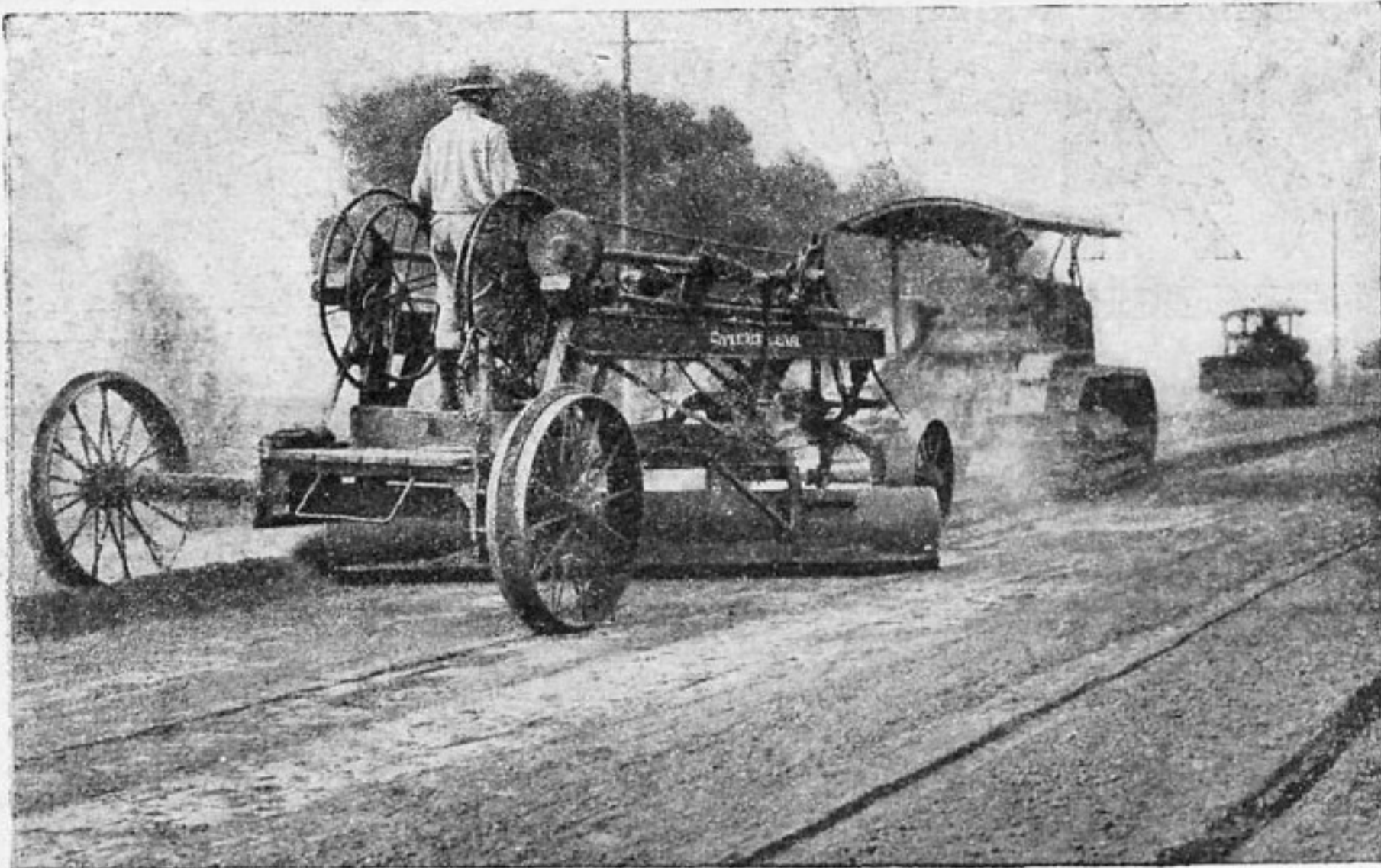


ЗА РУЛЕМ



**В ДНИ XIII ГОДОВЩИНЫ
ПРИБЛЕЧЕМ ВНИМАНИЕ СОВЕТСКОЙ
ОБЩЕСТВЕННОСТИ К УСИЛЕННОЙ
МОЩИ, МЕХАНИЗАЦИИ И
МОТОРИЗАЦИИ ГЕРОИЧЕСКОЙ
КРАСНОЙ АРМИИ**





ДОРОГИ,

ВЫДЕРЖИВАЮЩИЕ БЫСТРОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ДВИЖЕНИЕ

При помощи трактора и машин «Катерпиллар» можно строить прочные дороги, которые будут долго служить, сохраняя свой рельеф и гладкую поверхность в течение многих лет без ремонта.

Даже при непрерывном легковом и грузовом движении эти дороги можно сохранять без колеи и выбоин.

Дорожные струги обладают способностью сдвигать огромные пласты земли, и, благодаря легкому управлению ими, работа производится быстро и тщательно. Тракторы «Катерпиллар» не буксуют, обладают надежным сцеплением с почвой и большой мощностью и отличаются также поворотливостью и послушностью управления. Дорога легко профилируется таким образом, что вода стекает с нее, как по крыше, а с обеих сторон прорываются каналы для отвода воды. Благодаря движению по дороге, поверхность ее вскоре уплотняется. Удачно сконструированные машины «Катерпиллар» следят за исправностью дорог; они исправляют повреждения, наносимые дорогам транспортным движением, прежде чем погода превращает царапины в глубокие выбоины и помешает нормальному движению; способствуют также уменьшению количества пыли на дорогах.

Такой порядок удовлетворяет автомобильных путешественников, желающих быстрого и безопасного передвижения по гладким дорогам. Это легко и экономно может быть осуществлено при помощи оборудования «Катерпиллар».

Штабквартира Технических Представителей
Тракторной Компании Катерпиллар:
Отель Савой, Москва.

Caterpillar Tractor Co.
Peoria, Illinois, U. S. A.

Тракторы. Комбайны.
Дорожно-строительные машины

КАТЕРПИЛЛАР

Товарный Знак Зарегистрирован

ТРАКТОРЫ



ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО
О-ВА АВТОДОР. ВЫХОДИТ ДВА
РАЗА в МЕСЯЦ

Четвертый год издания

Редколлегия: А. Браши, Н. Беляев,
А. Головкин, В. Дмитриев, М. Коль-
цов, инж. М. Кристи, инж. К. Курпре-
янов, М. Презент, Н. Осинский,
Л. Мандельяну, И. Фельдман, проф.
Е. Чудаков, И. Халепский

СОДЕРЖАНИЕ

Н. КУЙБЫШЕВ.—Красная армия— страж социалистического строи- тельства	1
А. ЛЕЖАВА.—Требуем внимания к производству трехосных автомо- билей	4
Привет вождю красной армии . .	5
БРИГАДА.—Поднимем обществен- ность на борьбу за шестиколески	6
В. ЛЕБЕДЕВ.—Будем строить трех- осные машины	7
Проф. Н. ВЕТЧИНКИН.—Гусеничное приспособление для шестиколес- ных автомобилей	8
А. ВЕРХОВСКИЙ.—Массовый воен- ный маневр на автомобилях . . .	11
Встретим вторую большевистскую весну боеспособными трактор- ными колоннами	14
А. ЛЯСС.—На фронте дорожного строительства	16
ЛУКША.—Как создавался дорожный прорыв	19
СМОЛЯК.—Так могут работать лишь вредители	20
М. КОЗЛОВ.—На фронте автотрак- торостроительства	24
Инж. КИНАЦ.—Разжижение масла в моторе	26
По письмам рабкоров-автодорожцев	30

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, 25.
КОНТОРА: Москва, 6, Страстной бул., 11.
„Огонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-61.

КРАСНАЯ АРМИЯ — СТРАЖ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

ТРИНАДЦАТАЯ годовщина Красной армии исполняется в период, когда с особой резкостью и наглядностью обнаруживаются экономические и политические различия между двумя системами — капиталистической и социалистической.

По одну сторону границы — капиталистический мир, разедаемый внутренними противоречиями, разрушаемый глубоким экономическим кризисом, порождающим массовую нищету и безработицу и, как следствие их, обострение классовой борьбы; по другую сторону — Союз советских социалистических республик, успешно индустриализирующий свое народное хозяйство, коллективизирующий сельское хозяйство, выкорчевывающий последние корни капитализма, победно строящий социализм.

Резкая противоположность в экономическом и политическом положении у нас и у них настолько рельефно вырисовывается в современной международной обстановке, что слепому становится видно, как быстро и методично ширятся позиции социализма и рушатся устои капитализма.

Создающееся положение вызывает, и не может не вызывать, со стороны мирового империализма попытки к перестройке своих отношений к Советскому союзу. Империалисты пытаются принять меры, которые срывали бы наше социалистическое строительство и создавали общественное мнение внутри капиталистического мира, облегчающее воинственные мероприятия против нас и подготовку вооруженных сил для военной интервенции.

Сведения, имеющиеся в нашем распоряжении, и прежде всего результаты судебного процесса так наз. «промпартии», со всей ясностью вскрывают намерения наших классовых врагов и рисуют со всеми подробностями, как тщательно империалисты готовятся к походу против СССР.

Четырнадцатый год существует Советский союз. 13 лет существует Красная армия. История доказала, что каждый новый год укрепляет советскую власть, рост народного хозяйства и обороноспособность страны.

Если в прошлые годы идеологи капитализма и их «социалистические» лакеи могли надеяться на ликвидацию советской власти путем внутреннего контрреволюционного переворота или постепенного ее перерождения при участии правых и «левых» оппозиций и уклонов, то ныне мечтать о чем-либо подобном по меньшей мере наивно. Всякая пища для подобных надежд уничтожена практикой социалистического строительства.

Осознание этого положения естественно ставит перед империализмом по-новому вопрос о ликвидации Советского союза. И это прежде всего выдвигает срочность вопроса, так как всякому теперь понятно, что каждый лишний день отсрочки дает прирост экономической, а следовательно, и политической и военной мощи Советского союза; это в свою очередь усложняет и затрудняет всякие мероприятия по организации военной интервенции.

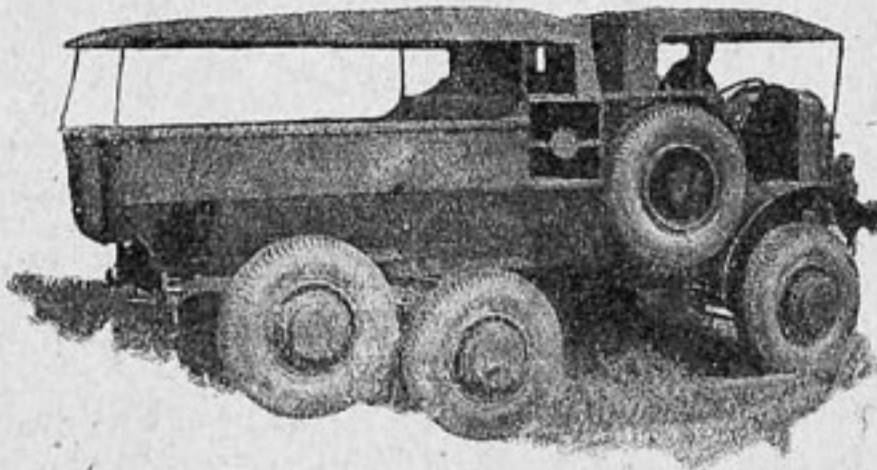
Этот общий и краткий разбор позиций империализма, с одной стороны, объясняет причины его современной воинственной политики, с другой — ставит перед нами во весь рост вопрос о нависшей военной опасности, о необходимости со всей энергией укреплять обороноспособность нашей страны.

Одним из основных элементов обороны нашей страны является наша Красная армия. Говоря о ней в дни ее тринадцатилетнего юбилея, мы не должны и не можем ограничиваться лишь торжественными юбилейными речами, воспоминанием ее подвигов на фронтах гражданской войны, восхвалением ее политических и военных достижений на сегодняшний день, изливанием чувств любви и уважения к стражу социалистического строительства.

Торжественные собрания трудящихся, посвященные годовщине Красной армии, естественно будут повсюду в дни праздника. Они неизбежны и необходимы, являясь наиболее легкой формой привлечения внимания широчайших трудящихся масс к Красной армии и вопросам обороны. Однако и эти торжественные собрания должны быть по своему содержанию насыщены темами, разъясняющими современное международное положение, вытекающую из него угрозу военной опасности и главнейшие задачи, стоящие перед страной в связи с необходимостью укрепления ее обороноспособности.

Среди этих задач на ряду с укреплением боеспособности Красной армии

должны быть больше чем когда-либо заострены задачи сплоченности трудящихся вокруг коммунистической партии на основе политической и экономической линии ее Центрального комитета для выполнения пятилетнего плана строительства социализма в нашей стране в четыре года и в частности для выполнения и перевыполнения контрольных цифр народнохозяйственного плана, намеченного на 1931 г.



Но, повторяем, ограничиться только организацией юбилейных собраний, хотя бы и насыщенным соответствующим содержанием, недостаточно. Необходимо практическая работа по

укреплению боеспособности Красной армии, к которой мы неоднократно призывали нашу автодоровскую общественность. Эта практическая работа должна проявиться в непосредственном участии в жизни и учебе красной казармы, в укреплении, углублении и расширении шефства над воинскими частями путем идейной и материальной помощи, в классовом, политическом и культурном воспитании бойца (организация социалистических соревнований по боевой подготовке) и т. д.

На ряду с практической работой по укреплению боеспособности Красной армии автодоровские коллективы должны заострить свое внимание и на организации военной работы внутри Автодора, имеющей огромное значение на случай войны.

В юбилейные дни Красной армии автодоровские организации должны на собраниях своих коллективов поставить специальные доклады о Красной армии и военной работе Автодора.

Моторизация Красной армии требует значительного количества красноармейцев, знакомых с автомобилем и трактором, знающих мотор внутреннего сгорания, умеющих владеть рулем. Краткость сроков военной службы затрудняет подготовку внутри армии нужных ей специалистов, ограниченная емкость не позволяет ей отрабатывать в запас не-

обходимого количества специалистов на мобилизационное развертывание армии.

Перед Автодором в связи с этим была поставлена задача подготовки шоферов и трактористов среди трудящейся молодежи призывного возраста. В дни праздника Красной армии всем автодоровским организациям необходимо проверить эту работу, выправить недочеты, усилить темпы с тем, чтобы при очередном призыве влить в ряды Красной армии возможно большее количество подготовленного молодняка.

Для этого должна быть усилена и углублена военная подготовка трудящихся старших возрастов, обучаемых в автодоровских кружках и курсах.

Одним из реальных мероприятий по укреплению боеспособности Красной армии является организованный Центральным советом Автодора сбор средств на постройку отряда трехосных автомобилей для Особой краснознаменной дальневосточной армии. Средства на этот отряд должны быть собраны уже к настоящей годовщине и нет сомнения, что они будут собраны. Однако мы полагаем, что вряд ли миллионная автодоровская организация ограничится передачей Красной армии одного автоотряда. Вслед за первым переданным автоотрядом Автодор должен продолжить кампанию по сбору средств для постройки и передачи Красной армии еще несколько таких автоотрядов. Учитывая опыт Осоавиахима по сбору средств на десятки



На маневрах Красной армии

Унион-фото.

эскадрилий-самолетов, мы полагаем, что подобные же сборы средств на автоотряды встретят среди автодоровской общественности, а через нее и среди широчайших трудящихся масс нашей страны самый живой отклик.

Необходимо поэтому в юбилейные дни Красной армии максимально усилить кампанию по сбору средств на постройку трехосных автомашин, помня, что, помогая моторизации Красной армии, мы реально повышаем ее техническую мощь, а следовательно и общую боеспособность.

В дни годовщины Красной армии Автодор должен повернуться лицом к ней. В эти дни Автодор должен еще больше укрепить тесную и непрерывную связь с ней. В эти дни автодоровская общественность должна окружить вниманием свою героическую армию, закрепить, углубить и расширить активное участие в ее жизни, быте и учебе.

Н. Куйбышев

...ЕСЛИ ПРИНЯТЬ ВО ВНИМАНИЕ, ЧТО БУДУЩАЯ ВОЙНА БУДЕТ МЕХАНИЗИРОВАНА ДО ПОСЛЕДНИХ ПРЕДЕЛОВ, ЧТО МАШИНЕ В ЭТОЙ ВОЙНЕ БУДЕТ ПРИНАДЛЕЖАТЬ ОДНА ИЗ ГЛАВНЕЙШИХ И РЕШАЮЩИХ РОЛЕЙ, СТАНЕТ СОВЕРШЕННО ОЧЕВИДНЫМ, ЧТО ИСХОД БОРЬБЫ БУДЕТ В ОГРОМНОЙ СТЕПЕНИ ЗАВИСЕТЬ ОТ УМЕНЬША НАИБОЛЕЕ ПРОДУКТИВНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЭТУ МАШИНУ. ОТСЮДА ВЫТЕКАЕТ НЕОБХОДИМОСТЬ ОСОБЕННО ОСТРО В ДАННЫЙ МОМЕНТ ПОСТАВИТЬ ВОПРОС О ВЫДЕЛЕНИИ ИЗ СВОЕЙ СРЕДЫ И О СООТВЕТСТВУЮЩЕЙ ПОДГОТОВКЕ НУЖНЫХ НАМ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИХ КАДРОВ.

Из речи К. Е. Ворошилова на IX съезде ВЛКСМ

ТРЕБУЕМ ВНИМАНИЯ К ПРОИЗВОДСТВУ ТРЕХОСНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

АВТОДОР с самого начала своей организации поставил вопрос о необходимости производства трехосных автомобилей наряду с двухосными автомобилями нормальной конструкции.

Однако до настоящего времени со стороны производственных организаций и в частности со стороны ВАТО этому вопросу все-таки не уделяется должного внимания.

Назначенная Автодором специальная бригада для выяснения этого вопроса установила для автомобилизации Союза имеет, по настоящего времени не имеют даже ясных перспектив по выпуску трехосных автомобилей.

Между тем проблема трехосного автомобиля для автомобилизации Союза имеет по нашему мнению, первостепенное значение. Трехосный автомобиль является совершенно необходимым для военных целей. Однако было бы ошибочным предполагать, что производство автомобилей такого типа должно обслуживать только военное ведомство. Трехосный автомобиль одновременно является прекрасным средством транспорта для различных дорожных условий и для сельских дорожных условий.

Обслуживание современного укрупненного сельского хозяйства, крупных колхозов и совхозов должно производиться при помощи автомобиля достаточно высокого тоннажа. Только при условии трехосной конструкции автомобиля эта задача является разрешимой, так как двухосные автомобили повышенного тоннажа не смогут рентабельно работать на наших обычных проселочных дорогах.

