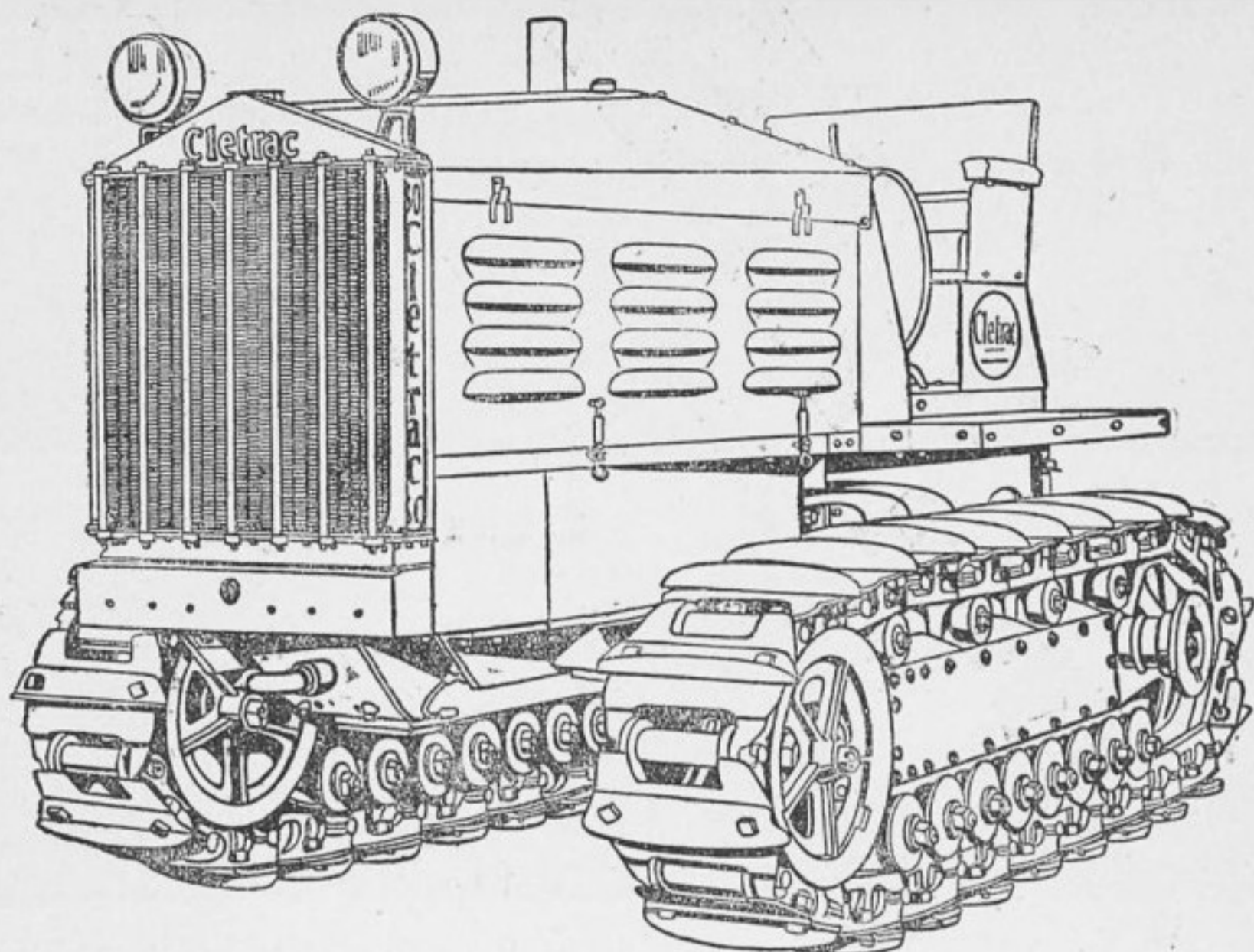


ЗА ПУЛЕМ

15 1937



АНТ. КУД. 0 80
ОГОНЕК



Клетрак 80-60 снова побил рекорд максимальной тяги.

Во время официального испытания в университете штата Небраска, трактор «КЛЕТРАК 80-60» развил отношение тяговой мощности к мощности двигателя на шкиве большее, чем тракторы других марок. При наибольшей нагрузке «КЛЕТРАК» развил 92,5% тяговой мощности по отношению к мощности двигателя на шкиве. Отношение мощностей, развитых «КЛЕТРАКОМ» превышает отношение, развиваемое любым другим трактором гусеничного типа на 3,5% и на 10,5%—развиваемое любым другим трактором колесного типа. Такие результаты испытания показывают, что конструк-

ция и способ передачи силы двигателя к задним колесам, установленным на анти-фрикционных подшипниках тяжелого типа, обеспечивают модели «КЛЕТРАК 80-60» такую производительность, какой не достиг еще ни один другой трактор.

