

ПОДЪЕМ СОВЕТСКОГО ТРУДА

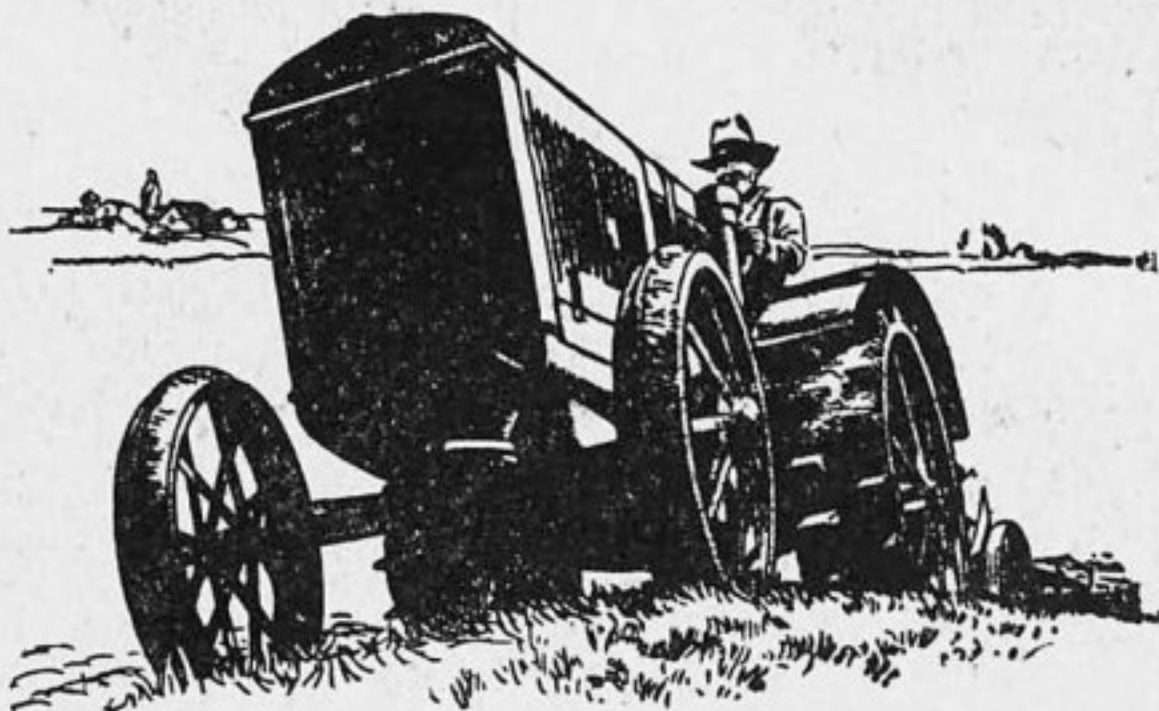
ЛИССЕР ПОБЕДИТ ПРОСТОЙ МЕТОДИЧЕСКИЙ

1931 **10**

ЗА ДУЛЪЕМ



Справа: Широко распространённый трактор Мак-Кормик-Диринг, давно считающийся в смысле мощности стандартом для сельского хозяйства. Две модели: 10-20 и 15-30. Вполне оборудованные четырёх - цилиндровые тракторы, обладающие большой мощностью для работы на шкиве, прицепном крюке и «пауэр-тэйк-оф».



Сельско-хозяйственные тракторы Мак-Кормик-Диринг „Интернационал“

Все тракторы Мак-Кормик-Диринг — 10-20, 15-30 и «Фармол» — строятся с усовершенствованными четырёх-цилиндровыми, вертикальными двигателями с расположенными в головке клапанами. Эти двигатели являются продуктом многолетнего практического опыта в производстве двигателей и тракторов, применяющихся почти во всех земледельческих странах мира. Инженеры Международной Компании Жатвенных Машин нашли этот тип двигателя наиболее отвечающим предъявляемым к сельско-хозяйственным тракторам требованиям в смысле практического использования и производительности. 4-х цилиндровый двигатель обеспечивает постоянный поток мощ-