В соответствии с этим абсолютно необходимо окончательно разрешить вопрос о производстве трехосных автомобилей, имея в виду следующие его преимущества:

1. Трехосный автомобиль при том же тоннаже дает **меньшую нагрузку** на полотно дороги, нежели двухосный автомобиль. Это получается потому, что груз распределяется не на **четыре** опорных точки, а на **шесть** опорных точек. Напряжение в полотне дороги резко уменьшается, и при условии даже плохих дорог **тоннаж** автомобиля может быть **повышен**. Отсюда следует, что **применение** трехосного автомобиля должно дать **огромную экономию** в дорожном строительстве и в поддержании дорог в рабочем состоянии. Повышение же тоннажа автомобиля должно дать **большую экономию** в смысле **себестоимости перевозок**.

2. Увеличение числа опорных точек дает возможность эксплуатации трехосного автомобиля на **мягком** грунте. Благодаря наличию **шести** опорных точек, при условии снабжения колес автомобиля двумя скатами, опорная поверхность у трехосного автомобиля получается настолько большая, что дает возможность работать на сравнительно мягких грунтах, на которых двухосный автомобиль соответствующего тоннажа работать не может. Наличие двух ведущих осей у трехосного автомобиля также способствует **хорошей проходимости** автомобиля этого типа по плохим дорогам. Наконец, для дальнейшего улучшения проходимости трехосного автомобиля конструкция

двух его задних осей позволяет легко использовать цепь. Снятие и надевание такой цепи производится довольно быстро и занимает не больше пяти минут, и при условии эксплуатации автомобиля по очень плохим дорогам или в зимнее время такая цепь может оказаться особенно полезной.

3. При езде по неровной дороге трехосный автомобиль **получает меньшее сотрясение**, нежели двухосный автомобиль. Это качество трехосного автомобиля отчасти объясняется тем, что его колеса создают меньшую нагрузку на полотно дороги, чем колеса двухосного автомобиля при условии того же тоннажа. Главным же образом это качество трехосного автомобиля обуславливается специальной подвеской его двух задних осей. Благодаря специальной подвеске рама автомобиля в этом случае получает сотрясение, **примерно вдвое меньшее**, чем рама двухосного автомобиля. Это качество трехосного автомобиля чрезвычайно ценно для автобусов.

4. Трехосный автомобиль обладает **значительно большей устойчивостью**, чем двухосный, и менее склонен к заносу при быстрой езде по скользкой дороге.

5. При условии правильной организации производства трехосный автомобиль потребует **меньше металла** на одну полезную тонну, нежели двухосный автомобиль. Если принять, что конструкция трехосного автомобиля является однотипной с конструкцией двухосного автомобиля, т. е., что основные агрегаты — двигатель сцепления и коробка скоростей — берутся те же, то повышение тоннажа благодаря введению третьей оси идет, гораздо быстрее, чем увеличение мертвого веса автомобиля.

В условиях металлического голода в Союзе это обстоятельство, безусловно, должно иметь огромное значение.

6. При правильно организованном производстве **стоимость одной тонны грузоподъемности** должна получиться ниже в случае трехосного автомобиля. Согласно данным заграничных автомобильных производств, главным образом английских, удорожание трехосного автомобиля по сравнению с двухосным получается в пределах 20—25 проц., в зависимости от организации производства. В то же время при условии эксплуатации автомобиля по дорогам с твердой корой повышение тоннажа благодаря введению третьей оси достигает 30—35 проц. Таким образом при той же производственной программе, выраженной в денежных единицах, страна получит большее число тонн грузоподъемности парка при производстве трехосок.

Все изложенное заставляет нас еще раз со всей решительностью поднять вопрос о том, что для автомобиля среднего и высокого тоннажа трехосная конструкция является для нас особенно желательной. Производство трехосных автомобилей не должно явиться приложением к производству автомобилей двухосной конструкции. А для среднего и высокого тоннажа оно должно быть развито по крайней мере в том же объеме, как и производство двухосных автомобилей.

А. Лежава

ПРИВЕТ ВОЖДЮ КРАСНОЙ АРМИИ!

ПОЧТИ в одно время с юбилеем славной рабоче-крестьянской Красной армии трудящиеся всего Союза и Красная армия отмечают юбилей — 50-летие одного из лучших учеников Ленина, — вождя и организатора Красной армии, большевика-ленинца Климентия Ефремовича Ворошилова.

Имя т. Ворошилова, несмотря на сравнительно короткий срок существования общества Автодор, связано с ним.

Еще в 1928 г., когда общество Автодор насчитывало всего 4 месяца существования, школьники и культработники села Куртамыш, Курганского округа, Уральской области, собрав трудовые копейки на постройку военных автомобилей, прислали их т. Ворошилову с просьбой открыть сбор средств на эту цель.

Тов. Ворошилов обратился тогда в Центральный совет Автодора со специальным письмом, в котором писал:

„Повидимому придется обсудить вопрос об открытии кампании в пользу добровольного военного авто-строительства. Я лично полагаю, что кампанию открыть придется“.

Поднятая в свое время Автодором кампания получила в последние месяцы должный размах.

В кампанию включились профсоюзные массы: металлисты решили создать колонну шестиколесных автомобилей имени IX съезда ВСРМ, союз местного транспорта решил создать специальную колонну броневых шестиколесных машин «Наш ответ интервентам»; кроме того, для создания отряда имени Автодора для ОКДВА собрано уже 55 870 рублей.

В прошлом году Автодор, в лице московских и ленинградских товарищей впервые выступил на маневрах РККА.

Тов. Ворошилов не прошел мимо этого факта, имеющего большое значение для военной подготовки трудящихся, и в статье «Боевой привет» писал:

„Не сомневаюсь, что автодоровская молодежь с тем же энтузиазмом, с тем же подъемом, с каким она преодолевает трудности на хозяйственном фронте, выполнит все задания военного командования, памятуя, что будущая война потребует величайшего напряжения и непосредственного участия в ней широчайших рабочих и крестьянских масс. Уверен, что наши автодоровцы всегда будут готовы по призыву советской власти пересечь от руля автомобиля и трактора за руль бронемашин и танка“.

Автодоровцы с честью выполнили наказ вождя Красной армии. Их работа получила положительную оценку в приказах военного командования.

В день пятидесятой годовщины т. Ворошилова миллионная автодоровская организация не

должна пройти мимо данных им указаний в речи на IX съезде ВЛКСМ.

„Товарищи, — говорил т. Ворошилов, — мы живем в исключительную эпоху... Мы достраиваем уже фундамент этого нового общества“.

Нужно помнить всегда, ежечасно, ежеминутно, что.

„Нам приходится и в данный момент работать под постоянной угрозой интервенции. Угроза нападения все больше и определеннее нависает над нами... Война может разразиться в любое время“.

Стоя у станков, сидя за рулем трактора и автомобиля, работая на постройке дороги, автодоровские массы и все трудящиеся Советского союза по первому зову возьмутся за оружие, но этого будет недостаточно.

Говоря о будущей войне т. Ворошилов указывает, что

„Война в нынешних условиях требует огромного количества машин, при чем машины различного назначения, разных названий и огромной технической сложности. Война механизмуется, машинизируется, индустриализуется, превращаясь тем самым в огромную, весьма сложную фабрику истребления людей“.

Политика коммунистической партии — политика мира.

СССР ведет борьбу против войны, которую готовят империалисты. В случае вынужденной войны для защиты Союз потребуются квалифицированные механики, техники,

„потребуются люди, готовые не только умирать, но и умеющие правильно обращаться с каждым винтиком этой весьма грозной, далеко не приятной военной машины“.

Из опыта последних лет империалистической войны, печати и выступлений бывших и настоящих генералов, работающих по подготовке войны против нас, известно, что будущая война будет механизирована до последних пределов, что машине в этой войне будет принадлежать одна из главнейших и решающих ролей“.

Перед нами задача по-настоящему, по большевистски подготовиться сейчас, чтобы «наиболее продуктивно использовать эту машину».

В день 50-летия вождя рабоче-крестьянской Красной армии, т. Ворошилова, мы, миллионная общественная организация Автодор, заверяем, что войны мы не хотим, но к ней будем готовы, и идею вождя — моторизацию Красной армии и его наказ быть готовыми к будущей войне, усвоить военную технику выполним и будем готовиться по-настоящему по-большевистски.

Да здравствует РККА и ее вождь т. Ворошилов!

Под его руководством в будущих боях мы победим!



Наркомвоенмор К. Е. Ворошилов.
К 50-летию со дня рождения

ПОДНИМЕМ ОБЩЕСТВЕННОСТЬ НА БОРЬБУ ЗА ШЕСТИКОЛЕСКИ

ВОПРОС о производстве шестиколесных автомобилей до сего времени висит в воздухе, так как никто специально им не занимается. Поднятая Автодором кампания в печати хотя и сдвинула этот вопрос с места, но конкретных мероприятий до сих пор нет.

В связи с этим, Автодор организовал бригаду, которая всесторонне изучила вопрос о шестиколесках. Бригада выявила, что произ-



Шестиколесные машины на маневрах французской армии

водство шестиколесных автомобилей, конструкция которых в основном базируется на типах нормальных автомобилей («Форд-АА», «АМО-2» и «Я-5»), не предусматривалось ни на одном из строящихся автозаводов. Поэтому для шестиколесок до настоящего времени не запроектировано ни площадей, ни оборудования. Нигде не имеется даже конкретного плана развертывания производства шестиколесных автомобилей.

ВАТО считает, что к этому вопросу оно может подойти вплотную лишь после длительных испытаний опытных образцов. Производство шестиколесных автомобилей в 1931 г. налажено не будет, а будут производиться лишь эксперименты над опытными образцами; само же производство будет подготавливаться для пуска в 1932 г.

Нужно отметить, что ВАТО считает возможным наладить производство шестиколесок на Нижегородском заводе, Ярославском и АМО. Но до организации этого производства ВАТО решило в текущем году приступить к сборке шестиколесок (типа «Форд») из частей, закупленных за границей. Предправления ВАТО т. Михайлов в связи с этим подчеркнул, что валютных контингентов на агрегаты для трехосных автомобилей ВАТО не получило. По мнению т. Михайлова эта закупка должна быть проведена за счет валютных средств других учреждений, которые нуждаются в шестиколесных автомобилях и сборка которых может быть налажена на Нижегородском автосборочном заводе (бывш. «Гудок Октября»).

Бригаде не удалось добиться каких-либо материалов в ВАТО по вопросу о шестиколесках, так как по заявлению члена правления ВАТО т. Голикова этот вопрос еще только «прорабатывается» и на правлении ни разу не стоял. Организующего центра или даже ответственных исполнителей по организации производства шестиколесок в ВАТО не имеется.

Следует еще отметить, что ВАТО отказывается от разрешения вопроса, связанного с рациональным использованием шестиколесных машин в хозяйстве вообще и в сельском секторе в частности путем применения автоприцепов. Производство автоприцепов ВАТО ставить не предполагает, считая более удобным передать его другим организациям, несмотря на то, что в автоприцепках используется большое количество автомобильных деталей. Заметим, что применение прицепов к шестиколескам повышает грузоподъемность их на 50 проц.

В заключение бригада считает необходимым отметить инициативу завода АМО, который уже выработал конкретный план развертывания производства у себя шестиколесных автомобилей, но по странной случайности в аппарате ВАТО этот план никому неизвестен.

Считая, что трехосные автомобили в условиях бездорожья крайне необходимы для всего нашего хозяйства и особенно для укрепления обороноспособности страны, бригада в своих выводах предлагает:

Обратить внимание НКРКИ на недопустимую затяжку практического разрешения вопроса как с типом, так и с постройкой шестиколесных автомобилей на заводах ВАТО.

Просить президиум ВСНХ СССР и НКРКИ категорически предложить ВАТО в двухдекадный срок разработать конкретный план и мероприятия по развертыванию производства шестиколесных автомобилей на заводах ВАТО, с учетом имеющегося плана на заводе АМО.

Учитывая острую потребность в шестиколесных автомобилях, необходимо уже в этом году организовать сборку шестиколесок из заграничных агрегатов на Нижегородском автосборочном заводе и на заводе АМО, для чего просить президиум ВСНХ об отпуске ВАТО



Чехо-словацкая шестиколесная машина Татра

валютных континентов. За основу для планирования производства шестиколесных автомобилей бригада предлагает принять по «Форду-АА» конструкцию шестиколески «Форд»; по «Амо-2» — конструкцию шестиколесного автомобиля, разработанную управлением моторизации и механизации Красной армии.

Необходимые изменения деталей, конструкций, которые выявятся в результате испытаний, могут быть внесены в процессе планирования. Для уточнения вопроса о типе бригада считает необходимым, чтобы ВАТО созвало совещание специалистов. Абсолютно необходимо создать при ВАТО организационный центр, который занимался бы вопросами шестиколесок. Кроме этого президиум ВСНХ СССР должен срочно разрешить вопрос о постройке автоприцепов, так как эта проблема имеет большое значение для экономического использования не только нормального, но и

шестиколесного автотранспорта. Бригада находит, что постройка автоприцепов должна быть передана в ВАТО, так как в них используется большое количество автомобильных деталей, и, наконец, последним предложением бригады является просьба Центральному совету Автодора установить постоянный рабочий контроль в ВАТО по вопросу организации производства шестиколесных автомобилей, в противном случае этот жгучий вопрос по-прежнему будет висеть в воздухе и никто вплотную им заниматься не будет.

Бригада ЦС Автодора

Свиридов (военная секция ЦС Автодора).
Машков (автосекция ЦС Автодора).
Рейцман (газета «Труд».)
Кирюшин (завод АМО).
Кузнецов (ЦК союза металлистов).
М. Козлов (редакция «За Рулем».)

БУДЕМ СТРОИТЬ ТРЕХОСНЫЕ МАШИНЫ в СССР

БОЛЬШОЙ интерес, проявленный на Западе к шестиколесным машинам, нашедшим уже значительное применение в хозяйственной жизни всех промышленных стран, заставил почти все крупные автомобильные фирмы мира начать изучение их конструкций.

По патентным соображениям автомобильные фирмы принуждены были, конечно, обходить запатентованные детали своих конкурентов. Таким образом появилось большое количество разнообразных по своим конструкциям машин.

За небольшими исключениями шестиколесные машины имеют привод на две задних оси, т. е. на четыре задних колеса.

Большая часть машин имеет привод от одного карданного вала, меньшая — от двух карданных валов.

Помимо различных типов привода имеются различные формы передач к дифференциалу: червячная, коническая с редуктором или без него.

Встречается большое разнообразие различных шарнирных соединений валов, подвески рессор, амортизаторов, форм задних мостов и т. д.

Так как трехосные машины появились сравнительно недавно, да и сейчас продолжают выходить новые конструкции, их у нас не могло быть, за отсутствием достаточного времени, определенного суждения о качествах и достоинствах той или другой конструкции машины.

Громадный интерес, проявляемый в Союзе в последнее время к шестиколесным машинам, вызвал к жизни вопрос о производстве у нас шестиколесок. Благодаря хорошей проходимости по плохим дорогам, что особенно ценно у нас, и возможности поднимать большой груз, вопрос о внедрении их в транспорт нашей страны назрел с большой силой.

Всесоюзное автотракторное объединение (ВАТО), как известно, руководит всеми автомобильными, тракторными и подсобными заводами и оно в первую голову обязано заботиться о всестороннем развитии автотрактор-

ного дела. ВАТО занимается изучением конструкций шестиколесных машин с момента появления их на иностранных рынках.

В виду отсутствия у нас специальных опытных заводов, которые могли быть заняты непосредственно изготовлением опытных моделей трехосок, и отсутствия определенной, вполне пригодной для наших условий модели трехоски, ВАТО направляло в первую очередь свою работу на изучение существующих конструкций трехосных машин. На основе сравнительных испытаний делались необходимые изменения в конструкциях шестиколесок и снова производились испытания.

Из произведенных испытаний и исследований трехосных машин выяснилось, что среди существующих машин еще нет таких, которые удовлетворяли бы нас на все 100 проц.

Параллельно испытаниям производилась конструкторская работа как на заводах ВАТО, так и в НАМИ, переименованном теперь в НАТИ (научный автотракторный институт).

Несмотря на специфические условия наших дорог, недостаточный опыт автозаводов и новизну вопроса, наши конструкторы показали успехи в проектировании трехосных машин. Были намечены типы машин, которые могли бы нас удовлетворить. Так, намечается два основных типа трехосных машин: легковой тип до 2 т полезного груза и тяжелый тип до 10 т полезного груза.

За последнее время выполнены некоторые проекты, приступлено к изготовлению пробной трехосной машины легкого типа.

Из производственной программы ВАТО видно, что на 1931 г. уже намечено производство трехосок, правда, пока в ограниченном количестве. Все же начало положено, и необходимо, чтобы концу пятилетки ВАТО поставило производство советских трехосных машин в десятках тысяч штук.

В. Лебедев

ГУСЕНИЧНОЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЕ для ШЕСТИКОЛЕСНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ



Испытание автосаней на Северной Двине по монрому снегу

ПОЧТИ половина территории СССР, — вся полоса выше 60° северной широты и часть Средней Азии — еще долго будет лишена постоянных дорог в количествах достаточных, чтобы можно было считать эти районы снабженными дорогами.

Что же остается в таком случае на долю механического транспорта? И тут, можно с уверенностью сказать, слово за вездеходными машинами, т. е. за автомобилями, которые могли бы ходить как по хорошим дорогам, так и без дорог, летом и зимой, в оттепель и в морозы по снегам, пересекать овраги, подыматься на крутые холмы, переплывать реки и даже плыть по воде.