Кроме того, это доказывает, что в модели 80-60 соотношение между силой тяги и весом трактора выбрано совершенно правильно, что очень важно для правильного сцепления с землей. Таких результатов нельзя было бы достичь при сколько нибудь заметном буксовании, или при чрезмерной тяжести трактора.

Представитель в СССР: Инж. М. С. Моррис, Гостиница Савой, Москва.

THE CLEVELAND TRACTOR COMPANY
Cleveland, Ohio, U. S. A.



ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Четвертый год издания

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

Боевая задача московских автодорожцев	1
Стройка Харьковского тракторного гиганта заканчивается	2
Н. ОСИНСКИЙ — О героических подвигах Е. Сербина	4
Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ — Как идет строительство московских мостовых	8
Первый областной съезд Ленинградского автодора	11
Крепим моторизацию погранохраны	12
Памяти погибших командиров	13
Проф. К. КУПРЕЯНОВ — Использование местных материалов для дорог	14
М. ФАЙНГАР — виноваты ли нефтяные асфальты в разрушении московских мостовых	18
Всесоюзный дорожный конкурс	20
ТАТЬЯНА ТЭСС — С точки зрения машины	24
Инж. К. ШАРАПОВ — Малолитражный автомобиль „НАТИ“	27
А. КИЛЬДЮШЕВ — Нижегородский край должен иметь хорошие дороги	29
Письма с мест	30
На общественный суд!	32

В номере 28 иллюстраций

Центральный Совет Автодора — Москва, Садовая-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. 5-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1931 год „За Рулем“: на год — 4 р., 6 мес. — 2 р. 15 к., 3 м. — 1 р. 10 к., с приложен. „Библиотеки „За Рулем“: на год — 8 р., 6 м. — 4 р. 50 к., 3 м. — 2 р. 40 к. За границу „За Рулем“: на год — 2 долл., 6 м. — 1 долл. 25 ц.

БОЕВАЯ ЗАДАЧА МОСКОВСКИХ АВТОДОРОВЦЕВ

РЕШЕНИЯ июньского пленума ЦК „О московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР“ представляют четкую и конкретную программу борьбы с отставанием городского хозяйства от общего хозяйства страны.

Успешно осуществляя социалистическую пятилетку, партия добилась значительных сдвигов и в развитии городского хозяйства СССР, но имеющиеся достижения не удовлетворяют в достаточной мере гигантски возросших потребностей и бытовых нужд трудящихся масс, в частности, такого многонаселенного столичного города, как Москва.

Пленум ЦК наметил ряд решительных мер к улучшению городского хозяйства. На основе этих решений московские обком, горком, облисполком и горисполком вынесли практические решения по улучшению городского хозяйства.

На московскую организацию Автодора ложится обязанность принять самое активное участие в выполнении этих решений и в частности в коренном переустройстве дорожного и подземного хозяйства Москвы.

Нужно со всей откровенностью признать, что московская организация Автодора, несмотря на указания Центрального совета, до сего времени не уделяла дорожному строительству в Москве достаточного внимания.

Рекордные безобразия, имевшие место в дорожном строительстве прошлого года, к сожалению не мобилизовали московских автодорожцев на помощь дорожному строительству. Дорожный сезон нынешнего года начался также без участия московских автодорожцев. До сего времени, несмотря на постановление июньского пленума и московских руководящих организаций, Мосавтодор как следует не включился в работу по улучшению дорожного хозяйства.

Много времени уже упущено, но еще многое можно сделать, если московские автодорожцы как следует возьмутся за работу, если осуществят все те решения, которые были приняты на конференции по дорожному строительству в Москве.

Московский автодор в целом, как это было решено на городской конференции московских автодорожцев, должен взять длительное шефство над улицами Москвы. Отдельные коллективы должны взять шефство над прилегающими к ним дорожными участками.

Коллективы на крупных стройках Москвы должны добиваться немедленного проведения под'ездных путей к строительству.

Районные отделения и коллективы должны добиваться создания при крупных жактах комиссий содействия дорожному строительству.

Развернуть социалистическое соревнование между коллективами на лучшее содействие дорожному строительству.

Организовать автодорожские посты на всех крупных объектах работ.

Организовать автодорожские субботники на помощь дорожному строительству.

Работу московской организации Автодора по содействию дорожному строительству до сего времени нужно признать неудовлетворительной. Разве не позорно, что некоторые районные отделения до последнего времени не имели даже дорожных секций?

Автодорожская организация Красной столицы должна показать образец четкой, боевой работы на одном из важнейших участков городского строительства. Этого ждет, этого требует вся автодорожская общественность.

СТРОЙКА ХАРЬКОВСКОГО ТРАКТОРНОГО ГИГАНТА ЗАКАНЧИВАЕТСЯ

Подготовим выпуск первых тракторов

СТРОИТЕЛЬНЫЕ работы на Харьковском тракторном закончены.