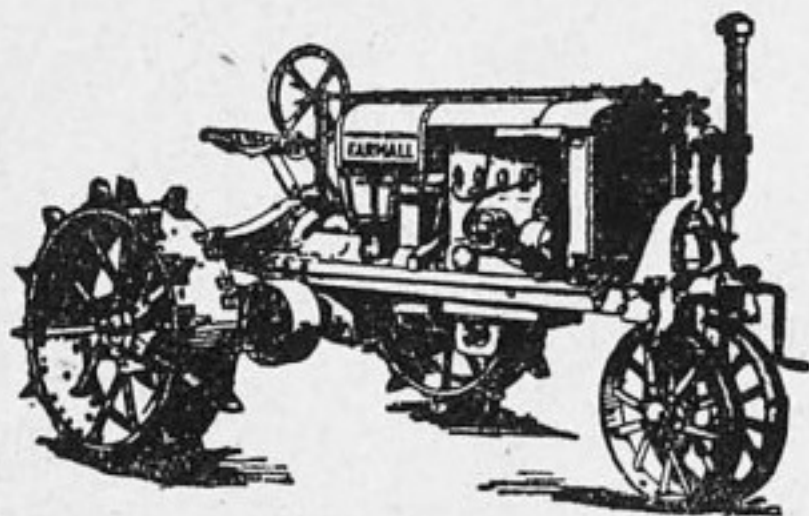
ности — по два рабочих хода на каждый оборот маховика. Этот тип двигателя облегчает управление и дает возможность строить тракторы более легкие по весу и способные быстрее передвигаться. Эти достоинства современных тракторов увеличивают значение последних и расширяют объем использования их на механизированных сельско-хозяйственных работах. Увеличенная скорость дает возможность быстрее справляться с имеющейся на руках работой, совершать более быстрые переезды и, в результате, использовать тракторы максимальное количество дней в году на прицепном крюке, шкиве и «пауэр-тэйк-оф».

International Harvester Export Company

(Incorporated)

Harvester Bldg.,

Chicago, U: S. A:



Слева: Необыкновенный четырёх-цилиндровый трактор Мак-Кормик-Диринг

«ФАРМОЛ»,

сконструированный для посева и культивации пропашных культур, а также для всяких других механизированных сельско-хозяйственных работ.



ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Четвертый год издания

Редколлегия: А. Брагин, Н. Беляев,
А. Головкин, В. Дмитриев, М. Кольцов,
инж. М. Кристи, инж. К. Купреянов,
М. Превент, Н. Осинский,
Л. Мандельяц, И. Фельдман, проф.
Е. Чудаков, И. Халепский

Требуем участия автодоровской общественности в проведении „дня трактора“	1
Включим ремонт автомобилей в работу мастерских МТС	2
Поведем решительную борьбу за здоровый трактор	3
О периодах наилучшего использования трудового участия населения в дорожном строительстве	4
Дорожное строительство на местах в безобразном состоянии	5
КОЗЛОВ.—Сдвинем, наконец, строительство советских мотоциклов с мертвой точки	6
М. КОЗЛОВ.—На фронте автотракторного строительства	8
Организацией коллективов Автодора на лесозаготовках поможем их механизации	11
Первая выставка советских глассеров	12
Проблема правильной смазки мотора	14
А. СТРАМЕНТОВ. Е. МЕРКУЛОВ.—Проложим дорогу клинкеру сквозь косность и бюрократизм	16
Новинки заграничной автотехники	20
Решительно улучшить работу Союзтранса	21
БРИГАДА „ЗА РУЛЕМ“—Ленкомтранс и Союзтранс срывают план перевозок	22
Б. АЛЬШТУЛЕР.—Система штампа—метод вредительства в Госплане БССР	23
Н. А. КОРЗУН.—Как бороться с профвредностями на автомобиле и тракторе	28
Ал. СМЕРНОВ.—Дорога через пустыню	30
Почему?	32
В номере 24 иллюстрации	

Центральный Совет Автодора—Москва, Садово-Кудринская, 17. Телеф. 4-96-15
РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв., 11. Тел. 3-31-91: трамв. А, 6, 15, 18, 23, 25.
Контора: Москва 6, Страстной бульв., 11. „Огонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-61.
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1931 год „За Рулем“: на год—4 р., 6 мес.—2 руб. 15 к., 1 м.—40 к., с приложен. „Библиотеки „За Рулем“: на год—8 р., 6 м.—4 р. 50 коп., 3 м.—2 р. 40 к. 3 в границу „За Рулем“: на год—2 долл., 6 м.—1 долл. 25 ц.

ТРЕБУЕМ УЧАСТИЯ ВСЕЙ АВТОДОРОВСКОЙ ОБЩЕСТ- ВЕННОСТИ В ПРОВЕДЕНИИ „ДНЯ ТРАКТОРА“

СТО тысяч тракторов, о которых говорил Владимир Ильич в 1919 г. на VIII съезде ВКП(б), которые могли бы заставить среднего крестьянина сказать „я за коммунию“, уже прибыли на советские поля. Размах коллективизации и социалистической реконструкции сельского хозяйства принял огромные размеры.

Неслыханно короткие сроки насыщения нашего сельского хозяйства тракторами и боевые темпы большевистского наступления привели к тому, что сотни тысяч отсталых крестьян превращаются в короткий срок в передовых ударников-колхозников, приобщаются к технике и выделяют из своей среды трактористов, рулевых и механиков.