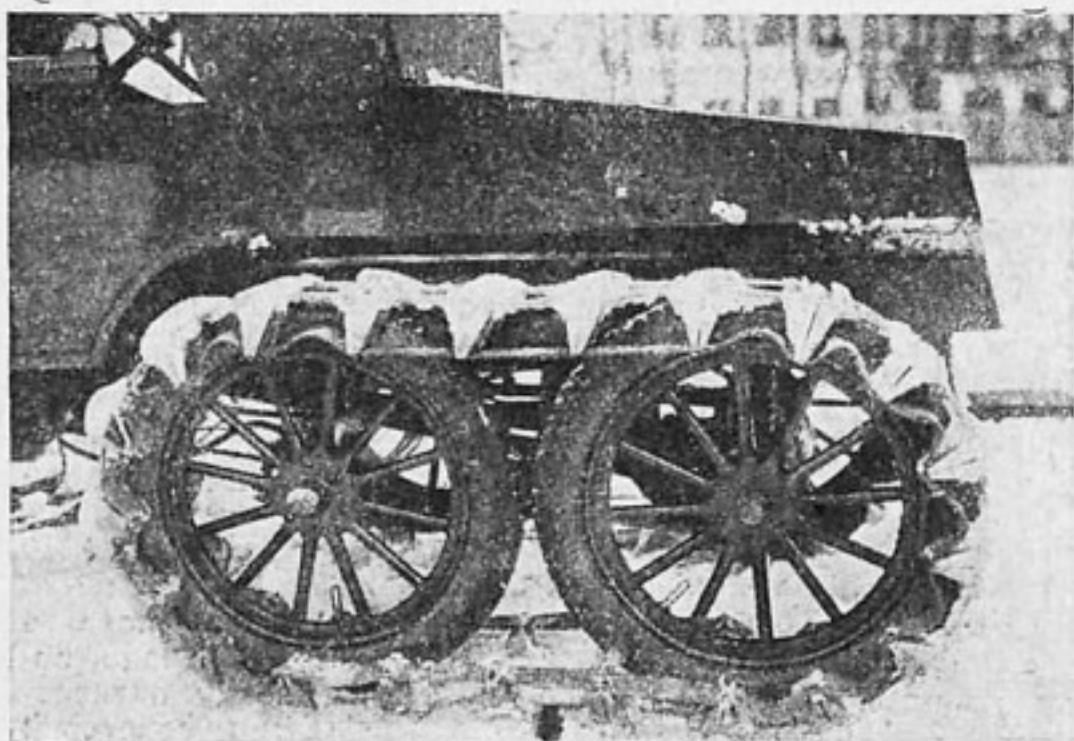
Чрезвычайные успехи шестиколесного автомобиля являются основой для решения задачи. В этом направлении и надо работать.

Данная статья имеет целью дать читателю описание новой конструкции двухъярусной гусеничной ленты как подхода к решению задачи вездеходного автомобиля.

Существующие конструкции автосаней и автосаней являются конструкциями сезонными: кончается зима, и они работать уже не могут. Съемное гусеничное приспособление для автомобиля позволяет с небольшими переделками машины использовать ее и летом и в другие времена года. В Америке существуют подобные конструкции для «Форда», но недостаточно отвечающие нашим условиям и задачам. Для СССР мною разработаны последовательно четыре конструкции, также назначенные для автомобиля «Форд».

Сущность таких переделок состоит в том, что под автомобиль ставится еще пара колес так, что две пары задних колес, обтянутые бесконечной гусеничной лентой, дают гусеничный ход. Вместо передних колес ставятся лыжи.

В модели 1929 г. мною запроектирована двухъярусная гусеничная лента (за границей таких нет). В отличие от разработанных ранее разных конструкций гусеничных лент эта система стремится разрешить две задачи: 1) дать систему ленты из двух поясов (ярусов), расположенных на разных высотах и связанных между собою жесткими связями (кронштейнами) наподобие фермы, чтобы сопротивляться вертикальным прогибам ленты между колесами, давая необходимую жесткость и не требуя никаких промежуточных роликов, 2) иметь дополнительную опорную поверхность в виде ленты верхнего яруса (считая вверх от поверхности соприкосновения с грунтом), которая в случае слабости грунта и погружения в него



Двухъярусная гусеничная лента для движения по снегу



Автосани со снятыми лыжами во время оттепели

нижней ленты принимает на себя часть вертикальной нагрузки и не позволяет гусенице проваливаться глубже. При этом поддерживающие верхний ярус кронштейны одновременно являются добавочными зацепами, автоматически увеличивающими сцепление с грунтом, не давая гусеничному ходу возможность буксовать в слабых грунтах.

На плотной дороге машина опирается на свой основной ярус, т. е. на металлические башмаки, а в рыхлом снегу садится глубже, опираясь на второй ярус, который может быть более легким.

Испытание переделанного для этой цели автомобиля «Форд-Т» показало, что машина может хорошо ходить по снегу, развивая скорость до 20—30 км в час. Первая лента, изготовленная кустарным образом, выдержала пробег более 100 км. Я ездил по разным дорогам и в разную погоду. Но на талом снегу в системе ленты 1929 г., хотя и двухярусной, обнаружилось, что башмаки захватывают слишком много снега, который налипал и производил уменьшение внутреннего диаметра, что вызывало смещение колес и сползание гусеничной ленты.

Лыжи были сделаны сменные, нового типа, без прорези внутри. Лыжи были поставлены со сплошной подшивкой из кольчугалюминия. Получились хорошо скользящие лыжи с большой опорной поверхностью, которые дали возможность получить удельную нагрузку в 0,07 кг на 1 кв. см. Такие лыжи не проваливались глубоко в снег.

Испытав первую модель, я пришел к выводу, что можно взяться за дальнейшую разработку этой конструкции.

Модель гусеницы 1930 г. является усовершенствованием предшествующей конструкции, от которой она отличается только си-

стемой деталей составной ленты. Изменения против предыдущего года состояли в том, что были увеличены размеры башмаков для увеличения опорной поверхности. Кронштейны сделаны сплошными и закрытыми. Болтики взяты солиднее, тросы укреплены иначе для уменьшения изгибающих усилий. На башмаки поставлены резиновые подкладки, чтобы обеспечить лучшее сцепление ленты с покрышками колес и ликвидировать налипание снега. Это—главные изменения, которые были сделаны в ленте, лыжи остались такого же типа, что и в 1929 г. Кроме того, на том же старом автомобиле «Форд-Т» были укорочены оси до 1200 мм, сделан легкий трехместный кузов. Машина изменена в смысле нагрузок, применена более простая конструкция поперечной рессоры для дополнительной оси, иначе сделаны приспособления для натяжки ленты и дополнительной пары колес. Разумеется, двигатель был отремонтирован так же, как и задний мост с демальтификатором.

Против этих изменений машина на испытаниях в Москве могла свободно идти по твердой каменной дороге и по снежной целине. На грязной дороге в сильную оттепель 9 марта лыжи были сняты и укреплены по бокам в виде крыльев. Такая конструкция разрешает проблему движения во время весеннего периода, когда ни на санях, ни на колесах ехать нельзя. В местах, где нельзя ехать на колесах, когда снег еще рыхлый и на обычном автомобиле проехать невозможно,—одеваются лыжи, и машина может идти.

После испытаний в Москве, в Петровском парке при температуре +6° (сильная оттепель), когда машина прошла прекрасно, она была распоряжением правления Северолеса направлена в Архангельск для дальнейших испытаний.

Председатель Северолеса т. Яковлев, представитель газеты «Правда Севера» и автор прошли на автосанях по реке Северной Двине. Для этого 25 марта в оттепель, после снегопада, при темп. 0° на автосанях спустились по ул. Свободы на реку, пригласив сзади ехать легкой димужин «Форд-А» снабжен-



Гусеничные автосани на подъеме

ный цепями. На реке мы ушли вперед, а шедший сзади «Форд» немедленно застрял в снегу. Мы сделали круг, вернулись к нему, а затем вновь ушли по целине. Частично ехали по дорогам, обгоняя обозы и объезжая мокрые места.

В Саломбале мы спустились к заводу, а затем остановились около промоины; опасаясь ездить по таким местам, сделали оборот, при чем попали в скрытое под снегом мокрое место. Машина села глубже, но пошла не буксуя на дорогу. При этом налипания снега на гусеницы не замечалось. Затем мы вернулись до переезда через Кузнечиху, поднялись на крутой берег за трамвайным мостом, с очень сильным поворотом выехали на улицы Архангельска, где пошли на второй скорости. По целине мы шли на первой скорости, переходя на вторую на твердых местах. Машина везде прошла удовлетворительно, сделав по счетчику около 17 км.

Официальное испытание 28 марта 1930 г. заключалось в том, что автосани были пущены в ход при темп. воздуха -8° с двора Северолеса с нагрузкой в 3 человека, дошли до спуска на р. Сев. Двину по ул. Свободы, сделали спуск, повернулись, и с тем же количеством людей поднялись в гору на первой скорости с разбега. Подъем составлял 19,7 проц.

После этого автосани с четырьмя пассажирами направились в 15 ч. 3 м. от той же улицы по р. Сев. Двине к лесозаводу № 3 (нормальная нагрузка саней считается 3 человека). Сани шли по гужевой дороге, местами сворачивая на целину, глубиной снежного покрова от 15 до 20 см. При движении далее по целине на первой скорости счетчик показывает скорость 10—12 км, по узкой гужевой дороге при движении правой гусеницы и лыжи по целине скорость доходила до 20—22 км и по хорошей наезженной дороге до 30—35 км. В 3 часа 44 мин. автосани прибыли на лесозавод, покрыв расстояние 7,65 км (по счетчику) при двух остановках в 9 мин.

Во время движения по целине сани без задержки проходили небольшие снежные заносы и сугробы глубиной до 0,5 м.

На лесозаводе автосани были испытаны на поворотливость. При этом установлен минимальный радиус поворота 5 м как при движении по целине, так и на плотной наезженной дороге.

В обратную сторону от лесозавода № 3 автосани шли с 3 пассажирами, при этом путь в 7 км был пройден в 30 мин. (из этого на остановку саней пошло 5 мин.). Целиной сани шли 1 км по узконаезженной гужевой дороге и старому следу и 4 км и 2 км по хорошо наезженной широкой гужевой дороге.

При обсуждении результатов испытания автосаней присутствовали от Северолеса тт. Ларионов, Жигалов, Грачев, от Севдортранса т. Ласко, конструктор автосаней т. Ветчинкин и шофер т. Хоркин. Все присутствовавшие пришли к выводу: 1) считать возможным подъемы на автосанях с нагрузкой в три пасса-

жира по наезженным дорогам до 20 проц., 2) отметить возможность проходить на автосанях не только по плотно наезженной дороге, но и по целине. Достигнутые скорости— по целине 10 км, по плохо наезженной дороге— 20 км и по хорошей широкой дороге 30 км, 3) минимальный радиус поворота считать 5 м как по снежной целине, так и по уплотненной дороге, 4) тип двухрусной гусеничной ленты мод. 1930 г. Н. Ветчинкина при наличии лыж, поставленных под передние колеса, спроектированных в соответствии с гусеничной лентой, комиссия признает как одну из форм, разрешающих движение автомобиля по снежной целине с точки зрения проходимости без нарушения возможности пользоваться автомобилем для движения на колесном ходу, 5) для установления коэффициента износа лент, покрышек лыж и других деталей самого механизма и определения расхода топлива признать целесообразным организацию длительных наблюдений в условиях эксплуатационного пользования.

Дальнейшие испытания гусеничного приспособления на прочность и выносливость для определения необходимых конструктивных улучшений показали необходимость усиления боковых кронштейнов, установки более толстых резиновых подкладок и переделки стыковых соединений тросов. В порядке испытания машина прошла на гусеницах 339 км.

После окончания пробегов по извилистым лесным дорогам на Ижемскую тракторную базу и обратно, когда поверхность дороги представляла собою ряд обледенелых бугров, местные работники пришли к выводу, что ширину хода автомобиля надо еще уменьшить на 20 см. Это по существу приводит к требованию применять на севере автомобиля специального типа с очень узким ходом, как, например, «Амилькар» или легковая спортивная машина «САРА» (Франция) с колеей в 109 см. Тем не менее приспособление «Форда-А» для снега в настоящих условиях является актуальной задачей. Соответствующий проект для «Форда-А» разработан в НАМИ, но вопрос о постройке не разрешен.¹

Перспективы применения гусеничных автомобилей зимою огромны. Легковые автосани нужны для связи на лесозаготовках в леспромхозах, нужны в совхозах, колхозах и т. п. В степных районах могут свободно применяться гусеничные шестиколесные «Форды», со сменной гусеницей, с нормальной шириной хода.

Этим вопросам пора уделить серьезное внимание, так как практически над сменными гусеничными лентами для шестиколески у нас никто не работает. До сих пор не выделен ни одного автомобиля для переделки его по вышеуказанной системе. Советская общественность должна помочь созданию вездеходного автомобиля.

¹ В ближайшем номере будет помещено описание приспособления «Форд-А» для гусениц этой системы.

АВТОДОРОВЕЦ, ИЗУЧАЙ ВОЕННОЕ ДЕЛО! ПОМНИ, ЧТО В КРАСНОЙ АРМИИ ТЫ ДОЛЖЕН БЫТЬ БОЙШОМ, А НЕ ТОЛЬКО ШОФЕРОМ

МАССОВЫЙ ВОЕННЫЙ МАНЕВР НА АВТОМОБИЛЯХ

Мы развертываем сейчас нашу автопромышленность. В ближайшие годы наши заводы начнут выпускать десятки тысяч автомобилей. Боевая роль автотранспорта громадна, так как без стремительной переброски войсковых масс в нужных направлениях мы вернемся к боям позиционной войны 1915—1917 гг.

Комбинированное артиллерийско-авиационное, пехотно-броневое и химическое нападение дает возможность выполнить полный и всесторонний прорыв армий.

Но прорыв—это только первый шаг к победе над врагом. Наша гражданская война знала много прорывов и на нашей стороне и на стороне противника, но завершить их полной ликвидацией противника ни мы, ни наши противники не смогли.

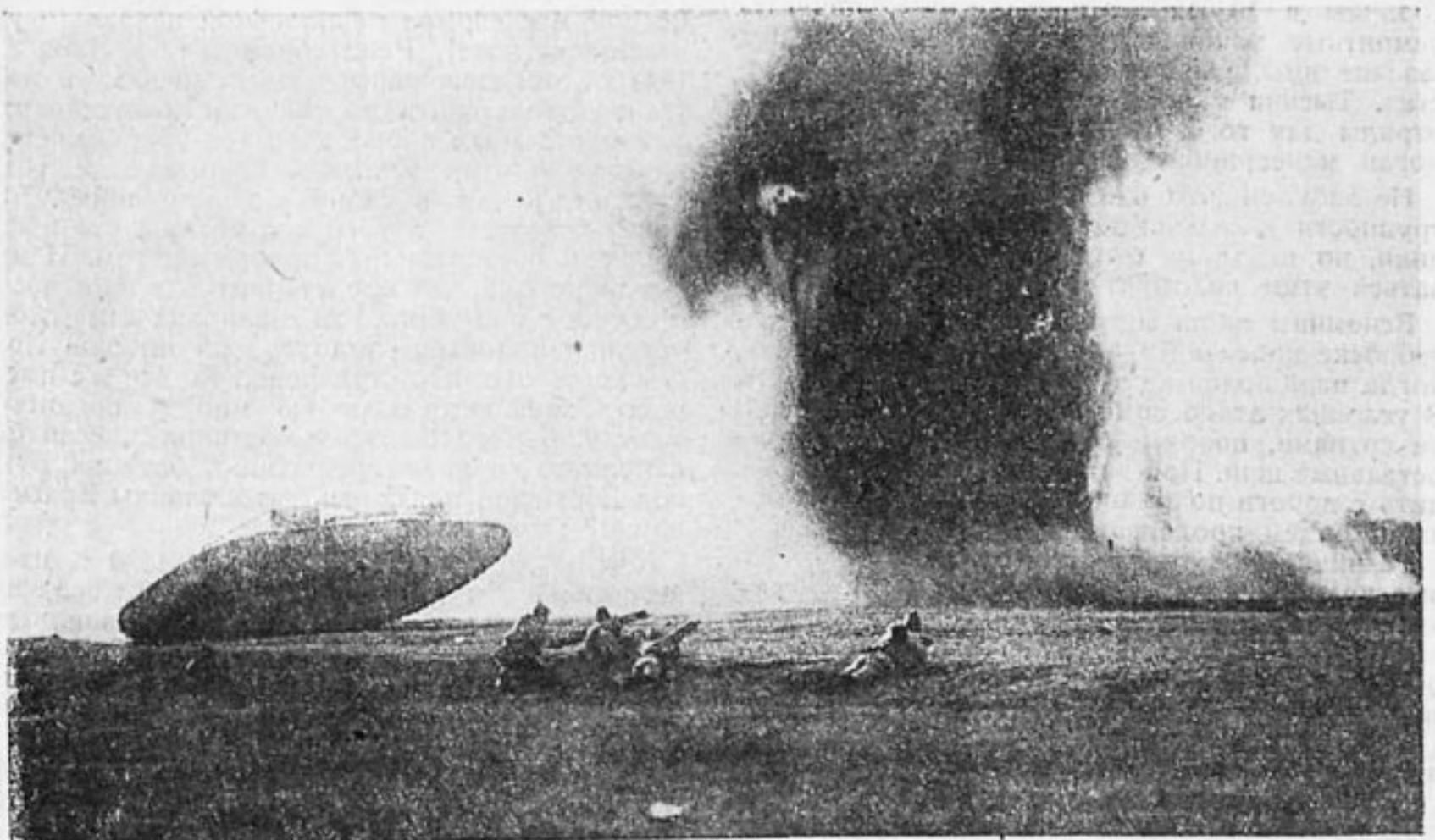
Почему не удался например обход 4 июля 1920 г. конницей Гая польской армии под Свенцями? Потому что она продвигалась медленно, с трудом преодолевая сопротивление вражеских арьергардов. Потому что резервы врага подехали по железной дороге в угрожаемый район, быстрее чем наша конница успела пройти туда. Потому что конная разведка не могла вести быстро, широко и далеко развернутую разведку.

Почему, с другой стороны, не удался замысел окружения нас броневым отрядом поляков, брошенным в наш тыл под Ковелем 11 сентября 1920 г.? Автомобиль давал возможность развить большую маневренную скорость. Рейд бронесил поляков прошел 140 км в одни сутки, т. е. столько же, сколько конный корпус

сделал в неделю. Скорость была достаточна, но обход не удался только потому, что силы, выведенные в наш тыл, были ничтожны. Было всего 45 автомобилей, использовавших одно шоссе.

Лишь в тех случаях, когда на сцену выступали военно-политические факторы (разложение армии противника изнутри, крушение белой власти), рейд даже малых сил давал успех. Таков был рейд бронесил нашей XI армии в Баку в мае 1920 г. В подобных случаях удавалось завершить прорыв полным уничтожением силы противника.

Но сейчас автомобиль дает совершенно иные возможности для маневра. В дополнение к коню все больше и больше приходит на помощь автомобиль с его большой скоростью и большой грузоподъемностью. В гражданскую войну мы имели едва несколько сотен автомобилей. В 1930 г. в СССР работает свыше 30 тыс. автомобилей; к концу пятилетки годовая производительность автозаводов поднимется до сотен тысяч машин в год. В таких условиях в рейд можно будет пустить не 45, а 45 тыс. автомобилей. Считая, что для переброски одной стрелковой дивизии с ее конским составом надо 1500 автомобилей, мы можем говорить о переброске целой армии со скоростью 100 км в сутки. Ясно, что вся проблема маневра вырисовывается совершенно по-иному. Между тем у нас существует мнение, что автомобиль мы используем лишь для того, чтобы возить грузы (и тем удлинить звено между станцией снабжения и войсками). Это мы, конечно, делаем, но этого мало.