Благодаря встречному промфинплану, предъявленному рабочими, срок строительства сократился почти на три месяца.

Завершаются героические усилия рабочих Тракторостроя, успехи которых находят живой отклик во всей стране. С начала июня заканчивалась в отдельных цехах кладка кирпича. Вместо обычной нормы 800 кирпичей на каменщика за смену бригады в эти решающие дни достигли 2047, затем 2646 и мирового рекорда 2754 кирпича на каменщика. „Качество работы безупречное“. Темпы бетонных работ получили исключительное значение в последний период строительных работ. И на Харьковском тракторострое достигнуты последние небывалые рекорды: 430—452—500 замесов в одну смену (в 7 час. 35 мин.).

В шуме и грохоте заканчиваемых работ, создающих великолепный тракторный гигант, вспоминаешь, что было на площадке еще год назад.

Начали с того, что в 74 дня построили на площадке специальный кирпичный завод, с производительностью в 80 млн. штук кирпича. Теперь этот завод, как и карьеры Тракторостроя, снабжают Харьков в большом количестве строительным материалом. Одновременно с заказами в Америку шло обсуждение типа трактора, который должен выпускать новый гигант — гусеничный „Катерпиллар“ или колесный „Интер“.

Победила мысль о дублировании Сталинградского завода, об использовании этого первого опыта строительства у нас крупного тракторного завода.

Однако дублирование вовсе не было автоматическим. Командные кадры Харьковского тракторостроя крепко связались со Сталинградским, тщательно следили за ходом его работ, чтобы на его ошибках научиться лучше строить второй тракторный гигант. Был уточнен генеральный план, существенно измененный для Харьковского завода. Цеха не так разбросаны, как на Сталинградском заводе. В одном месте скомпанованы сборочно-механический, инструментальный и главный магазин. Получился как бы один громадный цех—500 м длины и 110,7 м ширины. Это дает возможность перехода завода и на производство гусеничных тракторов с сравнительно небольшими доделками.

Упростило, удешевило и, главное, ускорило все строительство на Харьковском тракторном переключение самого большого сборочно-механического цеха полностью на железобетон вместо железных конструкций. В значительной части чугунно-литейный цех построен из железобетона с сокращением площади по сравнению со Сталинградским.

Технологическая часть поставлена на тех же началах, что и на Сталинградском заводе, но со значительными улучшениями. Строи-

тельство велось „подрядным“ способом, с передачей отдельных частей его специализированным строительным организациям, в условиях полного контроля главного руководства над ходом работ. Установлены значительные успехи почти всех строительных контрагентов на Тракторострое (особенно Индустроя), за исключением ВЭО, которое выполнило строительство теплоэлектроцентрали всего лишь на 60%.

С начала июля Харьковский тракторный вступил в период сплошных монтажных работ. Дело за оборудованием. В то время как с положением импортного оборудования наступило значительное улучшение, все еще плохо с оборудованием внутреннего производства. На 20 июня было недополучено до тысячи станков. Необходимо нажать на соответствующие отрасли нашей промышленности, мобилизовать внимание автоторовской общественности.

На самом строительстве автодорожские организации должны обратить внимание на то, в каком состоянии поступает оборудование и как оно содержится. Последние сведения вызывают тревогу. На площадку к периоду сплошных монтажных работ поступило оборудование на 1300 тыс. руб. По данным ВСНХ „состояние этого оборудования абсолютно недопустимо — полный хаос, машины разбросаны на огромном пространстве, без всякого учета, упаковка частично повреждена“.

Харьковскому тракторному требуется для двух смен 11500 рабочих. Пока основное ядро составляет 1800 рабочих, завербованных на разных заводах, 3000 рабочих готовятся на опытном заводе. Командный состав завода — 1000 человек — тщательно изучает основные процессы работы на других заводах (в Ленинграде, Харькове, Сталинграде).

Особенно тщательно изучаются и осваиваются процессы на Сталинградском тракторном.

Но несмотря на то, что рабочие и командный состав приступают к конвейерной работе на ХТЗ с неизмеримо большей подготовкой, чем на Сталинградском тракторном, руководство ХТЗ берет очень робкие темпы производства на первоначальный период работ. Неудачи первых шагов Сталинградского тракторного, повидимому, делают чрезмерно осторожной дирекцию ХТЗ. На первые месяцы намечается следующее производство: октябрь—130, ноябрь—340, декабрь—1115 и с января—2000 тракторов в месяц.

Такие чрезмерно осторожные темпы для начала ничем не оправданы. Они не соответствуют ни мощности завода, ни качеству его строительства, ни уровню его оборудования, ни подготовленным кадрам, которые (не в пример Сталинградскому заводу) ХТЗ дают.

Рабочая общественность завода должна потребовать от заводоуправления значительно расширить первоначальный план производства, рабочие должны выдвинуть встречный план.

Нужно, чтобы рабочие организации завода—