Подготовка достаточного кадра обученных людей оказалась на деле более трудной задачей, чем даже насыщение сельского хозяйства механической силой. Все внимание партийных, профсоюзных органов и советской общественности направлено сейчас к тому, чтобы наладить возможно более полное и рациональное использование трактора, ликвидировать наблюдающееся во многих местах небрежное и варварское отношение к „стальному коню“ и укрепить совхозы, колхозы и МТС. Задача заключается не только в том, чтобы освоить уже имеющиеся в сельском хозяйстве тракторы, но быстро на ходу подготовить почву для освоения нового огромного потока тракторов, поступающих в сельское хозяйство в 1931 г.

1040 новых МТС — эта боевая программа большевистской реконструкции сельского хозяйства—требует огромного напряжения сил, участия в этой работе всей советской общественности и в первую очередь Автодора.

Союз сельхозрабочих совместно с ЦС Автодора организует в период между 10 и 20 мая „Всесоюзный день трактора“. Вся организация общества должна немедленно включиться в эту кампанию и использовать ее для борьбы за овладение тракторной техникой за бережное и рациональное использование трактора.

Центральный совет Автодора выработал ряд конкретных мероприятий, которые должны провести организации общества на местах.

- Приведем наиболее важные из них:
1. Необходимо провести специальное совещание автодоровских коллективов при колхозах, совхозах и МТС, посвященное „дню трактора“.
 2. Ликвидировать полностью обезличенную езду на тракторах.
 3. Организовать смотр автомобильного и тракторного парка, добиваясь обеспечения его всем необходимым и образцового порядка в гаражах.
 4. Популяризовать закон об уголовной ответственности водителей за небрежное и варварское обращение с тракторами.
 5. Организовать работу по повышению квалификации трактористов, организуя беседы, семинарии и курсы.
 6. Создать силами краевых, областных и районных отделов Автодора бригады для выезда в совхозы, колхозы и МТС в „день трактора“.
 7. Обеспечить создание во всех без исключения МТС коллективов Автодора, которые явились бы боевыми организациями, борющимися за образцовую постановку трактор-



Трактористка привела свой трактор на митинг перед выездом в поле.

Фото И. Ланевского

ного хозяйства, за пропаганду технических знаний. Коллективы Автодора в МТС должны быть застрельщиками социалистического соревнования и ударничества.

8. Проверить выполнение директивы Трактороцентра об использовании тракторов на дорожном строительстве.

Как известно, организации Автодора впервые в этом году по-настоящему включились в проведение весеннего сева.

Проведение „дня трактора“ автодоровскими организациями должно проходить также под знаком подведения итогов участия Автодора в весенней посевной кампании, а также немедленного развертывания подготовки тракторного и автомобильного парка к предстоящей уборочной кампании.

В кампанию по проведению „дня трактора“ следует втянуть также группы юных друзей Автодора.

Все организации общества на местах должны осознать всю важность задачи и ответственность за успешное проведение кампании, которая на них ложится.

Указания, которые дал Центральный совет, совершенно достаточны, чтобы на этой основе развернуть собственную инициативу, найти самим наилучшие методы помощи тракторному парку и вовлечения наибольшего числа трактористов в Автодор.

Мы ждем, мы требуем от всей нашей организации немедленного и активного участия в кампании „дня трактора“.

ВКЛЮЧИМ РЕМОНТ АВТОМАШИН В РАБОТУ МАСТЕРСКИХ МТС!

В порядке предложения

В № 2 НАШЕГО ЖУРНАЛА помещена статья С. Быстрова „Начинаем организованное снабжение и ремонт автомобилей в СССР“.

Мы, работники МТС Нижегородского края, считаем, что постройка ремонтных мастерских Авторемснаба потребует колоссального количества средств.

Другая организация — Трактороцентр — также тратит огромные суммы на оборудование мастерских для ремонта тракторов в МТС.

Сравнивая спецификации оборудования автомобильных и тракторных мастерских, можно убедиться в том, что большинство оборудования одинаково и что тракторная мастерская может ремонтировать и автомобили.

Поэтому мы предлагаем обсудить в нашем журнале следующее: ремонт автомобилей включить в обязанности ремонтных мастерских МТС, оборудовав эти мастерские специально автомобильными приспособлениями (вулканизационным, моечным, для регулировки тормозов, бензиновыми колонками и т. д.).

Трактороцентр и Авторемснаб должны договориться. Авторемснаб должен передать первую часть средств на оборудование и включить ремонтные мастерские МТС в свою сеть снабжения запчастями и резиной.

Таким образом уже в 1931 г. мы будем иметь 1 400 ремонтных мастерских, четвертая часть которых сможет обслужить автотранспорт капитальным ремонтом, а остальные — средним и текущим (профилактика).

Такая постановка вопроса сблизит между собой работников тракторного и автомобильного дела и должна принести громадную пользу и экономию средств.

Техинспектор Гуров М.

Ст. механик Бутурлинской МТС Тюрин Н.

Ст. механик Лукьяновской МТС

Черемухин Г.



Ударная бригада женщин-монтеров за ремонтом тракторов в Сталинградских мастерских.

Унион-фото