Взрыв фугаса перед танком, идущим в атаку

Используя грузоподъемность автотранспорта, можно будет вывозить на новые фронты корпуса и армии и окружать целые фронтовые группы противника.

Здесь есть две крупные трудности: одна техническая, другая организационная. Первая — движение по грунтовым дорогам (а их — подавляющее большинство) во всякую погоду, вторая — умение организовать марш такой массы машин.

Но эти трудности преодолимы. Возьмем первую — движение по грязной грунтовой дороге. Мы не касаемся в данной статье вездеходных 6-колесных автомобилей, их пока у нас мало, да и в самом лучшем случае они не заменят всю массу автомобилей. Следовательно, надо говорить о движении по грунтовой дороге обычного четырехколесного автомобиля. Шестиколесный же надо использовать для специальных заданий (разведка, охранение, бой).

Мы знаем из опыта, что уже обыкновенный автомобиль с цепями на колесах пройдет по не слишком глубокой грязи, под которой есть твердый грунт. Но цепи — это лишь первый шаг в борьбе с грязью, столь обильной у нас не только во время войны, но и в мирное время. Нужно поставить технике задачу предложить нам более совершенный способ приспособления обычного грузовика к дурной и зимней дороге.

Труднее справиться с подъемами, ямами, оврагами, где могут образоваться пробки и сделать дороги совершенно непроходимыми. Но и это дело не безнадежно, если организовать борьбу с этими препятствиями. И это — новая проблема. Она разрешима, если создать специальные военно-дорожные отряды для починки дорог во время самой операции. Вот для этих дорожных отрядов будут необходимы вездеходные машины.

Дорожные отряды, двигаясь в авангарде автоколонны в 10—12 км впереди них, подвезут ремонтные машины, доски, щебень, хворост, завалят ямы, укрепят грунт в болотистых местах. Тысячи машин можно дать в дорожные отряды для того, чтобы десятки тысяч людей могли маневрировать.

Не забудем, что и при конном транспорте трудности движения в дурную погоду были велики, но никто не считал, что нельзя пользоваться этим видом транспорта.

Вспомним марш в дождливую осень при переброске войск в 1914 г. из Галиции на Вислу, когда пара волов не везде вытягивала подводу. В условиях этого армейского марша кони гибли сотнями, повозки сбрасывали с дороги, но остальные шли. При автотранспорте будем уводить с дороги поломанные машины, а с остальными будем продвигаться вперед».

Разница лишь та, что и здесь мотор дает новые возможности. С одной стороны он позволяет создавать дорожно-ремонтные отряды и выправлять дороги, с другой — исправлять испорченные машины в походных авторемонтных мастерских.

Словом, трудности здесь большие, но преодолимые. Нужно только взяться за практическое изучение обоих вопросов теперь же.

Другая не меньшая трудность — организация массовой автоперевозки по тылам противника. Мы еще не умеем пользоваться большой

массой автомобилей. Это верно. Но разве мы умели руководить хозяйством на 100 тыс. га земли подобно совхозу «Гигант»? Разве мы умели ставить плотины поперек Днепра? Не умели, но научились.

Марш крупных автосоединений можно представить так. Механизированные (бронированные) соединения с бомбардировочной авиацией бросаются на полных скоростях через боевой порядок противника или в обход его для захвата пространства и дезорганизации тыла; конные массы устремляются в захваченный бронесилами район, ведя с собой дорожные автоотряды для восстановления путей. Вслед за конницей по оборудованным путям ринутся крупные общевойсковые соединения на автоколоннах для окончательного закрепления и окружения врага.

Воздушные силы, ведя разведку и поддерживая связь, обеспечат выполнение маневра. Непрестанная борьба с самолетами врага сделает маневр безопасным от военно-воздушных сил противника.

Мы ясно, видим, что если раньше, в мировую войну, оборона имела преимущество над наступлением в виде системы огня над проводочной сетью и маневра резервов по железной дороге, то сейчас и то и другое получило достойного противника, новые формы огневого нападения с танками, химией и авиацией, новые формы маневра с массовым применением автомобиля.

Овладев этой техникой, мы вправе будем ставить себе целью полное окружение вооруженной силой врага.

Сокрушающие бои, решавшие судьбу государства, могли бы возродиться.

Но в какой потрясающей силе эти бои развернулись бы в обстановке классовой борьбы, где успешная военная операция является лишь искрой для взрыва накопленной ненависти угнетенных масс! Рейд бронесил в Баку в 1920 г., поддержавший развертывавшееся восстание пролетариев против власти муссаватов, является слабым прообразом тех возможностей, которые в этих условиях открываются. Пилсудский пишет в своих воспоминаниях, что почва колебалась у него под ногами, что малодушие и растерянность царили кругом. И это в условиях, когда пролетариат в одной части был еще под гипнозом националистического угара, а в другой — под угрозой штыков Пилсудского, хоть и отступавших, но все же имевших возможность в любую минуту появиться в тылу. Какова была бы обстановка, если бы, например, во время решающих боев на Буге, под Варшавой появились автоколонны Красной армии? Ответ ясен.

Мы не могли этого сделать в 1920 г. из-за автомобильной отсталости. Нужно это осознать и теперь же взяться за разработку вопросов. С одной стороны, решим техническую задачу — движение автомобиля по грязи и быстрое исправление дороги. С другой стороны — научимся организовать и руководить массовыми перевозками по грунтовым дорогам. В технической победе скрываются возможности новой стратегии и тактики.

А. Верховский

АВТОДОР УЧАСТВУЕТ В ЗАНЯТИЯХ КРАСНОЙ АРМИИ

ВОЕННАЯ секция Мособлплотдела Автодора 17 декабря пр. г. получила приказ от военного командования Московского округа о выделении авто-мотоотряда в количестве 25 единиц для участия в тактических занятиях Красной армии, назначенных на 21 декабря в 4 часа утра.

На заседании президиума было поручено провести организацию отряда тт. Дмитриевскому и Леонтьеву. Были намечены и участники маневров.

Сбор был назначен в 3 часа утра около автодорожного клуба Автодора. Уже с 12 час. ночи начали подезжать авто-мотомашины, а к 3 час. колонна была собрана и тронулась к штабу Московского военного округа.

Военное командование, рассчитывая на дисциплинированность автодоровцев, решило

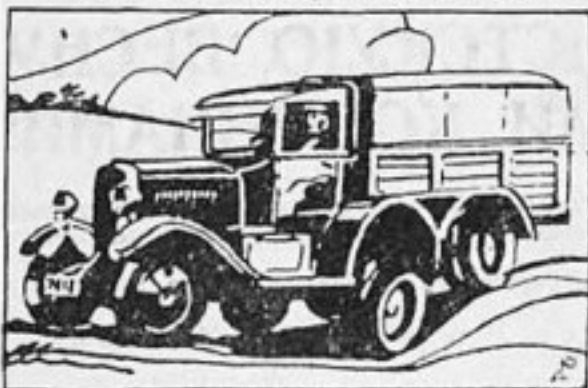
собрать их заблаговременно. На самом же деле оказалось не так. Распоряжение военной секции — закон для автодоровцев. Поэтому вся колонна, подошедшая к штабу в 4 часа, простояла до 5 час. пока не подошло военное командование.

Маневры проходили под Москвой как на шоссе, так и на проселочной дороге.

Наши мотоциклы и автомобили, перевоза различного рода донесения, с трудом прорывались через снежные заносы. Все возложенные задания авто-мотоотряд Автодора выполнил. Участвовало 17 мотоциклов и 8 автомобилей.

В 6 час. вечера тактические занятия были окончены и автодоровский отряд направился в Москву.

Шестиколесные машины — Красной Армии!



ВНОСЯТ В ФОНД ПОСТРОЙКИ

Делегаты Тамбовской конференции Автодора вносят 30 руб. 60 коп.

Коваленко Е. И. (г. Сальяны, Азербайджан) вносит 2 руб.

Курсанты I роты N-ской школы ПРИВО вносят 221 руб.

Коллектив Автодора № 459 при кино-театре „Капитолий“ (Ленинград) в дополнение к ранее собранным 39 р. 30 к. вносит еще 200 руб.

Коллектив Автодора при Главном дорожном управлении в Харькове вносит 3 руб.

Учащиеся курсов шоферов автомобильно-дорожного техникума (г. Архангельск) вносят 375 руб.

Коллектив Автодора при Севкрайрыбаксоюзе вносит 35 руб.

Коллектив Автодора при Севкрайдортрансе вносит 61 руб. 50 коп.

Преф. Чудаков Е. А. вносит 125 руб.

Хмельяр вносит 4 руб.

Сотрудники штаба БВО вносят 98 руб. 32 коп.

ЦК союза бумажников вносит 500 руб.

Ленинградское областное отделение Автодора вносит 2.000 руб.

Западное областное отделение Автодора вносит 233 руб. 85 коп.

Крымский Автодор вносит 249 руб. 73 коп.

Редакция газеты „Труд“ вносит 500 руб.

ЦК совторгслужащих вносит 5.000 руб.

Органа, выигравшая по 2 лотереи Автодора, вносит 7 руб.

Ногинское райотделение Автодора вносит 130 руб. 75 коп.

Западно-Сибирское краевое отделение Автодора вносит 228 руб. 01 коп.

Коллектив Автодора N кавполка вносит 118 руб. 53 коп. и вызывает последовать его примеру ряд других полковых коллективов Автодора.

ВСЕГО С НАЧАЛА КАМПАНИИ ПОСТУПИЛО 38.799 РУБ. 99 КОП. И 17 ЦЕНТОВ

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ВКЛЮЧИЛИСЬ В КАМПАНИЮ

Большинство ЦК союзов включилось в кампанию, дав директивные указания местным профессиональным организациям. Ряд ЦК сделал взносы в Центральный Совет Автодора.

ЦК совторгслужащих внес 5 тыс. руб.

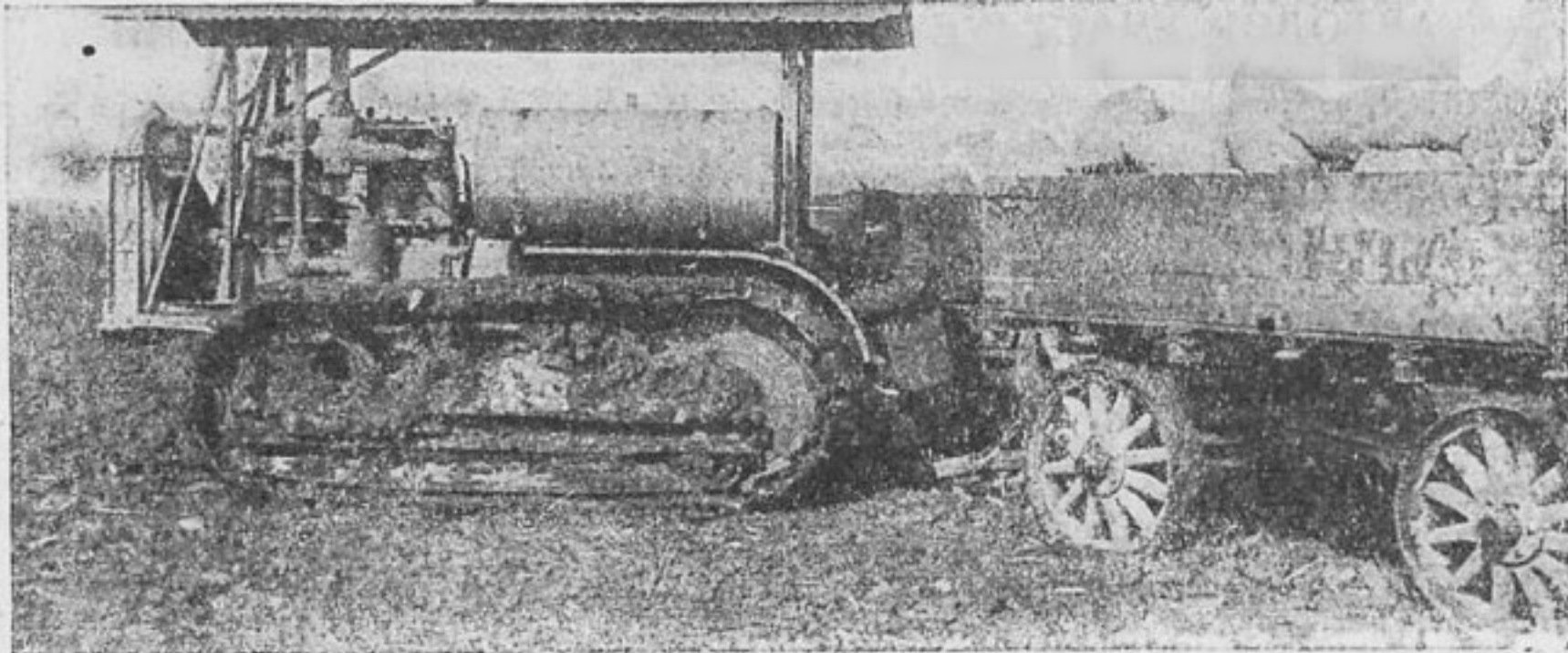
ЦК пицеевиков — 1 тыс. руб.

ЦК работников полиграф. производ. — 1 тыс. руб.

ЦК медсантруд — 500 руб.

ЦК металлистов поставил перед членами союза задачу построить специальную колонну шестиколесных автомобилей имени IX с'езда ВСРМ.

Редакция газеты «Труд» внесла 500 руб. и уделяет этой кампании достаточно внимания на своих страницах.



Перевозка зерна на поля совхоза „Гигант“ к посевным участкам

ВСТРЕТИМ ВТОРУЮ БОЛЬШЕВИСТСКУЮ ВЕСНУ БОЕСПОСОБНЫМИ ТРАКТОРНЫМИ КОЛОННАМИ!

„Нужно добиться, чтобы наши тракторы и комбайны не стояли без дела в нужный момент, как это нередко у нас бывает, особенно из-за отсутствия необходимых запасных частей.“

... Надо добиться также лучшего, более бережного и внимательного обращения с машинами“.

(В. Молотов. Речь на III сессии ЦИК СССР).

МЫ ВСТУПИЛИ в третий решающий год пятилетки. С невиданным упорством и боевыми темпами миллионы пролетариев претворяют в жизнь генеральную линию партии. Истекшие два года пятилетки показали, что нет таких трудностей, нет таких препятствий, которые были бы непреодолимы для революционной энергии и воли рабочих масс.

Автодоровские организации не должны быть в этой борьбе в последних рядах.

Если до сего времени вопросы автомобилизации страны и дорожного строительства занимали в содержании работы автодоровских организаций главное место, то в настоящий момент надо обратить серьезное внимание всех членов общества на трактор.

Особенно это внимание должно быть привлечено сейчас в связи с затруднениями, создавшимися к предстоящей весенней посевной кампании.

Обнаружился прорыв в изготовлении запасных частей к тракторам. Имеется серьезная угроза, что тысячи тракторов не выйдут весной в поле из-за отсутствия запасных частей.

Необходимо наладить изготовление запчастей заводским способом по определенному плану, с учетом всех возможностей и трудностей этого дела.

Правительством организован специальный трест по производству запасных частей. Этот трест должен объединить необходимые для этого заводы и наладить производство в должном количестве. Но трест недавно организован и не имеет еще в своем составе ни необходимого количества специалистов, знающих дело производства запчастей, ни достаточного

количества заводов, производящих запчасти. Тресту нужна быстрая и энергичная помощь.

При ЦС Автодора создан специальный штаб помощи тресту. Штаб осведомляется трестом о всех неполадках и препятствиях, затрудняющих работу треста, и оказывает ему необходимую поддержку как имеющимися в распоряжении ЦС силами и средствами, так и мобилизацией внимания советской общественности и высших правительственных органов СССР. Но все же этого недостаточно.

Надо добиться такого положения, чтобы в борьбу за запасные части к трактору включились массы. И здесь автодоровские организации должны проявить себя полностью.

В чем же заключается задача автодоровских организаций и каждого автодоровца?

В настоящее время трест разместил заказы на запасные части по заводам. Задача каждой автодоровской организации (краевой и районной) состоит в том, чтобы пойти на эти заводы, активизировать заводский автодоровский коллектив, а если его нет, то организовать его. Необходимо выяснить реальность выполнения заводом заказа на запчасти, выявить препятствия, которые мешают выполнить заказ в срок, и создать вокруг завода атмосферу общественного внимания и поддержки, использовать местную печать и общественные организации для помощи заводу, вовлечь рабочих завода в соцсоревнование и ударничество, разъяснив им, какую боевую задачу они выполняют и, наконец, о всех успехах и неудачах каждую пятитидневку осведомлять штаб при ЦС Автодора.

Есть ряд вопросов, разрешение которых зависит от немедленного вмешательства тех или

инных органов. Необходимо установить автодорожный пост на каждом заводе, изготовляющем запчасти. Этот пост должен быть всегда на месте, быть в самом центре работы и ежедневно сообщать о положении, об успехах, о препятствиях и перспективах.

Сейчас Центральный совет совместно с «Рабочей газетой» организовал ряд бригад, которые частично выедут на места, ознакомятся с фактическим положением дела, сумеют привлечь местный актив к работе и раскатать кого надо.

Долг каждой автодорожной организации, каждого коллектива — помочь этим бригадам в их работе на местах.

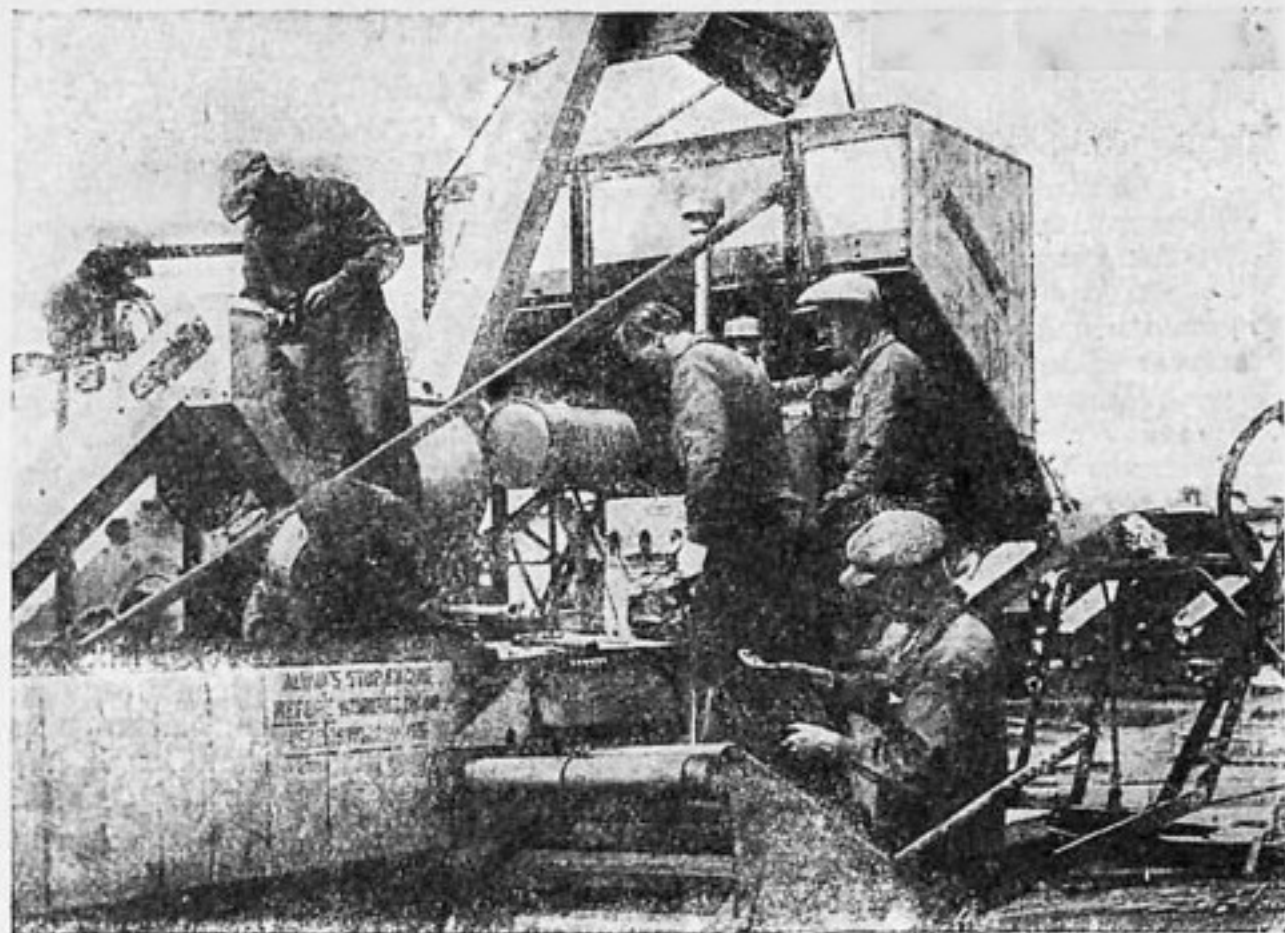
Тракторный парк находится в явно неудовлетворительном состоянии.

Особенно возмутительным является то, что аварии происходят не только по неопытности водителей, но главным образом из-за преступно-небрежного и халатного отношения к машинам, из-за «удальства» и «по пьяному делу».

Недаром декабрьский пленум ЦК и ЦКК в постановлении о работе Трактороцентра отметил угрожающее положение с ремонтом сельскохозяйственных машин вследствие поломок их и объявил беспощадную войну с преступным, халатным и головотяпским отношением к трактору и тракторному парку.

Для автодорожных организаций открывается широкое поле деятельности.

Совхозы и главным образом МТС — эти



Сборка комбайна в совхозе

аванпосты социализма в деревне — вот куда должно быть устремлено внимание автодорожной общественности. Надо прежде всего в каждом совхозе, каждой МТС организовать автодорожный коллектив. Надо поставить перед этим коллективом боевую задачу — беречь трактор, заботиться о нем и своевременно его ремонтировать. Надо провести организацию шефства над каждым трактором как автодорожцев, так и отдельных работников совхоза и МТС. Надо следить за своевременным пополнением запасных частей, надлежащим их учетом и ремонтом. Надо во что бы то ни стало добиться, чтобы этой весной все тракторы вышли в поле. М.

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ ЗЕМЛЕДЕЛИЕ ПОЛУЧАЕТ ПРОЧНУЮ ТЕХНИЧЕСКУЮ БАЗУ

ПЕРЕВЫПОЛНЕНИЕ за истекшие два года задания пятилетнего плана, в особенности по отраслям тяжелой индустрии и производства сельскохозяйственного машиностроения, дает возможность советской власти в третьем году пятилетки еще больше увеличить против предыдущих лет вложения в сельское хозяйство и усилить таким образом помощь государства деревне на дело коллективизации бедняцко-средняцких хозяйств и осуществления задачи ликвидации кулачества как класса.

Приводим некоторые пункты из постановления ЦК ВКП(б) и Совнаркома «О контрактации яровых посевов 1931 г.», указывающие на огромное увеличение автотракторного парка нашего социалистического сел. хозяйства.

...Направить в сельское хозяйство в течение 1931 года 120 ТЫСЯЧ ТРАКТОРОВ (в переводе на 10-сильный трактор) общей стоимостью в 200 миллионов рублей.

Сверх существующих 360 машинно-тракторных станций организовать в течение 1931 г. 1.040 НОВЫХ МАШИНО-ТРАКТОРНЫХ СТАНЦИЙ с общим тракторным парком в 980 тысяч тяговых сил с тем, чтобы весной 1931 г. работало 1.105 машинно-тракторных станций с тракторным парком в 692 тысячи сил, обеспечивающих посев машинно-тракторными станциями весной 1931 г. 18 миллионов гектаров вместо 4 миллионов гектаров в прошлом году. Направить на капитальное строительство машинно-тракторных станций в 1931 году 540 миллионов рублей.

Направить в сельское хозяйство 7 ТЫСЯЧ грузовых и легковых АВТОМОБИЛЕЙ, в том числе не менее 2.000 машинно-тракторным станциям.

Отпустить для колхозов и машинно-тракторных станций МИЛЛИАРД ПЯТЬДЕСЯТ МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ по бюджету и долгосрочному кредиту.

НА ФРОНТЕ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка первая

Общее состояние дорожной сети Советского союза находится на низком уровне развития. Протяжение дорог и их качественное состояние идет в разрез с требованиями развития промышленности и сельского хозяйства.

После больших успехов в автостроении нам нужно было параллельно добиться тех же результатов и в дорожном строительстве. На самом же деле мы сейчас стоим лицом к лицу с огромным разрывом между темпами автомобилизации и строительства дорог.

Редакция „За Рулем“ начинает регулярное освещение положения дел на дорожном фронте. С той же систематичностью и последовательностью, с какой мы освещаем в наших сводках состояние автопромышленности, будут освещаться дела и дни дорожного строительства.

На фронте дорожного строительства сейчас крупный прорыв. Необходимо во что бы то ни стало добиться, чтобы текущий 1931 г. дал тот необходимый и решительный перелом, которого требуют интересы индустриализации, коллективизации и обороны СССР.

Борьбу с бездорожьем на новые рельсы

ОДНА из основных причин, вызвавших глубокий прорыв в дорожном строительстве 1929/30 г. — отсутствие точного плана работ.

Приступая к строительству дорожные организации в весьма слабой степени представляли себе как сложится строительный сезон. Производственный план напоминал... алгебраическое уравнение со многими неизвестными.

По плану Главдортранса предполагалось построить по РСФСР около 415 км дорог с каменной одеждой, а гравийных и грунтовых — 1 073 км.

Таков план. А вот его выполнение.

В то время как на южном участке Амурско-Якутской магистрали работы выполнены на 100 проц., на северном участке этой же магистрали — только на 40 проц.

Постройка шоссе Новосокольники — Себеж выполнена только на 41 проц. Примерно в такой же степени выполнена программа по Ангаро-Ленскому тракту.

На 40 проц. выполнено задание по Чуйскому и Сергиопольскому тракту.

Между тем, все эти строительства были признаны важнейшими и первоочередными.

Ряд менее важных работ выполнен полностью. Это доказывает, что Главдортранс не произвел правильной расстановки сил и не сосредоточил основного внимания на выполнении наиболее ответственных работ.

Еще хуже шли работы по строительству местных дорог. Там процент выполнения колеблется от 40 до 75.

Работы, произведенные в порядке трудовой повинности, по своей стоимости определяются в 12 млн. руб., в то время как их плановая стоимость была определена в 52 млн. руб.

С особой остротой в 1930 г. стал вопрос о кадрах. В то время как потребность в инженерах определялась в 1 700 чел., в наличии было только 400. Техников было всего лишь 1 170 при потребности в 3 200.

И тут дорожные организации проявили полную беспомощность. Подготовка кадров по существу началась только к концу строительного сезона.

Недостаток в рабочей силе мог быть смягчен путем усиления механизации работ. Но и тут Цудортранс и Главдортранс не смогли добиться существенных результатов.

Из всех этих элементов, подкрепленных полным бездействием и оппортунизмом, значительной части местных дортрансов и сложились причины, породившие такой огромный прорыв.

В глубоком тумане

Цурдортранс окружен глубоким туманом неизвестности. Можно с уверенностью сказать, что вряд ли кто из ответственных работников этой руководящей организации ясно представляет себе перспективы на 1931 г.

Неясность обнаружилась еще с момента разработки контрольных цифр.

Первый вариант контрольных цифр принадлежит Наркомпути. Этот вариант предусматривал затрату 1 200 млн. руб. Но этот вариант попал на рассмотрение Госплана, а заявку была уменьшена до 675 млн. руб.

До рассмотрения контрольных цифр в Совнарком СССР имелось шесть различных вариантов, при чем последний из них предусматривал затрату 710 млн. руб.

Как будто бы туман рассеялся? — Ни сколько!

Цудортранс подал заявку на отпуск средств для работ, которые должны быть произведены в течение первого квартала. Заявка предусматривала ассигнование 43 млн. руб.

4 января пришел ответ, что будет отпущено только 36 млн. руб. На следующий день прибыло новое сообщение: заявка увеличена и утверждена в размере 40 млн. руб.

В Цудортрансе облегченно вздохнули...

Но тотчас же после этого Наркомпути сообщил, что-де он слишком поспешно дал обещание отпустить 40 млн., а может дать только 37 млн. руб. Это было утром. Вечером стало известно, что заявка вновь урезана на 3 млн. руб.

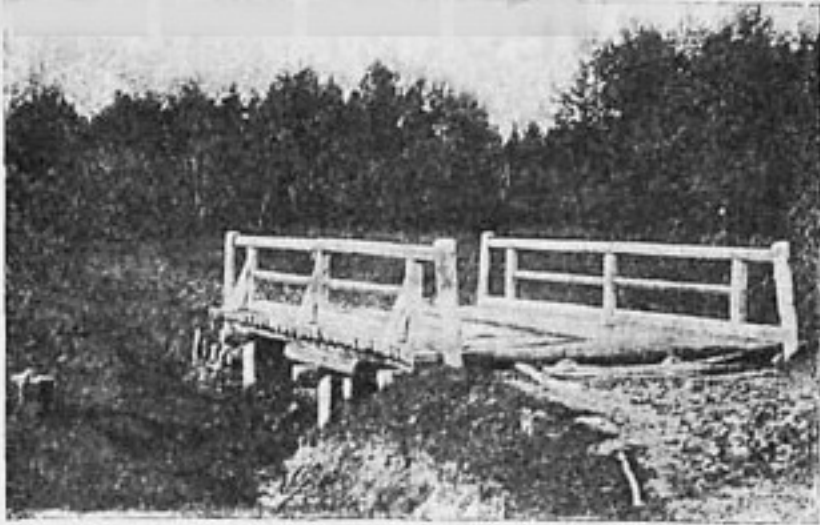
За ночь мнение работников Наркомпути вновь изменилось и заявка была увеличена до 39 млн. руб.

В течение пяти дней финансовые работники НКПС не подавали признаков жизни. Волнение в Цудортрансе улеглось.

12 января Цудортранс ждало новое жестокое разочарование: из НКПС была получена телефонограмма, где говорилось, что заявка вновь урезана на этот раз до 29 млн. руб.

Поистине — финансовая кадрили!..

При таких условиях правильное планирование работ на первый квартал становится невозможным.



Мостики, высоко приподнятые над краем дороги — угроза авторессорам

Цудортранс пытался доказать Наркомпути, что первый квартал — решающий, так как в это время проводится заготовка камня, щебня и песка.

Эти работы, убеждал Цудортранс, можно произвести именно в зимние месяцы, пользуясь свободной рабочей силой, гужевым транспортом и санным путем. Стоимость заготовок материала определяется в 60 проц. затрат на все капитальное строительство.

Но убеждения были бесполезны.

Впрочем Цудортранс ни в коей мере не уверен, что его заявка и в дальнейшем не будет изменена.

С такими туманными перспективами Цудортранс вступает в первый квартал 1931 г.

С машинами, или без них!

Только в самое последнее время был создан специальный трест по дорожному машиностроению. В этот трест вошли следующие предприятия: Рыбинский, Онежский, Кременчугские заводы и завод Кубаноль. Впоследствии в этот трест войдет еще ряд предприятий, постройка которых начинается в этом году.

Почти все из действующих заводов занимались производством машин только отчасти. Необходимого оборудования заводы в достаточном количестве не имеют.

Цудортранс заключил с трестом договор на снабжение дорожными машинами общей стоимостью на 50 млн. рублей.

Насколько реально выполнение этого договора, сказать пока трудно. Однако, судя по тем темпам, которые взял трест, реальность выполнения этого договора весьма сомнительна.

Для дорожного машиностроения, как известно, необходимо много стального литья. Своих собственных сталелитейных трест не имеет. Цудортранс вынужден изыскать литье на стороне и снабжать им заводы.

Хуже всего с камнедробилками. В течение первого квартала трест обещает сдать только 50 камнедробилок из 150. Это наносит жестокий удар подготовке к строительному сезону. Заготовка камня должна быть в основном закончена в течение первого квартала. Уже сейчас приходят сообщения, что в карьерах работа сокращается.

Рыбинский завод должен сдать 500 моторных и 150 паровых катков. Помимо этого завод взял на себя обязательство изготовить 100 камнедробилок. Администрация завода не дает никаких гарантий, что сроки выполнения заказов будут реализованы.

Внушает серьезное опасение выполнение заказа на 7 800 тыс. руб. ремонтным заводом НКПС. Литейная на этом заводе будет готова только в феврале—марте. Помимо этого завод нуждается еще в солидном переоборудовании.

Если по колесным тракторам положение более или менее благоприятное, то по гусеничным — перспективы самые мрачные: из 300 гусеничных тракторов ВСНХ СССР обещал дать только 30—40 штук.

Как видно из выше приведенных фактов, машиноснабжение дорожного строительства вызывает самые серьезные опасения.

Необходимо срочное вмешательство Народного комиссариата РКИ СССР с тем, чтобы положить предел срыву механизации дорожного строительства. Если вопрос о снабжении машинами не будет разрешен в самый ближайший срок, выполнение программы на 1931 г. будет поставлено под угрозу.

15 января 1931 г.

А. Лясс



Быстрая механизированная постройка усовершенствованных дорог в САСШ.

„Решающим условием успеха весеннего сева является превращение начавшегося осенью нового роста колхозного движения (за последние три месяца больше миллиона крестьянских хозяйств вступило в колхозы) в действительно мощный прилив в колхозы. Этот прилив должен обеспечить осуществление темпов коллективизации, намеченных пленумом Центрального комитета, и на основе сплошной коллективизации — дальнейшие решительные шаги вперед в деле ликвидации кулачества как класса“

(Постановление ЦК ВКП (б) от 20 января 1931 г.).

КАК ПРОХОДИТ СБОР НА ШЕСТИКОЛЕСКИ ПО СОВЕТСКОМУ СОЮЗУ

ОБЩАЯ слабость автодорожной работы на местах сказывается и на ходе этой важнейшей кампании.

По отдельным организациям на 15 января с.г. дело обстоит так:

1. По Московской области. Контрольная цифра установлена для Москвы в 25 тыс. руб. Московский облотдел выдвинул встречную цифру в 60 тыс. руб. Пока кампания проводится слабо. Сильно хромает агитационная сторона. Реально собрано около 10 тыс. руб.

2. По Ленинградской области. Принята контрольная цифра в 25 тыс. руб. Поступило в Центральный совет Автодора 5 тыс. руб.

3. По Средне-Волжскому краю. Контрольную цифру в 10 тыс. руб. краевой Автодор обязался выполнить в превышении. Проведено 3 субботника несколько вечеров с лотаршей, выпущен специальный нагрудный значок. Имеются сведения, что собрано свыше 2 тыс. руб. Средства пока в ЦС не поступали.

4. По Нижне-Волжскому краю. Кампания проводится только в г. Саратове. Данных о том, сколько собрано не имеется.

5. По Нижегородскому краю. Кампания развернута слабо.

6. Западная область позорно отстает. Почти никакой работы не ведется.

7. По Западно-Сибирскому краю. Краевым Автодором принята контрольная цифра в 65 тыс. руб. Организуются специальные субботники. Сколько средств собрано реально — не сообщено.

8. По Крымской республике. Принята контрольная цифра в 5 тыс. руб. Практикуются субботники и спектакли. Сколько реально собрано — неизвестно.

9. По Уральской области и Северо-Кавказскому краю. Несмотря на ряд напоминаний о представлении отчета о ходе кампании — сведений нет.

ПО МОСКВЕ

БРИГАДА, созданная Мособлотделом Автодора, обследовала работу районных отделений Автодора г. Москвы.

Что же выяснила бригада?

В пролетарском районном отделении, имеющем ряд крупных заводов-гигантов, до сего времени работа по сбору средств на постройку шестиколесных автомобилей почти не велась.

Остальные районные отделения мобилизовали автодорожную общественность, провели ряд докладов на предприятиях и также выделили ударные бригады по проверке отдельных коллективов.

Бригады райотделений выявили отстающие коллективы. Плохим примером может служить Артамоновский трамвайный парк и завод «Каучук», где до сих пор не проводилось ника-

кой агитационной работы и даже не реализованы предложения рабочих.

Отдельные коллективы Автодора объявляют между собой соцсоревнование по сбору средств. Постановлением общих собраний рабочих некоторых заводов, например, завода ВАО на Миуссах, решено отработать на постройку автомобилей-трехосок $\frac{1}{2}$ рабочего дня. Типография «Труд и творчество» отчислила 2 проц. Рабочие постройки ВТУ — полдневный заработок.

Краснопресненское райотделение, работающее активнее других, выпустило однодневную газету, посвященную сбору средств на шестиколесные автомобили, и организовало большой концерт в Колонном зале Дома союзов.

В ОТВЕТ НА ПРИЗЫВ ЦС АВТОДОРА

АРХАНГЕЛЬСКОЕ отделение от имени автодорожцев Архангельска прислало в редакцию письмо, посвященное призыву ЦС о трехосных машинах, в котором говорит:

«Просим передать наш пламенный привет стойкому защитнику границ — Красной армии и ее беззаветным красным героям и заверяем их в том, что мы принимаем все меры, чтобы продвинуть автотехнику в Красную армию.

За 1930 г. мы обучили 20 красноармейцев управлять автомобилем.

В 1931 г. мы обязуемся обучить автомобильному делу 100 человек.

Мы полностью присоединяемся к призыву ЦС Автодора о передаче ОУДВА колонны шестиколесных автомобилей и объявляем автодорожский месячник по сбору добровольных средств на автоколонну.

За первый день работы нами собрано 471 р. 50 к.

Слушатели вечерних курсов шоферов Ферганского районного отделения Узавтодора на общем собрании вынесли следующую резолюцию:

«Заслушав доклад о моторизации Красной армии, мы приветствуем решение, принятое Центральным советом Автодора о постройке отряда трехосных автомашин военного назначения и передаче первого отряда этих машин к 13 годовщине РККА Особой краснознаменной дальневосточной Красной армии.

На постройку отряда трехосных автомашин отчисляем однодневный заработок и вызываем все коллективы Автодора и учебные заведения Ферганского района последовать нашему примеру».

АВТОДОРОВЕЦ, ПРИНИМАЕШЬ ЛИ ТЫ УЧАСТИЕ В СБОРЕ СРЕДСТВ НА ШЕСТИКОЛЕСКИ?

КАК СОЗДАВАЛСЯ ДОРОЖНЫЙ ПРОРЫВ

Грустные анекдоты в дорожном строительстве

РАЗБИРАЯ причины прорыва 1929/30 г. в дорожном строительстве, надо прямо сказать, что отсутствие соцсоревнования и ударничества являлось основным тормозом правильного развития строительства дорог. Неиспользование под'ема масс, халатное отношение к этому риков можно охарактеризовать как оппортунизм на практике.



Механизация дорожных работ. Отвал земли

Частые искривления правильной линии подтверждаются фактами. Вот, например, Волоколамский рик издал постановление, по которому к дортрудповинности привлекаются женщины вместо установленных 40 до 50 лет, а мужчины вместо 45 до 55 лет. На деле же дортрудповинность не применялась вовсе.

Кимрский рик допустил добровольную замену трудучастия деньгами, но не получил ни того, ни другого. Кроме этого он отдал Колхозстрою техника, законтрактованного Мособлтрансом, а сам остался без техника и просит дать другого.

Тверской исполком циркулярно предложил всем рикам воздержаться от проведения дортрудповинности и использовать 60—70 проц. дортехперсонала и лесоматериалы на школьное строительство. Кроме того массовым явлением является оплата дортехперсонала ниже ставок, утвержденных областными органами.

Что касается некоторых других риков, то ими были истрачены деньги из дорфонда совсем не по назначению. Так, например, Шацкий рик на постройку... скотного двора израсходовал 1 тыс. руб., Кр. Пахорский на постройку школы—1500 руб., Щелковский на театр и покупку часов около 5 тыс. руб. И это в то время, когда для дорожного строительства, требующего больших затрат, денег нехватает.

В итоге дорожное строительство с привлечением местного населения по отчетным данным 75 риков выполнено на общую сумму 1790 тыс. руб., что по контрольным цифрам Главдортранса составляет 36 проц.

Тем не менее некоторые рики как, например, Ухтомский показали себя достаточно подго-

товленными к организации дортрудповинности. Ими были выделены райуполномоченные, которыми были созваны совещания для обсуждения и раз'яснения закона о проведении дортрудповинности. План работ по Ухтомскому рикю был составлен на сумму 129 183 руб. 98 коп., израсходовано же—93 707 руб. 50 к., т.-е. выполнено 72 проц.

Основной причиной не полной реализации плана по Ухтомскому рикю явилось невыполнение Москомнеруд взятых на себя обязательств по заготовке камня. Он должен был дать 5.500 куб. м, а дал до ударного квартала только 3 тыс. куб. м.

Непредоставление достаточных помещений для рабочих и отсутствие спецодежды влияло на текучесть рабочей силы и выполнение промфинплана. Такое отношение риков к низовому, главным образом, дорожному строительству дальше терпимо быть не может.

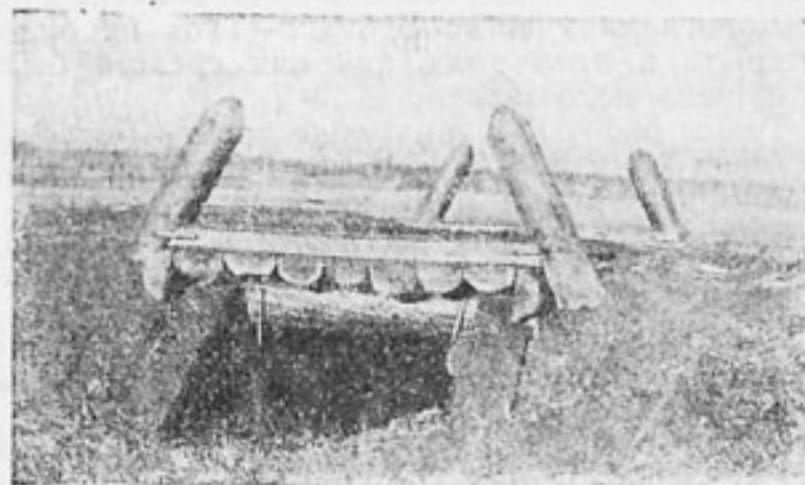
Мы изложили лишь часть фактов, а их в нашей области слишком много. Хозяин (рик) еще не осознал той когромной потери на бездорожья, какую несет коллективизация и всеиды первичной сельской кооперации (продукция риковской промышленности равна 84 млн. по области).

Рикам нужно бережно относиться к тому скудному дорожному техперсоналу, который у него имеется, не разбазаривать его, а использовать по назначению.

Для того чтобы план работы на 1931 г. был не только выполнен, но и перевыполнен, нужно на опыте прошлой работы, по примеру Ухтомского рика, выделить инструктора-организатора, возложив на него всю организационную работу. План работы должен быть составлен и увязан с райпланом и утвержден президиумом рика.

Большинство указанных здесь фактов в свое время было сообщено соответствующим инстанциям. Их сегодня можно считать несколько устаревшими, но все же достаточно вескими для того, чтобы ими заинтересовалась районная прокуратура и наша автодорожская и профсоюзная общественность.

Лукша



ТАК МОГУТ РАБОТАТЬ ЛИШЬ ВРЕДИТЕЛИ

Письмо из Дагестанской АССР

Учитывая особое значение дорог в социалистическом строительстве Дагестанской АССР как средств культурно-политического общения между многочисленными народностями Дагестана и считаясь с крайней отсталостью этого участка хозяйства Дагестанской АССР, а целях самого срочного форсирования дела дорожного строительства и транспорта в целом в Дагестанской АССР, НКПС по Главдортрансу с участием дагестанского правительства необходимо обеспечить на этом участке социалистического строительства Дагестанской АССР решительный перелом уже в 1931 г.

(Из постан. през. Совета национальностей ЦИК Союза от 15/1 1931 г.)

ДОРОЖНОЕ строительство в системе народного хозяйства Дагестана имеет громаднейшее значение. Бездорожье здесь является тормозом культурного развития отсталого нагорного Дагестана.

Учитывая это, правительство из года в год вкладывает все большие и большие суммы в дорожное строительство. Если в 1928/29 г. на строительство дорог было отпущено 778 270 руб., то в 1929/30 г. было уже отпущено 2 686 300 руб., т. е. на 345 проц. больше.

Стпущенные средства полностью и своевременно не использованы. План 1929/30 г. выполнен только на 44,62 проц.

Средства распыляются

В чем заключалась основная тактика вредителей в раскрытых организациях? Производить затраты на переоборудование и расширение заводов так, чтобы эти затраты не давали быстрых результатов.

То же самое мы видим и в Дагдортрансе. Годовой план работы Дагдортранса был не реальный, не соответствующий действительности. 60 проц. всех работ по этому плану обходится гораздо дороже, чем на них испрашивается ассигнований по жесткому плану. В результате, работы в один сезон не заканчиваются, а либо растягиваются на несколько сезонов, либо производятся за счет снятия других работ, т. е. за счет неполного выполнения их.

Так планом было предусмотрено 230—240 объектов работы (ремонт и строительство) самим Дагдортрансом и 100 объектов по бюджетам районов. Отсюда и получилось, что все средства, сосредоточенные на отдельных участках работ, распылены по мелочам и не дали нужного эффекта.

В качестве примера можно привести строительство Тлохской и Цумалинской дорог. Строительство Тлохской дороги длиной в 95 км растянуто на 5 сезонов. Работы идут с большим отступлением от проекта, что также задерживает окончание строительства и открытие дороги для свободного движения.

Дорога на участке Буйнакс—Тлох не будет открыта в этом году, так как средств было отпущено недостаточно.

Темпы работы на постройке дороги Ботлих—Цумада слишком медленные. Работы недостаточно развернуты и не налажены.

Такую же картину мы видим и в пятилетке дорожного строительства составленной Дагдортрансом.

Измерители стоимости строительства, положенные в основу пятилетки, явно преуменьшены. Так постройка горных дорог в 1930—1931 г. расценивается в 6 531 руб. за километр, тогда как, например, Тлохская дорога по про-

изводственной смете будет стоить 13 тыс. руб. за 1 км. Подтверждается это и подсчетом стоимости уже выстроенных дорог. Так 1 км не вполне законченной (без мостов, труб, катков, части подпорных стен и пр.) той же Тлохской дороги в 1929 г. обошелся в 6 400 руб.

Стоимость постройки гравийных дорог за проектирована в 7 400 руб. за 1 км, тогда как гравий более дешевый материал, чем щебень, и гравийная дорога должна быть дешевле, чем шоссированная.

Новых дорог в эту пятилетку предполагается провести 2 120 км. Казалось бы, исходя из этой цифры, в 1930 г. нужно было бы построить не менее 400 км дорог. Но планом предусматривалось всего только 147 км, да и те, как мы видим, не выполнены.

О механизации работ «не думали»

Большое значение в удешевлении строительства имеет механизация работ, но Дагдортранс уделял внимание этому важному делу лишь в прошлом году и то только в области профилирования полотна, при чем работа по шоссированию не увязана с профилированием и значительно отстает. Качество работы тоже скверное. Так, например, на Талгинской дороге за один год ее эксплуатации имеется масса кочек и колеи от колес, как на обыкновенной проселочной. На Араканской же дороге ширина профилировки не одинаковая (есть ширина в 10 м, есть не более 5).

Капиталы лежат мертвым грузом

Основной метод, который применяли вредители всех раскрытых организаций: как можно больше ухлопать денег, как можно больше начать строительства и ни одного не кончить, чтобы затраченные средства лежали мертвым грузом на шее советского государства.

Приблизительно такую же картину мы видим сейчас и в Дагдортрансе. Вот примеры.

Работа по строительству грунтовых дорог от с. Мараш до с. Ахтов не закончен. Не закончены, примерно, лишь 3—4 км. Работы были приостановлены по указанию Дагдортранса, который предложил использовать на этой работе местную рабочую силу. Согласно этому приказу начальник 3 участка уволил рабочих. Работа приостановилась на неопределенное время.

Строительство грунтовых дорог Мамраш—Ахты-Куруш и Рутул-Микрах произведены так небрежно, что выделенная Курушским сельсоветом комиссия отказалась ее принять.

Берегоукрепительные работы производятся плохо и несвоевременно. Так крестьяне с. Цеух-Чай указывают на то, что дорожное управление 3 участка несвоевременно устанав-

дивает дамбы. Были случаи, что дамбу ставили только после аварий.

Строительство мостов на всех участках тормозится. Так постройка Мукуклахского моста начата еще 28 июня 1930 г., а проект этого моста не утвержден до сих пор.

Курахский мост начат давно. Поставили устои, и этим ограничились. Никаких работ по постройке моста сейчас не ведется.

Ремонт дороги Мамед-Кала-Маджалис идет слишком медленным темпом и к тому же небрежно.

Сейчас ведется изыскательная работа по дороге Маджалис-Кубачи. На 3,5 км этой дороги проведено профилирование, которое никем еще не утверждено да и сам проект этой дороги, еще экономически не проверен и не обоснован, а между тем работы по строительству уже начаты.

Мост через реку Гюрген-Чай длиной в 306,5 м выстроен с большим отступлением от проекта и небрежно.

Мост через реку Карах-Чай длиной в 246,9 м также выстроен с большим отступлением от проекта и недочетами. Так, например, по проекту ширина моста должна была равняться 4,5 м, на деле же равняется 3,8 м.

Ненужные затраты, преуменьшенные сметы

Как же думает Дагдортранс строить в будущем году? Посмотрим проект его жесткого плана на 1931 г. Вот что там написано.

Закончить начатую в 1929/30 г. дорогу Гуниб-Чарода и продолжить ее до Илаба — 69 тыс. руб. Построить мосты на ней же — 40 тыс. руб. На текущий капитальный ремонт дороги Гуниб-Чарода — 13 тыс. руб. Конечно, 69 тыс. руб. на дорогу плюс 40 тыс. на мосты нехватит. Дагдортранс же требует, чтобы на эти деньги было выстроено 40 км дороги, т. е. дает по 2500 руб. на км, тогда как на Тлохскую дорогу требуется 13 тыс. руб. на км. Таким образом в 1931 г. дороги в Чароду не будет.

Существующая горная тропа из Гунибаса в Чароду по окончании дороги будет брошена. Спрашивается, зачем же на нее тратит 13000 руб.? Если Дагдортранс скажет, что эти 13000 руб. предполагается затратить на текущий и капитальный ремонт не тропы, а уже построенной части дороги, то мы вправе заявить: «Как же вы смеете назначать по 2½ тысячи на километр постройки совершенно новой дороги, считая в том числе и мосты, если на текущий ремонт 9 км даете 13000, т. е., по 1½ тысячи на км? И что же эта за дорога, которая только что построена и уже требует ремонта? Или постройка оценена слишком дешево или ремонт слишком дорог.

Посмотрим, что предположено на Цудахарской дороге (Ходжал-махи-Кумух) — самой грузонапряженной дороге нагорного Дагестана. Эта дорога разбивается на два резко разграниченных участка: от Ходжал-махи до Цудахара и от Цудахара до Кумуха. Первый участок изобилует очень крутыми подъемами, спусками и поворотами при очень узком полотне. Второй не имеет ни спусков, ни подъемов, ни крутых поворотов, имеет шоссированные участки и достаточно широкие. И вот по

жесткому плану (считая и особый квартал 1930 г.) на первый участок назначается около 20000 руб., а на второй благополучный назначается свыше 100000 руб.

У линейных работников есть совершенно определенное мнение о дороге Гуниб-Чох-Кумух: участок от Чоха до Кумуха, протяжением 25 км надо бросить и соединить Чох с Кумухом (если это требуется экономическими соображениями) по совершенно новому направлению. В разных местах этого участка с 1927 г. по настоящее время произведено работ на 20000 руб., но ни от одной работы, кроме построенных и брошенных на участке устоев моста, следов не осталось.

В старых путевых ведомостях, составленных одним из лучших инженеров — дорожников, говорится о совершенной ненадежности грунтов этой линии. И тем не менее из 52000 руб., назначенных на дорогу Гуниб-Чох-Кумух 37000 руб., т. е. 70 проц., назначены на работы на этом участке, на работы, обреченные на гибель, так как рано или поздно линия Чох-Кумух будет брошена.

Пахучий «букет»

Кто же работает в Дагдортрансе?

Главный инженер Даидбеков (бывший помещик).

Техник Даидбеков — его сын.

Секретарь Д. Ахмедов (быв. офицер, его племянник).

Пикетажист А. Ахмедов (быв. офицер, брат первого).

Дорожный мастер К. Даидбеков (кулак).

Дорожный мастер Г. Даидбеков (пьяница).

Счетовод С. Г. Ахмедов (двоюродный брат главного инженера).

Это в управлении Дагдортранса. Не лучше с аппаратом и на местах.

60 проц. дорожных мастеров — старые мастера, связанные с собственным хозяйством в аулах, иначе говоря — кулаки. К работе они относятся с преступной халатностью. К молодым новым специалистам относятся плохо — игнорируют и подавляют их инициативу, стараются выживать со строительства.

Семейственность сильно развита и на местах. Очень часто можно встретить, что в одном учреждении работают близкие родственники, дети служат под начальством своих отцов.

Требования о снятии этих работников администрация Дагдортранса не только не удовлетворяет сейчас, но и не заботится, чтобы заменить их в будущем, подготовив соответствующие кадры.

Правда, курсы по подготовке десятников есть, но что это за курсы? Контингент курсантов не из рабочих. Окончившие эти курсы десятники почти не используются Дагдортрансом. В общем это не курсы по подготовке новых кадров, а курсы для отвода глаз советской общественности.

Таков аппарат Дагдортранса, такова его «работа», направленная к срыву дорожного строительства.

Эту деятельность, вредительскую деятельность, нужно сейчас же пресечь. Этого требуют интересы советского государства, этого требует рабочая общественность.

Смоляк

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО в ЗАПАДНОЙ ОБЛАСТИ ПОД УГРОЗОЙ СРЫВА

ДОРОЖНОЕ строительство в Западной области, — сказал в беседе с нашим сотрудником зам. нач. Главдортрансов. Ушаков, — имеет большое экономическое значение. Однако строительство дорог здесь находится под угрозой срыва.

Программа работ сорвана. Задание выполнено всего лишь на 50—60 проц. Основные

брежности перевернул автомобиль. Он бросил машину среди поля и ушел, даже не выключив мотора.

Новые механизмы и автомобили приведены в негодность. Автомобилями пользуются все кому угодно и очень часто лица, сажающиеся за руль, не имеют никакого представления об управлении машиной.

На складе материалов хранились вместе — нефть, бензин, порох, лесоматериалы и т. д. Катастрофа могла произойти в любой момент, так как на складе курили, жгли материал, небрежно обращались с огнем.

Тракторная база под открытым небом. На базе нет запасных частей и даже полного комплекта инструментов. Мало-мальски серьезная поломка, и трактор приходится везти в Ленинград за 600 км.

Качество ремонта ниже всякой критики. Один из механиков после сборки отремонтированного «Форда» обнаружил, что осталось семь «лишних» болтов.

Механизмы-прогульщики

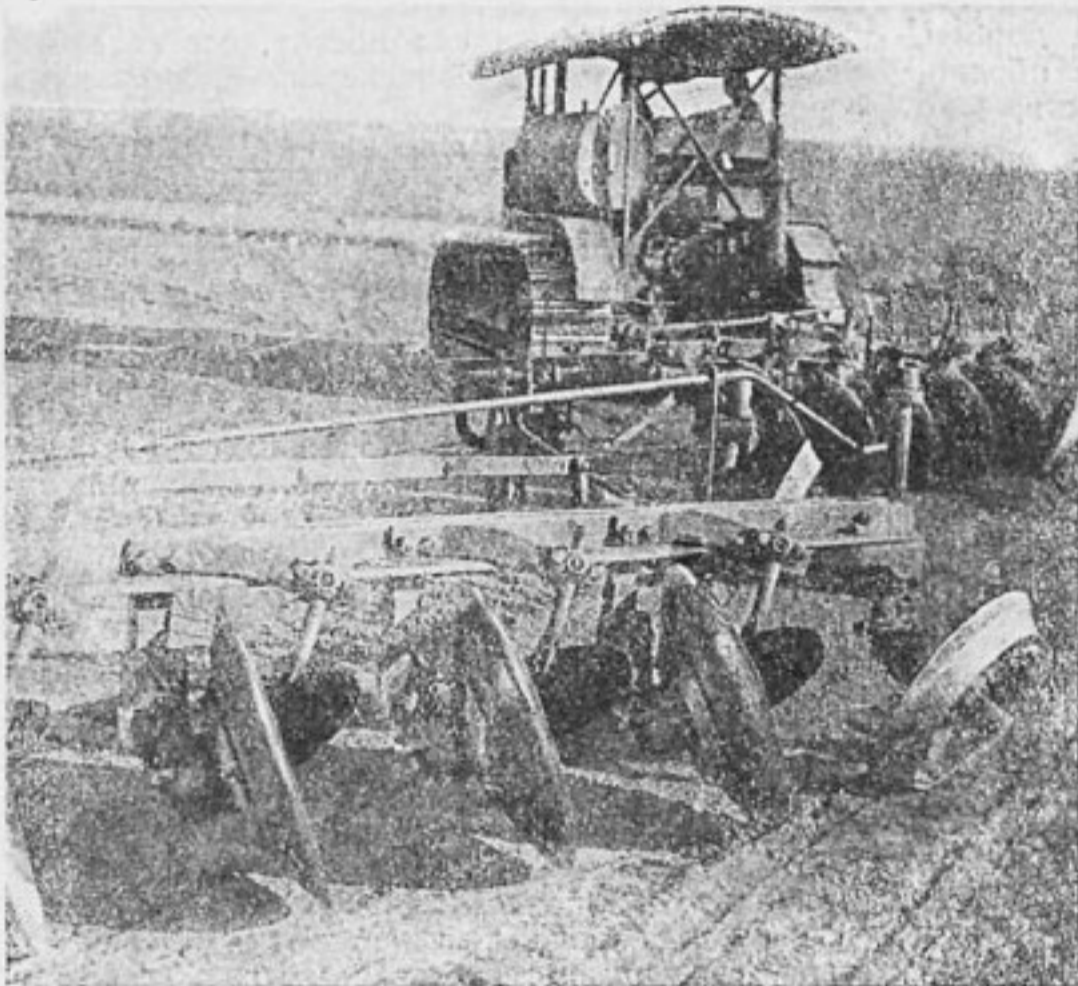
Механизмы используются плохо. Как правило, все машины работают в одну смену. В среднем каждая машина используется только на 40 проц. ее мощности.

Эти факты свидетельствуют о том, что управление строительством, желая свалить вину на недостаточное снабжение механизмами, проявило преступную халатность, слабо используя наличный парк машин.

Ни горючего, ни резины

Областные отделения Союзнефти и Резинообъединения не раз ставили строительство в безвыходное положение. Был случай, когда всю работу автобазы и тракторного парка пришлось приостановить на десять дней из-за отсутствия горючего.

Оставляя строительство без горючего, Союзнефть проделывает и такие «шутки»: в один день на строительство прибыло десять цистерн



Трактор на сел.-хоз. работах.

Фото Р. Гольдберг.

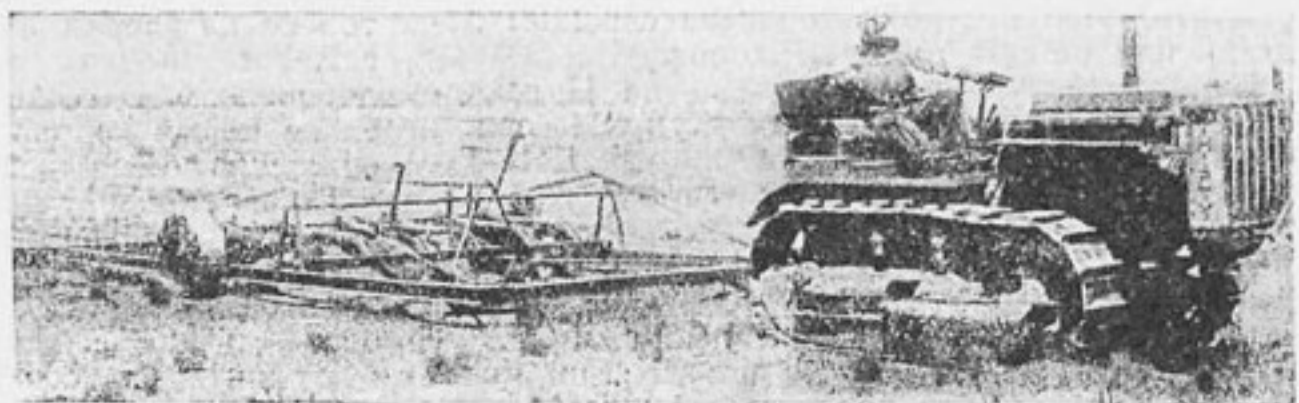
причины такого позорного срыва, как указывает управление строительством, — плохое снабжение металлом, лесоматериалами, механизмами и рабочей силой.

Но причины кроются не только в этом. При правильной расстановке имеющихся сил и механизмов последствия снабженческих неполадок можно было бы свести к минимуму.

Трудовая дисциплина отсутствует

На строительстве трудовая дисциплина отсутствует. Пьянство и хулиганство в автобазе приняли широкие размеры. Прогулы катастрофически растут.

Обращение с механизмами — варварское. Из 100 механизмов 50 испорчено, при чем большей частью по вине механиков и машинистов. Подчас дело доходит до явного вредительства. Вот характерный случай: один из шоферов по не-



Срезывание неровностей почвы при помощи трактора «Катерпиллар»

бензина при вместимости баков в полторы цистерны. Строительству пришлось уплатить железной дороге крупную сумму денег за простой цистерн.

Примерно такое же положение с резиной. Часть грузовых автомашин стоит в гаражах из-за отсутствия покрышек.

В помощь автобазе для перевозки материалов было присланы 400 лошадей. Однако, использовать их нельзя было, так как присылая лошадей, снабженческие органы... забыли прислать для них упряжь.

Без руля и без ветрил...

Партийного руководства на строительстве не чувствуется. Профессиональной работы никакой не ведется. Областной отдел союза строителей выделил на все строительство одного уполномоченного, который, не имея никакого аппарата, не в состоянии вести сколько нибудь серьезной работы.

Обращение за помощью в райисполком дало самые неожиданные результаты. Председатель рика в ответ на настойчивые просьбы прораба заявил:

— Если ты придешь в рик хотя бы еще один раз,— арестую!.

Разумеется, что прораб больше не рискнул обращаться за помощью в рик.

Областные организации никакого внимания строительству не уделяют. Строительство плавает без руля и ветрил.

Снабжение рабочих оставляет удручающее впечатление. Кооперация до сих пор не смогла развернуть работу. Нет столовых и закрытых распределителей. Бывают такие дни, когда рабочие лишены горячей пищи и кипятка. Спецодежды нехватает и многим рабочим приходится на морозе работать без рукавиц.

Нужны решительные меры

Так дальше продолжаться не может. Прежде всего необходимо перевести работу механизмов на две, а там где это возможно на три смены.

Снабжение материалами должно быть упорядочено во что бы то ни стало. Это должны учесть ВСНХ СССР, Союзлеспром, Сталь и Наркомтруд. Последний должен обеспечить строительство инженерно-техническим персоналом и рабочей силой.

Нужно перебросить добавочное количество камнедробилок, легкие и тяжелые катки и другие механизмы, без которых успешная работа в этом году невозможна.

Мы обращаем внимание прокуратуры Западной области на преступное отношение к строительству дорог со стороны местных и областных организаций и требуем строжайшего расследования указанных выше фактов.

Областной комитет партии, Центральный комитет союза строителей должны сделать организационные выводы. В противном случае дорожное строительство большого экономического значения.

А. Л.

ЧТО ВИДЕЛИ ШОФЕРЫ-АВТОДОРОВЦЫ В ЗЕРНОСОВХОЗАХ

СРЕДНЕ-ВОЛЖСКОЕ отделение Автодора направило несколько шоферов-автодоровцев в крупный Илекский зерносовхоз для участия в посевной и уборочной кампаниях. После окончания работы было организовано совещание шоферов для подведения итогов их работы в зерносовхозе. Итоги эти представляют большой интерес.

Мы знаем, что во всех крупных зерносовхозах наблюдалась большая нужда в рабочей силе, в том числе в шоферах. Между тем шоферов-автодоровцев приняли в Илекском зерносовхозе крайне неохотно, долго держали без работы и, наконец, посадили на тракторы, а трактористов пересадили на автомобили. Когда пришла пора вспашки, то наскоро набрали деревенских ребят, кое-как подучили их в течение двух недель и тоже посадили на тракторы. В результате 56 проц. тракторов оказались в ремонте. Свечи были испорчены и отчасти похищены.

Шоферы интересовались положением автодорожного дела в ближайших зерносовхозах и сделали ряд интересных наблюдений и выводов. Они считают, что зерносовхозы плохо используют тот автотранспорт, который у них имеется. Нет гаражей, плохо поставлен ремонт автомашин, машины плохо обеспечены запасными частями и особенно резиной.

Эксплуатация автотранспорта поставлена из рук вон плохо, наблюдается безалаберное использование горючего и смазочного материала.

Отношение дирекции к новым кадрам совершенно неудовлетворительное. Это вызывает текучесть кадров, наличие чуждых элементов, рвачей. Одновременно наблюдается безнаказанность шоферов и особенно административных лиц за порчу машин.

Выводы шоферов-автодоровцев таковы: наиболее целесообразно, чтобы кадры шоферов и трактористов подготавливались непосредственно в совхозах в плановом порядке; нужно готовить кадры трактористов из колхозной среды; опытных трактористов надо постепенно пересаживать на автомашины.

Необходимо добиться такого порядка, чтобы все запасные части и резина были заготовлены к весенней кампании в течение зимы. Следует повести решительную борьбу с летунами, путем закрепления шоферов на определенный срок работы.

Процент разбитых машин по вине лиц, не имеющих права управления, слишком велик. Необходимо добиться установления строгих правил, запрещающих управление машиной неквалифицированными рабочими. Каждый случай безответственной езды следует рассматривать как вредительство.

Помощь совхозам автотранспортом должна быть организована лучше. Нужно, чтобы хозяйственные организации посылали целые отряды машин с шоферами и опытным начальником.

Во всех крупных зерносовхозах могут и должны быть организованы отделения Автодора.

М. С.

НА ФРОНТЕ АВТОТРАКТОРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка тридцать шестая

На Автострое сооружение цехов протекает нормально, но оборудование может прибыть с большим опозданием. Неблагоприятно с топливным хозяйством, водоснабжением и канализацией. Вопросы металлургии до сих пор не разрешены. Кадров нет.—На Харьковском тракторном строительстве попрежнему слабы темпы— На Челябинском тракторном заводе фронт работ сузился до минимальных размеров.—На „Подшипнистрое“ работа только теперь разворачивается полным темпом.

Автозавод

ДО ПУСКА Нижегородского автозавода осталось семь месяцев, между тем общее положение строительства таково, что пуск автозавода к намеченному сроку не обеспечен.

Несмотря на потерю времени в период подготовительных работ, общее состояние зданий автозавода благодаря перелому в темпах строительства можно признать относительно удовлетворительным.

Закончены следующие здания (вчерне): центральная проходная, ремонтно-механическая, ремонтно-инструментальная, кузница и деревообделочная (без сушил). Три последних здания будут в течение января готовы к приемке оборудования и началу монтажа.

Закончена сборка металлоконструкций рессорно-пружинного цеха, сборочно-механического и кузницы. По рессорному корпусу закончен железобетонный кузовной цех (вчерне без стекления), бытовые устройства и идет сборка металлоконструкций. По литевой идут работы по закладке фундаментов и пристройке бытовых устройств. Здание главной конторы вчерне подведено под крышу, начата постройка некоторых вспомогательных зданий.

План работ на первый квартал 1931 г. составлен в 10,5 млн. руб. из расчета подготовки всех цехов к приемке оборудования не позже 1 апреля. Таким образом, если даже учесть остающийся еще больший объем работ (кровля, остекление, водопровод, канализация, центральное отопление и т. д.), все же можно надеяться, что со стороны строительства не будет особой задержки к принятию оборудования и ведению монтажных работ. Однако если это можно сказать про общие строительные работы, то в области специальных и санитарно-технических работ положение далеко не благополучное. Наиболее узким местом является работа Водоканалстроя и Промсантехстроя.

Совсем плохо с заказами на оборудование, так как стоимость оборудования первой очереди требует значительно больших сумм в валюте, чем выдало ВСНХ. Поэтому имеется опасение, что фактическое поступление импортного оборудования будет запаздывать по сравнению с готовностью зданий. Сюда следует прибавить затруднения со специалистами по размещению заказов. Чрезвычайные трудности встречаются также и при заказах оборудования в Союзе. Заявка на 500 станков, представленная в «Станкоинструмент» еще 16 ноября 1930 г., до сих пор не принята окончательно.

Проектирование и строительство теплоцентрали значительно отстают от сроков, вследствие чего автозавод может оказаться необеспеченным в нужное время паром для производства и отопления, а также электроэнергией (на случай перебоев со стороны Нигрэса). Есть опасность, что Электрострой не выполнит свои обязательства по договору о пуске теплоцентрали к 1 декабря этого года. Также неблагополучно с топливным хозяйством. В качестве топлива для нагревательных печей вначале намечалась нефть, но позже выяснилась возможность получить газ. Однако количество газа, отпускаемого местным заводам, не покрывает потребностей автозавода, при чем бесперебойность снабжения газом совсем не гарантирована. Отсюда встала задача организации комбинированного топливоснабжения — нефть и газ. Но газопровод длиной в 12 км еще никем не проектируется, вследствие отказа от этого всех организаций, а проектирование нефтехозяйства еще только в начальной стадии. Если прибавить к этому, что разработка печей в «Стальпроекте» сильно запаздывает, станет во весь рост реальная угроза своевременному обеспечению автозавода топливом.

Еще хуже рисуется положение с водоснабжением и канализацией. Неблагополучно и с транспортом. Для содержания и пуска автозавода необходимо проложить 89 км временных и постоянных железнодорожных путей, а также построить железнодорожные здания. Для этой цели необходимо 4 млн. руб., а по контрольным цифрам на 1931 г. ассигновано 550 тыс. руб. (до января 1931 г. затрачено 1.900 тыс. руб.). Помимо этого, автозаводу отказано в отпуске рельс и скреплений.

Следующей ненормальностью являются вопросы металлургии. Несмотря на то, что вопрос о необходимости организации производства качественных сортов стали был поставлен перед ВСНХ еще летом 1930 г., до сих пор никакой ясности нет. Большинство заводов, намеченных в качестве поставщиков стали для автозавода, являются временными поставщиками, не имеющими твердых планов производства и нужных сортов стали как по качеству, так и по количеству.

Со смежными производствами еще хуже. Они вовсе не подготовлены к поставке изделий автозаводу, некоторые из них даже не распределены между поставщиками.

Неблагополучно со следующими изделиями: электрооборудование, шарикоподшипники, карбюраторы и арматура, резина, стекло, текстиль, лако-краски, болто-заклепочные изделия, шоферский инструмент, целлулоид, бумага, картон

и др. Чтобы сократить неизбежный импорт этих изделий, необходимо, чтобы намечаемые ВСНХ заводы-поставщики разработали твердые планы снабжения автозавода к моменту его пуска.

Также плохо с инструментами и штампами. Сейчас выяснилось, что надежды на заказы стандартных инструментов внутри СССР совершенно не реальны, вследствие перегрузки существующих мастерских.

С кузовами положение катастрофическое. Главмашинстрой в 1929 г., утверждая проект завода, решительно остановился на металлических кузовах. На этом основании не только запроектирован завод, но и подобран оборудование. Но в декабре 1930 г. совершенно неожиданно ВАТО предложило Автострою разработать проект производства деревянных кузовов. Затяжка в выборе типа кузова неизбежно отделяет срок пуска кузовного производства, а следовательно должна вызвать импорт кузовных агрегатов.

Кадры. Работа по подготовке кадров для автозавода разворачивается с большим опозданием и протекает в весьма неудовлетворительных условиях. Финансовый план подготовки кадров все время изменяется, аппарат дергается, нервничает и работает вхолостую. Количество командированных за границу на заводы Форда инженеров и рабочих крайне недостаточное (около 100 человек всех специальностей, вместо 1000) и договор с Фордом остается таким образом неиспользованным.

Харьковское тракторное строительство

Как мы уже писали, зимние работы на Харьковском тракторострое были встречены полной растерянностью. Первые же морозы в ноябре резко снизили производительность труда и объем выработки и до настоящего времени на строительстве не удалось восстановить прежние темпы работы. На стройке видна беспомощность: на кранах, служащих для установки железных конструкций, почему-то работают малоквалифицированные рабочие, которые обращаются с ценными заграничными машинами самым варварским образом. Если на краны не будут поставлены опытные рабочие, можно опасаться, что в ближайшее время они будут испорчены и выведены из строя, что, конечно, отразится на сборке конструкций.

Выгрузка конструкций производится возмутительно. Чтобы не допустить простоя вагонов, конструкции сбрасываются на землю, после чего их приходится развозить по территории завода на подводах, что обходится дорого и усложняет работу. Такое отношение к оборудованию вызывает порчу и поломку станков.

Прибывающие токарные станки сбрасываются под эстакаду, и в результате токарные станки в двух случаях оказались с разбитыми шестернями на зубчатой передаче.

Руководители харьковской стройки все время кричат, что у них мало рабочей силы, хотя в течение последнего времени у них имеется около 15 тыс. рабочих и служащих. Кстати нужно сказать, что валовая продукция на одного рабочего в среднем выражается в 600 руб., т.-е. в два раза ниже нормы Союзстроя.

Челябинское тракторное строительство

Фронт строительных работ на Челябинском тракторострое сузился до минимальных размеров. По промстроительству работы почти не ведутся (фундаменты под металло-каркасные цеха были закончены к 1 октября, а конструкции ожидаются лишь во втором квартале этого года), ведутся лишь небольшие работы по жилстройству, санитарному устройству и транспорту. В связи с этим темпы на Челябинском тракторном строительстве чрезвычайно низки и в особом квартале строительных работ выполнено всего лишь на 3260 тыс. руб., а перспективы на первый квартал 1931 г. еще хуже.

Эскизный проект основных цехов (механосборочный, кузница, литейный) уже получен; в настоящее время разрабатываются рабочие чертежи.

Челябинское тракторное строительство поставлено перед необходимостью значительно сократить рабочую силу и задержать лишь минимальное количество на случай оживления работ.

Господшипникстрой

Только в особом квартале Подшипникстрой получил эскизные проекты от итальянской фирмы «Рив». План строительных работ, тип конструкций и пр. утверждены правлением ВАТО только в ноябре и поэтому строительство не могло заранее охватить всего объема работ.

Строительство Подшипникстроя потребует к себе особого внимания, особой помощи и контроля. Если стальные стройки имеют уже инерцию движения, то Господшипникстрой начал первый квартал в состоянии покоя. Чтобы развить необходимые темпы, нужно в ближайшее время проделать огромнейшую работу и прежде всего добиться психологического перелома у всех работников и в первую очередь у ВАТО и переменить их мнение о значении данного строительства.

М. Козлов

15 января 1931 г.

Н Ч И Т А Т Е Л Я М

Резкое увеличение подписки на журнал „ЗА РУЛЕМ“ вынуждает издательство из номера в номер значительно сокращать количество экземпляров, отпускаемое для розничной продажи. В связи с этим постоянные читатели, приобретающие „ЗА РУЛЕМ“ в киосках и у газетчиков, часто остаются без журнала. Обеспечьте бесперебойное получение журнала в 1931 г. путем немедленной подписки на него.

РАЗЖИЖЕНИЕ МАСЛА В МОТОРЕ

НАША статья стремится ознакомить читателей «За Рулем» с явлением разжижения масла, находящегося в картере мотора. Явлению этому широкие круги автомобилистов и трактористов, к сожалению, не уделяют надлежащего внимания. Поэтому указания, даваемые в «Наставлениях по уходу за мотором» относительно обязательной смены масла в картере после известного периода работы (этот период для автомобилей обычно указывается в километрах пройденного пути, а для тракторов — в рабочих часах), далеко не всегда выполняются, что приводит к быстрому изнашиванию всей машины, частым ремонтам и смене запасных частей.

Не полностью сгоревшие в цилиндрах мотора пары бензина (или керосина) можно разделить на следующие три части.

Первая часть, не успевшая сгореть во время рабочего хода, выбрасывается через выпускной трубопровод и таким образом теряется.

Вторая часть сгорает не полностью и отлагается на стенках камеры сжатия в виде угольного нагара.

Третья часть конденсируется (из паров снова превращается в жидкость) и затем через промежуток между стенками цилиндра и поршнем просачивается в картер.

Значение первой из этих частей наиболее очевидно; однако и две остальные также крайне существенны при долгой работе мотора.

Мотор с нагаром в камерах сжатия и на донышках поршней работает неправильно — он стучит, перегревается, дает перебои, а при толстом слое нагара получается самовозгорание смеси (смесь во время сжатия взрывается сама, прежде чем в свече проскочит искра). Это явление называется детонацией. Все это понижает мощность мотора и сокращает жизнь не только мотора, но и всего автомобиля или трактора.

Наконец, сконденсировавшееся топливо, просачиваясь в картер вокруг поршня, нарушает непроницаемость между стенками цилиндра и поршневыми кольцами, смывает масляную пленку, предохраняющую от трения и износа поверхности цилиндров, поршней, распределительного валика и в конце концов разжижает масло в картере настолько, что оно теряет свои смазывающие качества.

Разжижению масла способствуют:

1. Заливка бензина в компрессионные краники перед пуском мотора в ход.
2. Обогащение горючей смеси при пуске путем дросселирования (прикрытия) воздуха, засасываемого в карбюратор, или затопления поплавковой камеры карбюратора.
3. Вообще слишком богатая смесь.
4. Недостаточный подогрев смеси.
5. Перебои, так как при них не сгорают целые заряды смеси.
6. Низкая температура наружного воздуха.

7. Пропуск смеси во время сжатия из камеры сжатия в картер вследствие неплотности поршневых колец, разработанного овального цилиндра или через продольные риски на стенках задранного цилиндра. Кстати сказать, за исключением тех случаев, когда риски процарапаны поршневым пальцем или вызваны применением очень грязного нефилтрованного масла, причиной появления их является недостаточная смазка цилиндров.

При пуске мотора не следует злоупотреблять затоплением карбюратора и заливкой бензина в краники, а также нельзя оставлять прикрытым дроссель на трубе, засасывающей воздух в карбюратор, после того как мотор начал работать. После пуска мотора этот дроссель надо немедленно открыть, но не сразу, а постепенно, чтобы не остановить мотора. Далее, надо заботиться о достаточном подогреве засасываемого в карбюратор воздуха (особенно зимою) и регулировать карбюратор на бедную смесь — это также снизит расход топлива. Наконец, надо следить за непроницаемостью поршневых колец (пробуя компрессию при хорошо притертых клапанах), и в случае надобности немедленно отдавать мотор в ремонт, так как смесь просачивается в картер через неплотные поршневые кольца, сильно разжижает масло и это приводит к ненормальному износу всего мотора. При сборке мотора надо внимательно следить за тем, чтобы прорезы поршневых колец не находились один против другого, а были направлены в разные стороны.

Достаточно небольшой примеси бензина (или керосина), чтобы вязкость разжиженного масла сильно понизилась. Поэтому самым правильным способом определения степени разжижения масла следует признать определение вязкости посредством вискозиметра.

Для приблизительной оценки степени разжижения масла надо взять немного масла из картера (но негорячего), и растереть его между большим и указательным пальцами. Затем таким же способом испытать свежее масло и, так сказать, «наощупь» судить о степени разжижения масла в картере. Обычно поработавшее в моторе масло представляет собой очень жидкую смесь с резким запахом, преимущественно состоящую из керосина; его водянистость вместе с черным или очень темным цветом является верным признаком того, что масло потеряло свои смазывающие свойства и что его надо сменить.

О необходимости смены масла можно также судить по показаниям манометра (при системе смазки под давлением). Наблюдать эти показания надо всегда при одинаковых условиях, например, при скорости автомобиля 40 км в час, и лишь после того как мотор вполне прогрелся.

Запомним, какое давление показал манометр сразу же после наполнения картера хорошим свежим маслом. Тогда это масло можно не сменять до тех пор, пока давление, указываемое манометром, не уменьшится наполовину. Разумеется, это правило не во всех случаях справедливо, и опытный моторист может внести в него поправку на основании собственного опыта.

Лучше же всего сменять масло согласно указаниям построившего автомобиль (или трактор) завода и раз навсегда запомнить, что надо или своевременно сменять масло, мирясь с увеличением расходов на смазку, или сознательно идти на ненормально быстрый износ мотора со всеми отсюда вытекающими последствиями и расходами.

Выпущенное из картера отработанное масло содержит в себе от половины до двух третей сконденсированного топлива, поэтому снова применять его в моторе нельзя, но можно использовать для дифференциала и коробки скоростей (если последняя смазывается независимо от мотора). С этой целью масло фильтруют и смешивают с тавотом до надлежащей консистенции, т. е. чтобы смесь не была ни твердой, ни жидкой. За границей в гаражах применяются особые очистители отработанного масла.

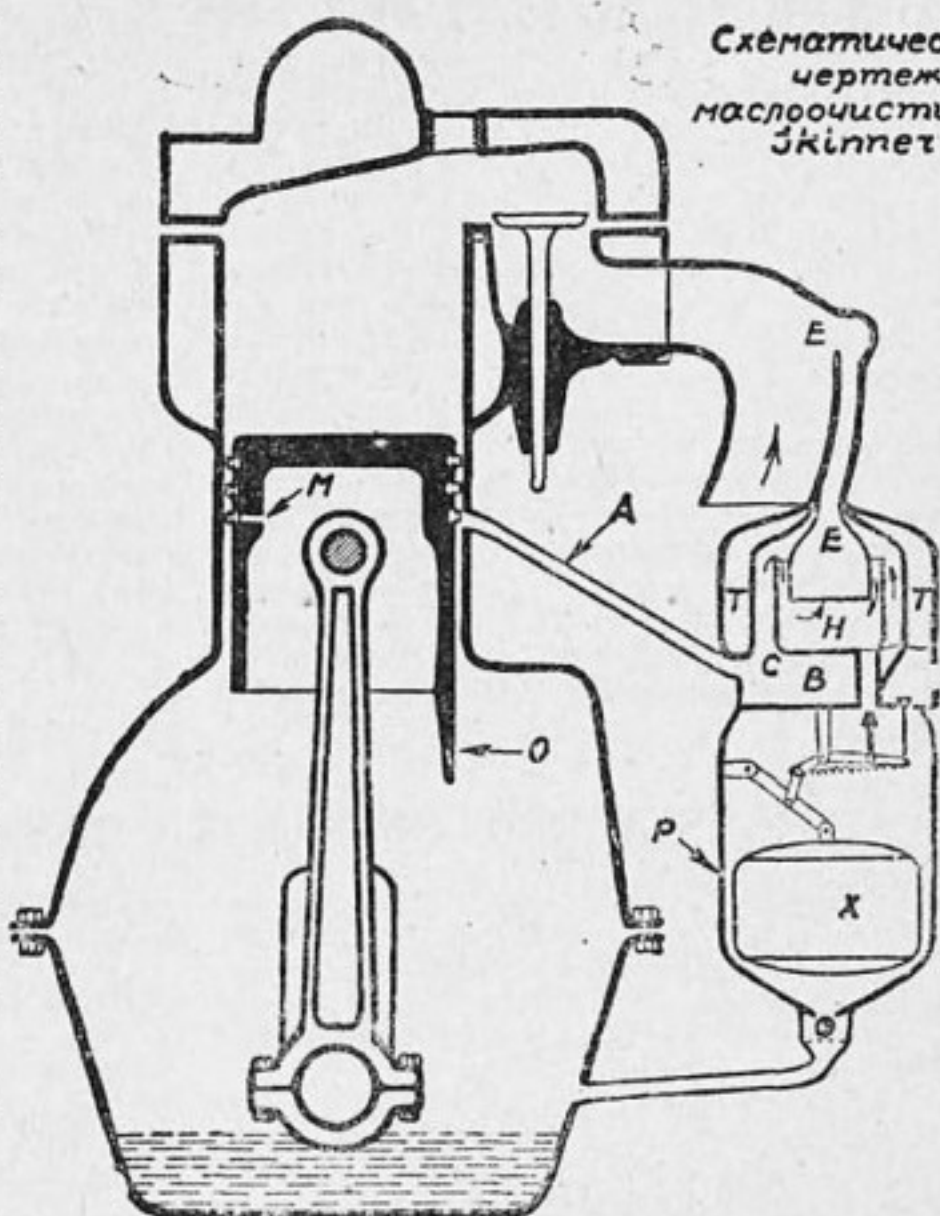
Наливать свежее масло в мотор можно лишь после тщательной очистки картера (поддона) от старого масла. Если хорошее чистое масло налить в грязный мотор с подшипниками, залепленными смолистыми отложениями, то все его хорошие смазывающие качества сразу не проявятся, так как масло должно будет сперва смыть все эти клейкие смолистые отложения (вследствие чего оно сразу же загрязнится), и лишь после этого смазка будет происходить нормально.

Зимой масло в моторе надо сменять приблизительно через каждые 800 км, так как зимой при пуске мотора приходится давать избыток бензина гораздо больший, чем летом, а кроме того и мотор работает при более низкой температуре; все это усиливает конденсацию, а следовательно, и разжижение масла.

Летом достаточно сменять масло через каждые 1500—1600 км. Принято выпускать масло, отвинчивая спускную пробку внизу картера. Однако гораздо лучше снять поддон картера и начисто вымыть его бензином или керосином, одновременно следует промыть и масляный фильтр. И поддон и фильтр надо насухо вытереть, так как всякие остатки бензина или керосина ведут к разжижению масла.

Если за недостатком времени поддон картера не снимают, то все же следует, отвернув впускную пробку, выпустить все старое масло, затем завинтить пробку на место и влить в картер через отверстие для наливания масла один литр жидкого моторного масла. Затем, выключив зажигание, чтобы мотор не на-

чал работать, надо с полминуты покрутить его (за ручку или посредством стартера)



Схематический
чертеж
маслоочистителя
Skinner'a.

Для промывки никоим образом не следует применять керосин, так как он собирается в углублениях внутри картера, применяющихся часто для удержания масла, смазывающего распределительные шестеренки, и в лоточках под шатунами. Керосин останется во всех этих углублениях, разжижит свежее масло и понизит его смазывающие качества.

После заливки надлежащего количества свежего масла надо вымыть и вычистить свечи и отрегулировать расстояние между их контактами.

В заключение нужно упомянуть о маслоочистителе Скинера (Skinner), устанавливаемом на автомобиле и очищающем масло непрерывно во все время работы мотора.

Основным его назначением является предохранение от разжижения масла, находящегося в картере, путем отгонки примешивающегося к нему топлива и жидких продуктов сгорания — воды и серной (также и сернистой) кислоты. Благодаря устранению разжижения масла отпадают многие неприятные явления, вызываемые разжижением: просачивание масла в камеру сжатия, нагар и повышенный расход горючего. Утверждают также, что при пользовании этим очистителем можно применять более жидкие сорта масла, так как масло ко всем подшипникам доставляется чистое и не

потерявшее своей вязкости. Частой смены масла в картере не требуется.

Принцип действия маслоочистителя понятен из чертежа. Масло, собирающееся около нижнего поршневого кольца каждого цилиндра посредством разрежения во всасывающем трубопроводе засасывается в маслоочиститель через трубку А, подведенную к отверстию стенки цилиндра против канавки нижнего поршневого кольца (при нижнем положении поршня). Чтобы в трубку А собиралось масло со всей окружности поршневой канавки, на противоположной стороне поршня просверлена дырочка М для входа воздуха. Кроме того, поршень снабжен выступом О, прикрывающим дырочку в стенке цилиндра, когда поршень находится в верхнем положении. Таким образом через трубку А всасываются подходящие сверху сконденсировавшиеся бензин, вода и серная кислота, а также подходящее снизу избыточное масло (стертое нижним кольцом). Всосанная смесь попадет в полость В очистителя. Затем по проходу С она перетекает в сборник Н, подогреваемый отработанными газами, проходящими через полость Г; при этом отгоняются все летучие примеси. Избыток бензина, который обычно теряется или, попадая в картер, разжижает масло, и вода в очистителе снова испаряются, серная (или сернистая) кислота обращается в пары или газы, и все продукты этой отгонки через канал Е засасываются в цилиндры мотора, где большая часть их сгорает или выбрасывается через выпускной трубопровод.

Очищенное таким образом масло стекает в нижний резервуар очистителя Р; когда этот резервуар наполнится, то поплавков Х перебрасывает клапанный механизм, и очищенное масло перетекает обратно в картер. Клапанный механизм устроен так же, как в приборе для подачи разрежением бензина из бака к карбюратору (автобак, вакуум-аппарат). Впускной трубопровод так же, как и идущая от очистителя трубка ЕЕ, подогреваются исходящими из мотора газами, это подогревание на чертеже не указано.

Инж. Кинац

СИГНАЛИЗАТОР УТЕЧКИ ВОЗДУХА В ШИНАХ

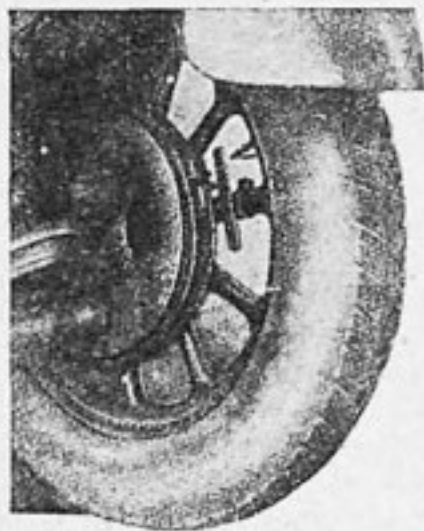
ПОДДЕРЖАНИЕ правильного давления в шинах имеет огромное значение для предупреждения износа шин и их продолжительной службы. Между тем, сплошь да рядом, не подозревая о незамет-

спущенным давлением. В результате—преждевременный износ покрышек.

Недавно изобретен прибор, который немедленно сигнализирует водителю машины о происходящей утечке воздуха посредством звука или зажигания электрической лампочки. Этот прибор настолько чувствителен, что отмечает даже малейшее ослабление воздуха в шинах.

Он состоит из клапана особой конструкции, снабженного специальной пружиной и плунжером. Когда давление в шине уменьшается, пружина выталкивает плунжер, который приходит в соприкосновение с плоской металлической проволокой, присоединенной к клапану. Клапан присоединен к батарее, которая помощью контактного кольца соединена с тормозным диском или ступицей колеса.

Таким образом, когда плунжер входит в контакт с металлической проволокой, он замыкает электрическую цепь, начинает звучать пробойник и перед водителем автомобиля зажигается свет.



ном проколе в шине или о протекании вентилля, шофер продолжает ехать на шинах со

УГОЛОК КУРСАНТА-ЗАОЧНИКА

* Рассылка лекций начата 20 октября. Всего лекций разослано девять. Из них: по русскому языку 1—2, математике 1—2, дорожному делу 1 и экономической географии 1—2—3—4.

* Жалобы на неполучение лекций следует направлять по адресу: Изд. «Огонек» — Москва, Страстной бульвар, 11, прикладывая ярлычек, по которому доставляется лекция.

* Высылка одновременно всех лекций по автомобильному циклу невозможна, так как лекции рассылаются по учебному плану по мере выхода из печати.

* Курс автодела ведет проф. Е. Чудаков. Первая лекция по автоделу выйдет в конце января.

* Высылка заочниками анкеты без одновременной посылки перевода не дает права на поступление на курсы. Заочники не получают лекции до получения от них подписной платы.

* Ряд поступающих запросов от заочников по разным вопросам остается часто без ответа из-за отсутствия адреса. Поэтому во всех запросах необходимо указывать точно свою фамилию, имя, отчество и адрес.

Правление заочных курсов

ВОПИЮЩИЕ ФАКТЫ

Во Владимире и Туле успешно готовят кадры.—В Рязани и Казани их не умеют использовать и водители вынуждены обивать пороги бирж труда.

ПОДГОТОВКА автодорожных кадров проводится почти всюду органами Наркомтруда и Автодором. И действительно, редкое районное отделение не имеет курсов, редкий коллектив не имеет автомобильного или дорожного кружка. Автодорожные организации на местах ведут эту работу с большим усердием.

— Во Владимире, пишет рабкор Лухмянов, организованы областные курсы дорожных техникой, десятников и машинистов-трактористов. Курсы укомплектованы полностью. Все курсанты в прошлом—лучшие производственники и ударники. Учеба на курсах проходит успешно. Наиболее слабые курсанты прикреплены к наиболее сильным. Штаб по содействию широко развернул работу. