ступени необходимо учесть американскую практику, и в районах автомобильного производства, местонахождения крупных автомобильных хозяйств, ремонтных баз провести в школах автомобильный уклон с тем расчетом, чтобы учащиеся этих школ в дальнейшем давали бы уже достаточно подготовленные для автомобильной промышленности кадры. Нам необходимо при построении автомобильных школ ученичества и техникумов учесть весь опыт школы Форда и перенести в наши учебные планы и программы все ценное и применимое для наших условий, отметая всю ханжескую и капиталистическую идеологию воспитания верных слуг и надсмотрщиков капитала.

## АВТОБУС-ГИГАНТ

**Н**А СТРАНИЦАХ „За Рулем“ неоднократно помещались заметки о появившихся в



пактностью кузова ему придали при конструировании обтекаемую форму, благодаря чему этот автобус, недавно выпущенный „Пиквик-мотор К<sup>0</sup>“ в Лос-Анжелесе, с полной нагрузкой (53 пассажира и багаж) смог развить скорость в 110 км в час.

последнее время (главным образом в САСШ) автобусах-гигантах.

Эти автобусы обычно курсируют на междугородных линиях, успешно конкурируя с железной дорогой и не уступая вагон-салонам американских экспрессов по комфорту.

На снимке показана оригинальная и компактная конструкция кузова двухэтажного гиганта. Не трудно подметить, что вместе с ком-

Остроумная конструкция позволяет (как видно из другого фото) выдвинуть весь мотор с радиатором и легко произвести нужный осмотр и ремонт всех его частей.

Эта же конструкция с выдвижным мотором дает возможность во время ремонта мотора заменить его другим запасным и благодаря этому автобус может беспрерывно находиться в эксплуатации без убыточных простоев.

# РАЗВЕРТЫВАЕМ РАБОТУ СРЕДИ ДЕТЕЙ

**ТАТАВТОДОР** принял деятельное участие в проведении II Всетатарского слета юных пионеров путем предоставления машин для обслуживания съезда, ознакомления делегатов с постановкой учебы на курсах шоферов-водителей Татавтодора и т. д.

При Татавтодоре, совместно с Татдортрансом, проведено делегатское совещание — беседа с пионерами, где проработан наказ о дальнейшей работе пионеров в автодорожном и тракторном деле; наказ этот войдет в отчетные материалы по проведению II Всетатарского слета пионеров.

В дальнейшем, при деятельном участии „юных друзей“, Татавтодор намерен проработать вопрос об организации кружков по изучению автодорожного дела среди пионеров, создать сеть уголков Автодора при клубах и школах, а также войти с предложением в НКПрос ТССР о введении преподавания автодорожного дела в школах.

Приводим текст наказа делегатам слета, так как он представляет несомненный интерес для обмена опытом.

„После окончания слета, по приезде на места, помните о существовании общества содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог в РСФСР (Автодор), для успешного выполнения работы которого нужно ваше повседневное участие.

Татарское областное отделение о-ва поручает вам проводить в жизнь следующие мероприятия:

На каждом собрании, конференции и в быденной жизни, внедряйте в массы идеи Автодора и вступайте сами в число „юных друзей“.

Организируйте группы „юных друзей“, прикрепляясь к районным коллективам о-ва, создавайте сеть кружков по изучению автомобиля, трактора, дорожного строительства.

Помните, что стране нужны миллионы автомобилей, тракторов и хорошие дороги. От бездорожья Татарская республика ежегодно несет 18 млн. руб. убытку. Содействуйте мероприятиям, связанным с улучшением дорог. Будьте активными проводниками трудовой дорожной повинности.

Изучайте автомобиль и трактор, учитесь управлять ими, содействуйте политехнизации школ.

Содействуйте распространению лотерейных билетов.

Татария должна через пионерорганизации распространить 18 тыс. билетов, — вызывайте отряды на соревнование.

Проводите добровольный сбор средств на усиление обороноспособности страны советов — постройку шестиколесных автомобилей для Красной армии.

Боритесь за выполнение планов дорожных работ, помня, что ваши отцы терпят огромные убытки от бездорожья. Расчищайте дорогу для внедрения в обиход страны автомобиля и трактора, помогая Автодору осуществить возложенную на него задачу“.

Со своей стороны участники слета выдвинули наказ и требования к Татарскому отделению Автодора. Вот этот наказ.

„Для осуществления плодотворной работы „юных друзей“ и для вовлечения пионерской массы в Автодор необходимо:

Содействовать организации уголков Автодора при отрядах путем предоставления им моделей, плакатов, журналов и т. д.

Выделить руководителей кружков Автодора.

Подготовить к маю 1931 г. молодых шоферов, обеспечив на курсах национальный и социальный состав.

Оказывать возможную помощь пионерам в проведении демонстраций, прогулок, вылазок и т. д.

Взять шефство над производственными пионерскими отрядами.

Организовать при курсах шоферов пионерские кружки по изучению машин.

Добиться скидки с платы за проезд на автобусах для „юных друзей“ по предъявлении соответствующего удостоверения.“

Все это характеризует прекрасные начинания одной из местных организаций Автодора по развертыванию похода детей за мотор и дорогу и по созданию групп „юных друзей“.

Следует надеяться, что этот опыт будет использован другими, а татарская организация выполнит требования детей и свои обещания им.

Е. Русанов

## БИБЛИОТЕКА „ЗА РУЛЕМ“

Вышли из печати:

М. ДЬЯКОВ. Современные мотоциклы.

Инж. Д. ЯРОШЕВ. Дорожные машины.

Ник. ШПАНОВ. По автомобильной Трансевразии (на автомобиле по Уссурийскому бездорожью).

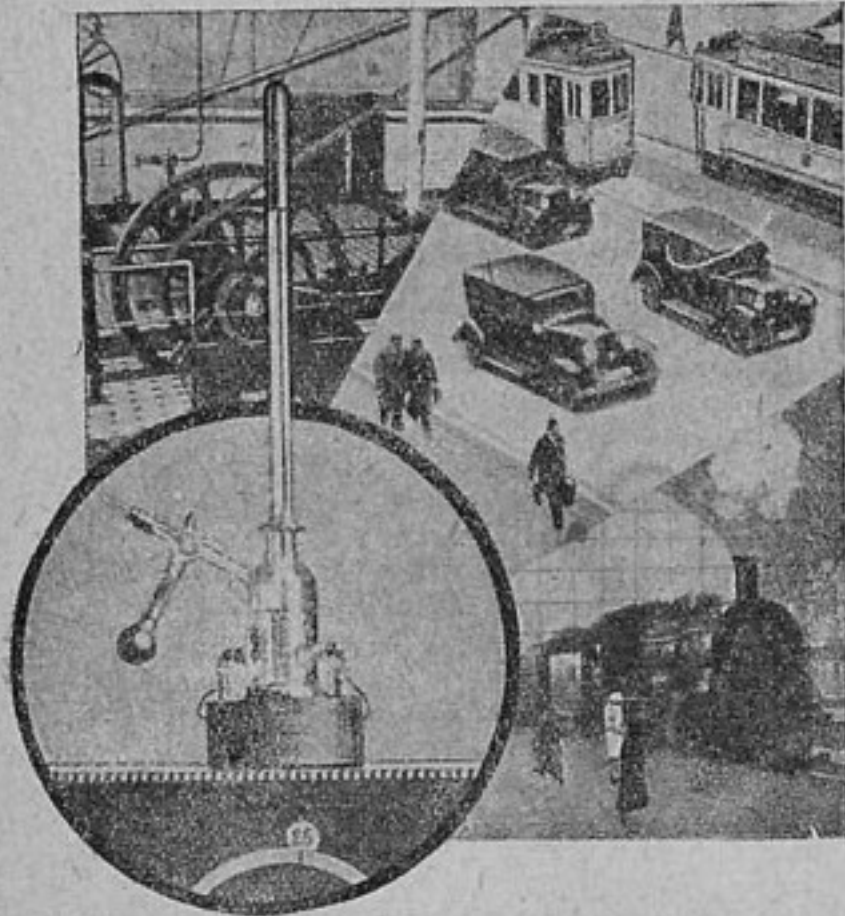
Находятся в печати:

Инж. А. ПОПОВ. Руководство по устройству и ремонту тракторов „Фордзон“, „Ф. П.“ и „Интернационал“.

Проф. Е. А. ЧУДАКОВ. Зажигание в автомобильном двигателе.

## ШУМОИЗМЕРИТЕЛЬ

**НЕДАВНО** в Берлине образовалась лига для борьбы с уличным шумом. Но борьба с шумом стала возможной лишь по изобретении аппарата, устанавливающего его величину. Не-



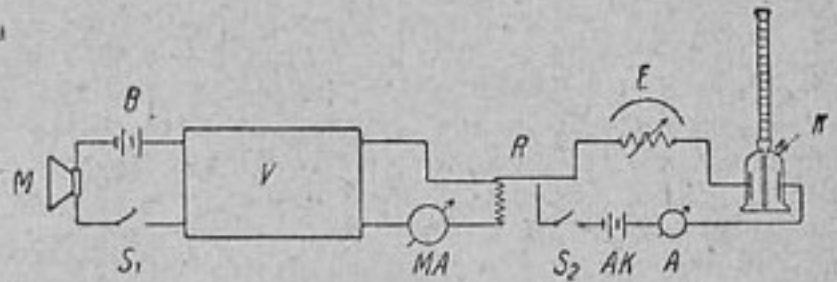
давно такой прибор, измеряющий шум, изобретен в Германии.

До сих пор сила шума устанавливалась либо при помощи сравнения с шумом уже известной величины, либо при помощи измерения звуковых волн. Но эти методы не давали нужного эффекта.

Изобретенный аппарат представляет собой своеобразный автоматический контрольно-измерительный прибор наподобие тех, которыми измеряют количество вытекающей воды, газа и электротока. Он измеряет шум в каждый данный момент при помощи образующегося газа. Величина шума пропорциональна количеству газа, образовавшегося в определенный промежуток времени.

Приемником служит обыкновенный угольный микрофон. Как только звук или шум попадают в микрофон, они при помощи включенной в цепь батареи идут в звукоусилитель. Здесь ток настолько усиливается, что соединенное с ним реле приводится в действие. В цепь включен сосуд с электролитной жидкостью. Как только, благодаря шуму, реле придет в действие, цепь замыкается, начинается электролиз жидкости и образуется газ в количестве, пропорциональном проходящему току. Газ заставляет электролитную жидкость в измерительной трубке подниматься. Чем сильнее и продолжительнее звук, тем выше поднимается столбик жидкости в измерительной трубке и по высоте столбика жидкости можно определять силу и продолжительность шума.

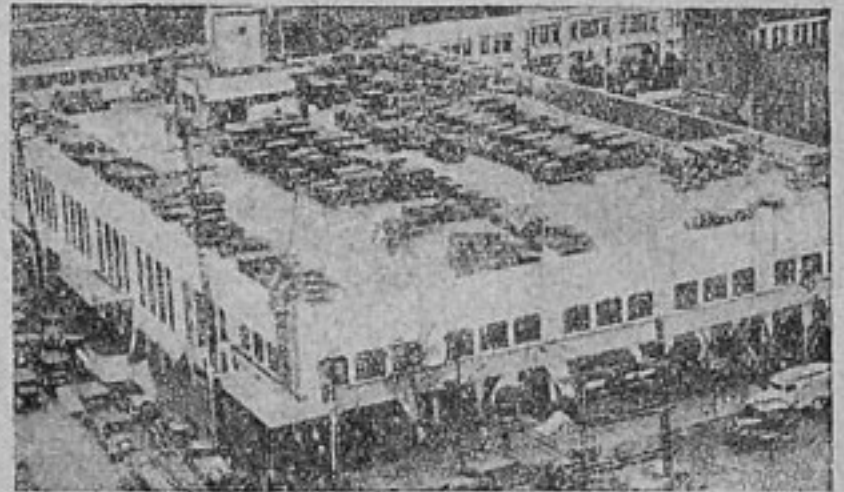
Здесь мы помещаем схему работы нового прибора. Буквы на чертеже обозначают:



*M*—угольный микрофон, *S*<sub>1</sub>, *S*<sub>2</sub>—включатель, *B*—батарея, *Y*—звукоусилитель, *A*—амперметр, *K*—реле, *AK*—аккумулятор, *E*—регулятор, *K*—газоизмеритель.

## ГАРАЖ на КРЫШЕ РЫНКА

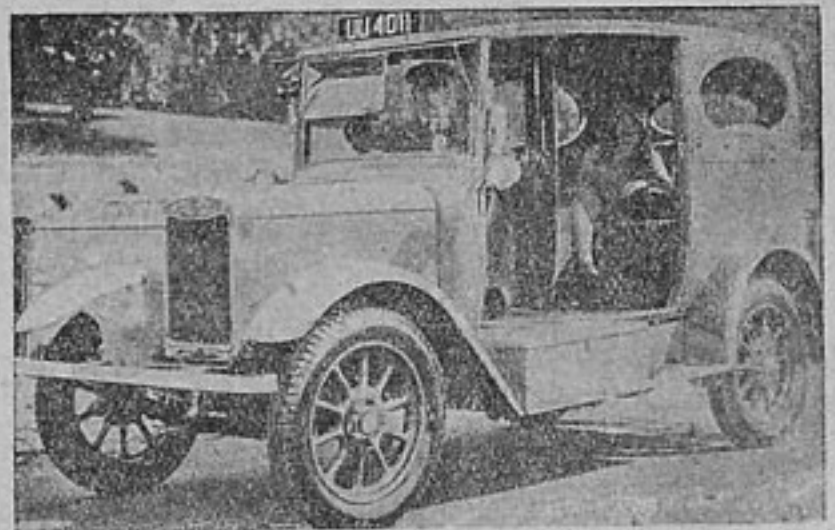
**НА КРЫШЕ** крытого рынка в городе Ситтль (Северная Америка) устроена площадка для стоянки автомобилей



Домашние хозяйки, приезжая сюда для закупки продуктов, оставляют свои автомашины на крыше рынка.

## НОВЫЙ ТИП ТАКСИ

**В ТЕЧЕНИЕ** последних недель в Лондоне выпущен в эксплуатацию новый тип такси, изображенный на снимке. Дверь машины скользящего типа, вход в кузов производится через площадку рядом с водителем. Новое устройство такси позволяет выгадать больше места для багажа пассажиров.



## ВНИМАНИЕ! ВОДИТЕЛЬ МАШИНЫ НОВИЧОК

В СТРАНАХ Западной Европы и Америки обращают внимание на водительскую молодежь не только во время учебы, но и на первых порах ее самостоятельной работы.

Мы помещаем любопытную иллюстрацию, подтверждающую это.

На улицах Лондона появились машины, снабженные позади чрезвычайно любопытной надписью, гласящей: „Внимание! Водитель машины новичок!“ Эта надпись спасает водителя от возможных уличных столкновений и обеспечивает осторожную езду при обгонах новичка.



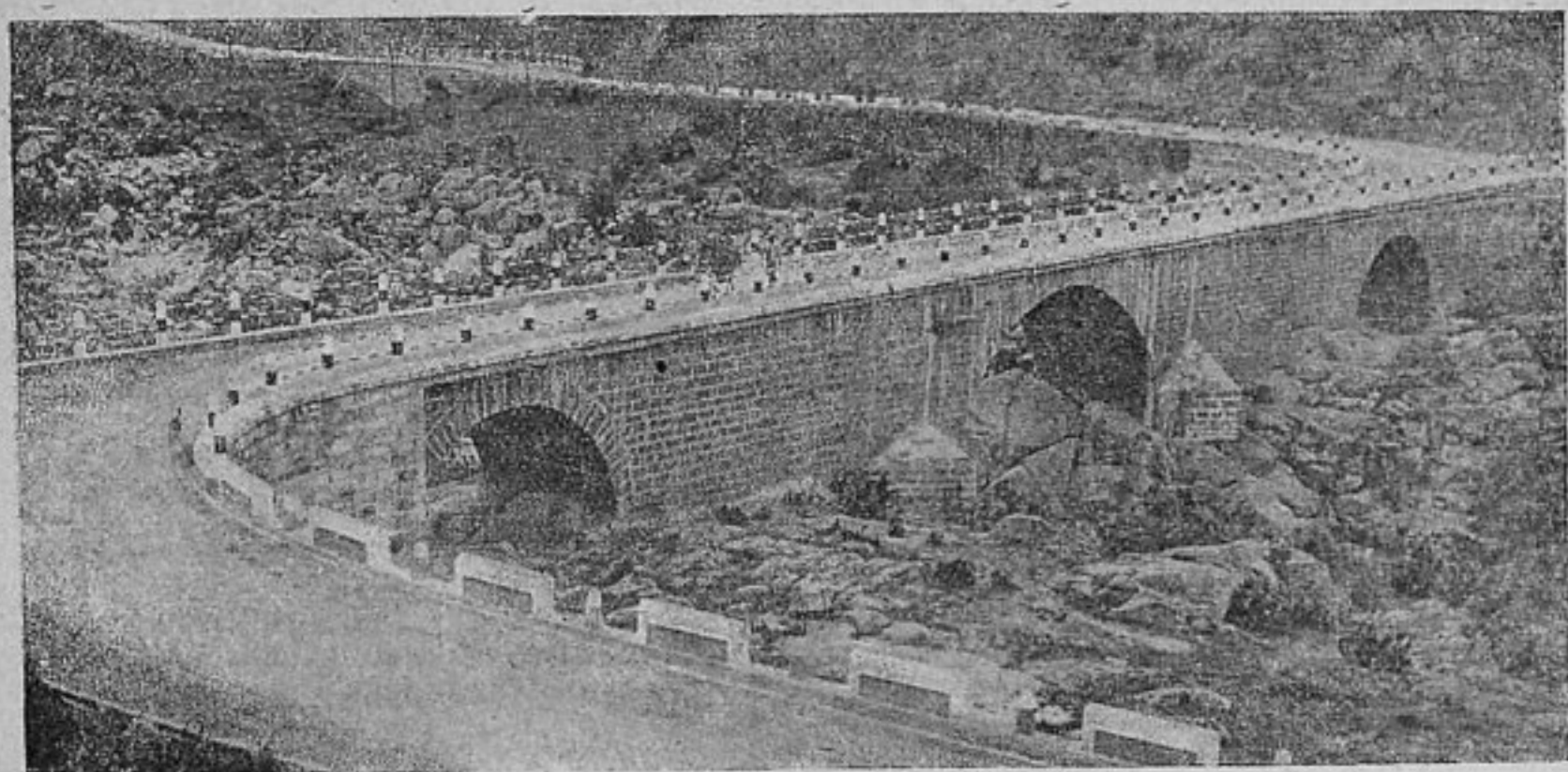
## АВТОМОБИЛЬНЫЙ „ПАСПОРТ“

ЗАГРАНИЧНЫЕ правила строго требуют, чтобы номер на машине был достаточно заметен и отчетлив. Поэтому для предохранения номера от непогоды, грязи и т. д. его покрывают целлюлоидной пластинкой.

## ОБРАЗЕЦ СОВРЕМЕННОЙ ДОРОГИ

НАШЕ фото изображает недавно выстроенную в Испании усовершенствованную дорогу, окаймленную плитами бетонного па-

рапета. Белая окраска парапетов придает дороге хорошую видимость при езде машин ночью.



# ФОРД В БРАЗИЛИИ

**В** ПОСЛЕДНИЕ годы американская автомобильная промышленность испытывает острую нужду в каучуке. Соединенные Штаты, изобилующие всевозможным сырьем, собственного каучука не имеют, они должны импортировать его и подчиняться условиям, диктуемым английскими и голландскими каучуковыми фирмами.

Чтобы освободиться от этой зависимости, изобретательская мысль и промышленная инициатива в Соединенных Штатах идут по двум путям. Изобретатели, во главе с Эдисоном, усиленно заняты лабораторными опытами по добыванию дешевого каучука из различных, до сих пор для этой цели не употреблявшихся, растений.

Автомобильная промышленность, одна из главных потребителей каучука, содействует изобретательству в этой области, но одновременно ищет более быстрого и верного способа разрешения каучуковой проблемы.

В лице самого энергичного, предприимчивого и дальновидного своего представителя, Генри Форда она нашла выгодным для себя добывать необходимое сырье самостоятельно, если не на самой территории Соединенных Штатов, то на обширных землях южно-американских республик, политически и экономически всецело зависимых от своего могущественного соседа.

Форд остановил свой выбор на Бразилии, где ему удалось найти огромный участок земли, удовлетворяющий всем условиям для насаждения каучуковых плантаций. История проникновения Форда в Бразилию, занимающую первое место в мире по сбору дикого каучука, чрезвычайно интересна и характерна для тех методов колонизации, к которым прибегают американские капиталисты в поисках новых источников средств.

В 1925 г. в городе Пара (главный город одноименного штата, первого по добыче каучука в Бразильской республике) появилась группа американцев с массой всевозможных аппаратов и инструментов, с банковскими аккредитивами на сотни тысяч долларов. Группа эта вскоре отправилась вглубь страны. Результаты экспедиции, очевидно, были удачны. Скоро в отеле города Пара обосновалась другая американская исследовательская группа. Наконец в 1927 г. прибыл главный уполномоченный Форда и обратился к правительствам штатов Пара и Амазоны с предложением купить гигантский участок земли для каучуковых плантаций.

Посланцы Форда повели переговоры весьма искусно, с помощью крупных взяток заручились поддержкой членов парламентов обоих штатов, добились права беспощадного ввоза и вывоза разных материалов и купили по чрезвычайно дешевой цене в штате Пара 3 млн. га земли наиболее пригодной для разведения каучуковых плантаций. 3 млн. га — это около 30 тыс. кв. км — территория размером равная некоторым европейским государствам.

Бразильские спекулянты рассчитывали, что они смогут получить крупные барыши на поставках Форда. Но надежды их не оправдались.

Форд мало обеспокоен враждебной агитацией, обвиняющей его теперь в нелегальных приемах,

в нарушении государственной независимости Бразилии и т. д. Он твердо обосновался в „мирно“ завоеванной им стране. Как передает печать, Форд заявил: „Я хочу показать, что значит колонизовать“.

Первая задача нового колонизатора — очистить приобретенную им землю от непроходимых девственных лесов. У берегов фордовской колонии появились огромные океанские пароходы, на которых временно разместились служебный персонал, оборудованы больница, электрическая станция, мастерские для ремонта привезенных машин и т. д. От электрической станции протянулись провода в лес, электрическая энергия пустила в ход всевозможные машины, необходимые для намеченных работ и двинула поезда по проложенному железнодорожному пути.

Начата постройка города на 30 тысяч человек, удовлетворяющего требованиям тропической гигиены.

План работ осуществлялся быстро и без затруднений, но как только дело коснулось рабочей силы, Форду сразу пришлось натолкнуться на значительные препятствия.

По договору со штатом Пара колонизатор обязан вербовать рабочих в Бразилии. Бразильские рабочие не идут к Форду: его потогонная система, его трудовые методы, суровая дисциплина, преследование за употребление спиртных напитков, беспощадное удаление всех нарушителей фордовских правил — все это, несмотря на сравнительно высокую по местному масштабу плату, вызывает сильное недовольство среди рабочих, и они разбегаются.

То, чего добился Форд в Детройте, оказалось чрезвычайно трудным в Бразилии — ему не удается приучить к своим стремительным темпам в работе и к полному воздержанию от спиртных напитков жителей тропической страны. Агенты Форда рыщут по всем окрестностям вплоть до границ Боливии и Перу в поисках рабочей силы, и на пароходах подвозят по реке Амазонке все новые и новые партии наемных фордовских рабов.

Пока выполнены лишь подготовительные работы, и в этом году начнется очистка лесов, а затем будет приступлено к организации каучуковых плантаций. Форд ежемесячно тратит по миллиону долларов и предполагает производить не меньшие затраты еще в течение ряда лет, пока можно будет приступить к первому сбору каучука.

Вопрос об обеспечении американской автопромышленности резиновым сырьем является сейчас для нее основным и Форд хочет и тут быть на первом месте.

Экономический и финансовый кризис, все сильнее обостряющийся в Соединенных Штатах, заставит американских капиталистов стремиться к усиленной экспансии; они будут стремиться не только завоевывать новые рынки, но и усваивать и расширять фордовскую инициативу по колонизации девственных земель в соседних южно-американских республиках.

Революция, потрясшая сейчас Бразилию, несомненно является следствием невыносимого гнета американского капитала и непрошенных „колонизаторов“.

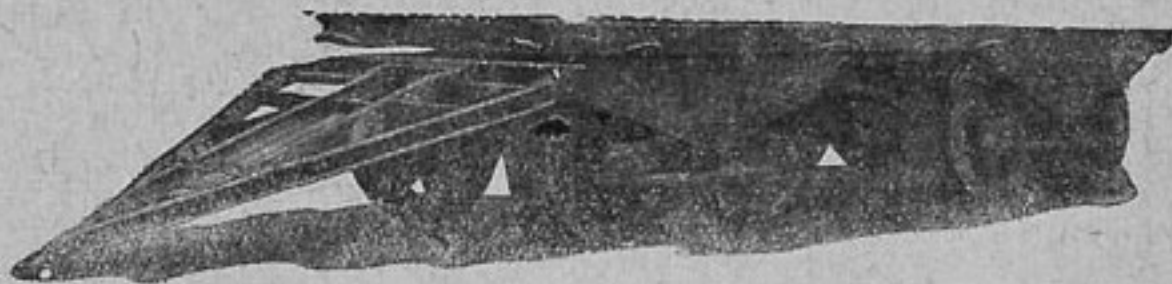
Л. Савельев

# НОВЫЕ ТИПЫ ТЯЖЕЛОГО АВТОТРАНСПОРТА

**Д**ЛЯ строительства современных крупных заводов и фабрик приходится транспортировать отдельные части или машины весом в несколько десятков тонн. В этих случаях при отсутствии рельсового пути все еще приходится прибегать к примитивному гужевому транспорту. При перевозке груза до 100 т весом железные шины не пригодны, вследствие того, что они сильно портят дорожный покров. В результате этого выявилась необходимость сконструировать для подобных перевозок грузовые площадки на резиновых шинах.

Только недавно в Англии удалось практически разрешить эту проблему постройкой многоколесного прицепа на резиновых шинах (см. фото) для перевозки электрооборудования к строящимся электростанциям.

Прицеп, изображенный на фотографии, рассчитан на 85 т полезной нагрузки, и имеет всего 26 двойных колес на 32 резиновых шинах.



Шестнадцатиколесная тележка для груза в 50 т

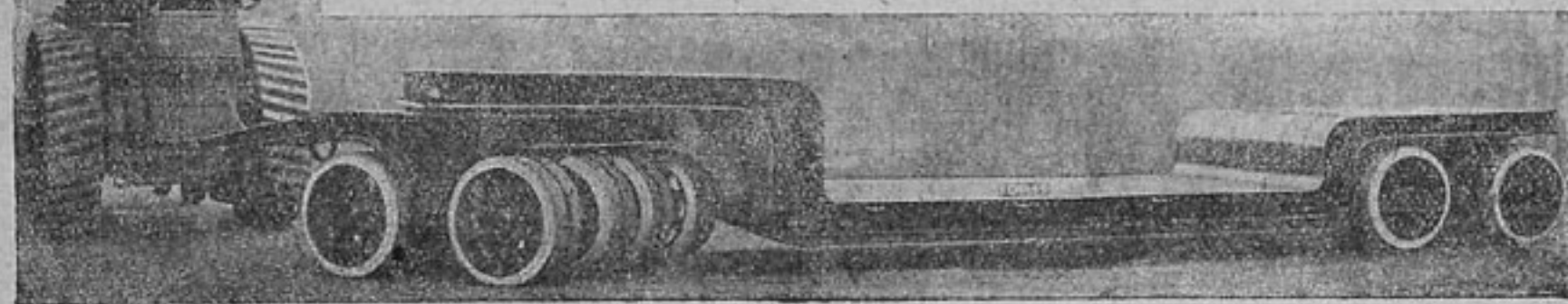
но в описываемом прицепе, у которого средняя высота от земли равна всего 60 см, свободное же пространство под прицепом достаточно даже при самом неудовлетворительном состоянии дороги.

Размещение на данном прицепе 100 т груза

равномерно на 32 колеса впервые конструктивно разрешило самую сложную проблему тяжелого транспорта.

Восемь передних колес укреплены на поворотной тележке, прикрепляемой к источнику тяговой силы, роль которой лучше всего выполняет паровик. Можно применять для этой цели также два мощных тягача.

Грандиозность прицепа видна из его размеров: общая длина 11,2 м, ширина — 2,35 м.



Тридцатидвухколесная платформа для груза в 100 т

Подобную грузоподъемность автоприцепа в настоящее время можно считать рекордной.

При перевозке грузов большого веса, понадобилось из-за их громоздкости понизить до максимума грузовую площадку, что и выполне-

Изображенный на снимке другой прицеп очень похож на железнодорожную платформу и предназначен для груза в 50 т, распределяющегося на 8 двойных колес с 16 шинами.

П. М.

## ДАЙТЕ БОЛЬШОЕ КОЛИЧЕСТВО ДЕШЕВЫХ „МЕККАНО“

**Т**ЕХНИЧЕСКОЕ любительство — мощное средство для подготовки новых кадров, для широкого развертывания политехнического образования. Особую отрасль технического любительства представляет работа с „меккано“, по типу которого наши заводы изготовляют наборы под названием „пионер“ и „конструктор“.

В Советском Союзе уже положено начало техническому любительству, но его база несомненно мала и несовершенна по качеству. Наборы, выпускаемые заводами дороги по цене, ограничены числом комплектов, что не позволяет строить многих интересных моделей. Кроме того количественный выпуск их ничтожен.

Общество Автодор заинтересовано в том, чтобы эта база была расширена. Центральный Совет Автодора ставит перед заводами следующие задачи:

1. Добиться расширения и дооборудования заводов Лентрудколлективов и зав. им. Медведова.

2. Выделить сырьевой фонд для этих заводов. Помочь его создать. Материалом для них на 85 проц. служат отходы других заводов.

3. Добиться снижения себестоимости и улучшения качества продукции. В частности конструктивные возможности наборов должны быть увеличены. Для этого надо использовать заграничные образцы „меккано“.

Сейчас проводится производственно-технический поход детей и в частности, поход детей за мотор. Если рабочие заводов Лентрудколлективов и им. Медведова во главе с автодоровскими коллективами и при поддержке ВСНХ наладят массовое и дешевое производство „меккано“, то это будет их лучшим вкладом в дело производственно-технической подготовки юношества.

# ПО ПИСЬМАМ РАБКОРОВ-АВТОДОРОВЦЕВ

## АВТОДОР в СОВХОЗЕ

**К**ОЛЛЕКТИВ Борисовского зерносовхоза существует давно, но работа внем развернулась только с наступлением пахоты. При центральной усадьбе избрали базовое бюро, которое будет руководить участковыми коллективами.

Работа Автодора перестроена по секторам, намечен план по проведению двухнедельника; общее собрание постановило распространить среди работников совхоза 3 тыс. билетов 2-ой автолотереи; решено организовать сбор на шестиколесные машины для Красной армии, завербовать подписчиков на журнал „За Рулем“.

За первую неделю двухнедельника уже распространено 2 тыс. билетов, собрано 100 руб. на шестиколесные машины, проведена подписка на „За Рулем“.

Коллектив решил повышать знания по автотракторному делу, беречь машины от поломок, следить за исправностью дорог, укреплять по всем направлениям автодороговскую активность.

Сибирь

И. Вопилов



## ПОРХОВСКИЕ „ГРЯЗИ“

*Ежедневно десятки подвод, приезжающие в город Порхов из окрестных деревень, вынуждены месить грязь.*

*Лошади и крестьянские двухколки прямо утопают в грязи, а горсовет, созерцая эту „дивную картину“, ничего не предпринимает.*

В.

## БЕЗ ДОРОГИ—ВТРИДОРОГА

**П**РИМЕРНО 75 проц. всей керамической промышленности РСФСР сосредоточено в Боровичском районе, Ленинградской области. Заводы находятся на далеком расстоянии от станции ж. д., поэтому на доставку грузов на станцию тратится много средств. Еще больше увеличивает стоимость перевозок плохое состояние дорог.

В 1928 г. на совещании стоял вопрос о починке дороги между городом и заводом № 7 Стройобъединения. Представители заинтересованных учреждений решили, что все организации должны внести определенную сумму на постройку дороги. Заводы Стройобъединения дали согласие внести 65 тыс. руб. Часть этой

суммы они внесли, а от остальной отказались, так как решили строить подвесную дорогу. Но до сих пор нет ни подвесной, ни шоссейной дороги, а заводы продолжают платить втридорога за перевозку.

Еще в апреле окружное отделение обратилось в ЦС Автодора с просьбой заставить заводы Стройобъединения внести через соответствующие организации эту сумму в доротдел. Но никаких мер не принято и, как потом стало известно, это письмо подшили к делу. В конце августа райотделение снова подняло этот вопрос через облотдел, но прошел уже месяц, а от них нет ответа.

г. Боровичи

М. Подчекаев

## РАСТРАТЧИКИ—ВРЕДИТЕЛИ АВТОДОРОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ

**Н**Е ТАК ДАВНО в журнале „За Рулем“ автор-военкор писал о развернутой работе Автодора в Кронштадте. Сейчас, к сожалению, приходится констатировать обратное.

У нас насчитывается около двух десятков коллективов. Пользуясь возможностью заработать, прежний ответственный секретарь отделения т. Краснов выдавал личные расписки на полученные из коллектива 50 проц. отчислений и это не давало возможности учесть приход отделения.

Получив из Ленинградского областного комитета Автодора во временную эксплуатацию новый легковой „Форд“ и работая на нем по 14 часов в сутки в течение трех месяцев, от-

деление получило всего 131 р. 50 к., в то время как выручка была по 50 руб. в день. Краснов пользовался тем, что на машине отсутствовал счетчик. Обо всем этом знал председатель отделения Автодора, но никаких мер не принимал. Сам же он получил подотчет 100 руб. и до сих пор не отчитался в них. Член правления Сербионов тоже был замешан в этих делах.

Областному отделу хорошо известно положение, которое создалось в Кронштадтском отделении, но оно до сих пор не удосужилось принять решительных мер. Мы ждем от соответствующих органов проверки этих действий и привлечения виновных к ответственности.

г. Кронштадт

Железнов

## ЛИКВИДНУЛИ ОКРУГ, но НЕ РАБОТАЮТ в РАЙОНЕ

**П**РИ упразднении окружных отделений Автодора часть работников должна была выехать в районы.

На Северном Кавказе Терский округ упразднен, а в Минераловодский район никто не приехал и работа там замерла.

В 1929 г. в этом районе насчитывалось больше тысячи членов Автодора; в этом году большая часть выбыла, членских взносов никто не

принимает, культурно-массовая работа не ведется.

Горсовет и райисполком забыли про существование Автодора как добровольной организации и не уделяют ему никакого внимания. Писали об этом автодоровцы в РКИ, в местную печать и даже в центральную („Гудок“), но везде молчат.

ст. Минеральные воды

Шевцов

## ТРАКТОРЫ ЛОМАЮТ — АВТОДОРА НЕТ

**Б**ОЛЬШОЙ Зиланрский совхоз Зернотреста существует уже второй год, имеет тракторный парк почти до 150 машин и автопарк около 100 машин.

Все эти дорогостоящие машины уродуются безграмотными трактористами и шоферами.

Был организован здесь коллектив Автодора, но никто им не руководит. Дирекция и профсоюз не придают автодоровской организации

никакого значения. Совхоз заброшен далеко в степи; наиболее крупный центр это Зиланр, — почти в 200 км от нас. Мы ощущаем острый недостаток в водителях, машины у нас стоят из-за того, что некого посадить за руль.

Автодору нужно немедленно организовать учебу, провести разъяснительную кампанию, так как желающих учиться очень много.

Башкирия

Красноармеец

## ШЕФСТВОВАТЬ — так ПО-НАСТОЯЩЕМУ!

**А**ТКАРСКИЙ Автодор находится в районе сплошной коллективизации, поэтому работа там приобретает исключительно важное значение. Чтобы помочь аткарцам, Ленинградское областное отделение Автодора приняло над ними шефство.

Шефство выражается реально в следующем: отделение закупает для Аткарска машины, по-

сылает туда техническую и агитационную литературу, специально направляет туда члена управления для инструкторской работы.

Нужно, чтобы все крупные ленинградские коллективы оказали областному отделению поддержку в этой работе.

Ленинград

С. Петров

## ЕЩЕ о НУТРЕ АВТОДОРОВСКОЙ РАБОТЫ

**В** № 16 „За Рулем“ в передовой статье т. И. Фельдман своевременно и правильно поставил вопрос о болезнях автодоровской работы — гонке за лотерейными билетами, сплошной „рулежке“ и т. д.

Проведение Московского автодоровского праздника в Парке культуры и отдыха 14 сентября может служить примером плохой организационной работы. Праздник был назначен на 14, а только 13 к 4 часам были посланы билеты в районные отделения. Когда же раздавать их членам? Взять хотя бы Пролетарский район. На такие заводы, как „Амо“ „Динамо“, „Серп и молот“ и т. д. разве успеешь в один день? Кроме того не было никакой разъяснительной работы об этом дне, о значении его; ничто не показывало, что Московский Автодор старается привлечь рабочего-общественника в ряды Автодора.

\* \* \*

До сего времени в большинстве случаев представление у рабочей молодежи такое, что вступить в члены Автодора — это значит быть на курсах шоферов.

Разве это не показывает непонимания, полную политическую неграмотность части молодежи, неграмотность, с которой надо решительно бороться.

На всех шоферских курсах коллективы Автодора и даже районные и областные отделения стараются скорее провести автодоровца через

экзамен и.. забыть о нем. А работники гаража не хотят иметь при себе автодоровский актив, предпочитают работать „в спокойной обстановке“.

Все забыли, что хороший уход и обращение с машиной, экономия бензина и резины, ударничество, правила езды и уличного движения будут тщательно выполняться именно молодыми кадрами автодоровского актива, получившими закалку общественности на курсах. И надо перед экзаменом учитывать это и выпускать таких курсантов, которые в гаражах были бы первыми врагами шоферов-хулиганов, шоферов-пьяниц, и главное, шоферов-рвачей.

\* \* \*

Почему Автодор мало заботится о сохранности и порядке в гаражах? Почему не изучаются причины катастроф и автопроисшествий? Неужели мы возьмемся за это лишь тогда, когда каждый день под машинами Москвы будут кувыркаться сотни пешеходов. Мы не готовы к приему машин, и Автодор здесь делает очень мало. Нужно в конце концов встряхнуться от спячки и, провести в жизнь постановления конференции московского актива Автодора.

Надо еще сильнее налегать на работу, внести в нее большую плановость. От голого увлечения лотереей мы перейдем к соревнованию на лучшую помощь трактором, машиной и дорогой нашему социалистическому строительству.

А. Головкин

Любитель катания тов. Рубенчик после нескольких рейсов за город вывел из строя машину, полученную коллективом Автодора работников связи г. Минска, и скоро смотался в другое учреждение. Нужно предложить этому любителю оплатить стоимость машины.

Минск

Рабкор

Наша автомашина, предназначенная для прохождения практики обучающихся на курсах шоферов, используется несколькими членами бюро коллектива для катания по улицам для собственного удовольствия. Когда же ее просят для практики, то получают ответ: «Машина не исправлена».

Рыбинск

Ив. Недолужко

Из-за невнимательного отношения окротделения совершенно распались курсы шоферов, организованные коллективом Автодора при Новосибирской посадочной фабрике. За один месяц сменилось три руководителя, назначили четвертого, но и он на занятия не является.

Новосибирск

Л. Колпаков

По 15 рублей на горючее для машины внесли кружковцы-автодоровцы завода Сельмашстрой еще в феврале. Тогда же коллектив обещал отремонтировать машину. Но до сего времени ничего не сделано, хотя кружковцы сами предлагали помочь в этом.

Ростов-Дон

А. Шаталин

Коллектив при 75 стрелковом полку существует с 1929 г., но работы никакой не ведет. Члены Автодора не платят членских взносов, да и никто их не собирает. А о кружках даже и речи нет. Нужно немедленно организовать собрание и выбрать работоспособное бюро.

Б. Кноева



Куча земли, успевшая густо зарости (повидимому не убранная при каких-то работах), лежит в одиннадцати км от Москвы — на дороге в колхоз через деревню Медведково. Сейчас, когда мы всеми мерами боремся с бездорожьем порча хорошей дороги безусловно является головотяпством. Кто должен за это ответить?

Москва

Ермолаев

В Борковическом районе много сельскохозяйственных артелей. В семи из них есть тракторы, но артели не имеют понятия об автодоровской работе, так как районное отделение совершенно ничего не делает. Стихийно, без участия райотделения, создали коллектив в артели «Новый мир». Сейчас там 302 чел., один раз в неделю производятся занятия автокружка. Остальные артели обращаются с просьбой организовать у них коллективы, но районное отделение отмахивается и ждет, что кто-нибудь за него поработает.

Борковический р-н

И. Д-ч

При наборе учащихся в группу индустриализации при Грозненском нефteinституте выделено 5 рабочих-шоферов, работающих по этой профессии по 10 лет. Эти товарищи очень недовольны, что командированы не по специальности в нефteinститут вместо автоинститута, где они совмещали бы теорию с практикой.

Грозный

М. Г.

## ПЕРВЫЙ АВТОДРОМ БУДЕТ в ЛЕНИНГРАДЕ

**ПОСТРОИТЬ** автодром специально для учебных поездок решила автодоровская общественность Ленинграда.

Необходимость в нем вызвана, с одной стороны, увеличением автомобилей, ростом автодоровских кружков, а с другой — насыщенностью движением ленинградских улиц и отсутствием свободной площади для учебной езды.

Ленинградский горсовет уже высказался за необходимость постройки автодрома; на это

будет отпущено до 200 тыс. руб. Уже намечено место для постройки — б. Семеновский плац, оборудованный под бега, который потребует лишь небольшой переделки.

Ленинградский Автодор возбуждает ходатайство о передаче ему этой работы. Предполагается при автодроме организовать учебно-прокатный пункт для автодоровцев.

Ленинград

Эсс

Управлению Разведок Курской  
Магнитной Аномалии требуются

**ЛЕГКОВЫЕ и ГРУЗОВЫЕ АВТОМАШИНЫ 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—2 т.**

В предложениях на ряду с описанием машины указывать обеспечение запчастями для неходовых марок.



Предложения адресовать: Курск, Управлению Курской Магнитной Аномалии, ул. Дзержинского, 8. Телеграфный адрес: У. К. М. А.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Акционерное Издательское Общество «ОГОНЕК»