

ЗА РУЛЕМ

21

1930



АНД УЗД ОВО
"ОГОЧЕК"

ВЫСТРЕЧУ ЧЕТЫРНАДЦАТИ ГОДУ ПРОТИ
ТУРСКОЕ РЕВОЛЮЦИОННОЕ ВЪЗРОЖДЕНИЕ
КОРОЛЯ ТУРАТОВ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ ДЕТСТВО
ИТАК, НА СНАМЪ - ЧАСТОН СТРОИТЕЛИ ИТО
ЗАБЕДА И ВАНИЕМ И ОУТАРАМЕ УСИ ГЛА



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.—Автодорожцы 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, Страстн. бульв. 11. Тел. 3-31-91; трам. А, 6, 15, 18, 23, 27.
КОНТОРА: Москва 6, Страстной бул. 11, „Огонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-61.
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 подъема, 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 общественности. 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 общественности, 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 итти нога в ногу с рабочим классом и трудовым крестьянством, помогая строить новое социалистическое общество!

И. Фельдман

ТРАКТОР, АВТОМОБИЛЬ и ДОРОГА в ЗЕРНОСОВХОЗАХ

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ 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 расходе 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 сило час 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.

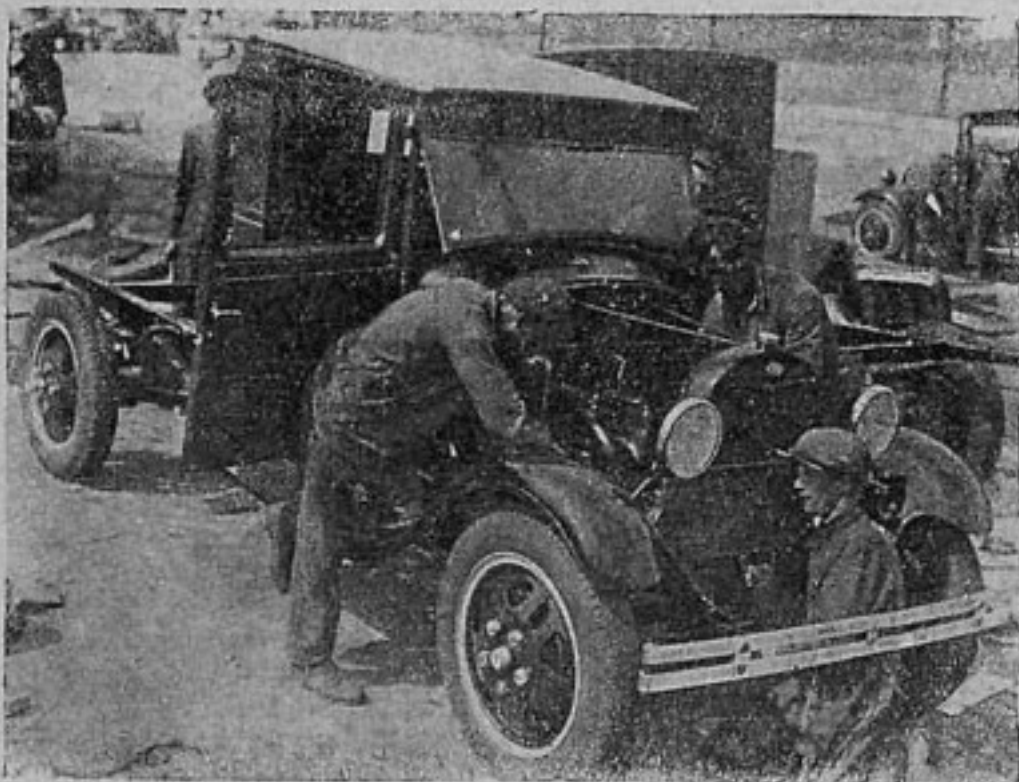
Опыт работы механизированных совхозов, колхозов и машино-тракторных станций показал всю необходимость снабжения этих хозяйств автотранспортом. Тракторные колонны без грузовых и легковых машин значительно снижают результаты своей работы. Особенно это наблюдается в крупнейших механизированных зерносовхозах,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

ВОПРОС 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
	р. к.	р. к.
У нас:		
„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.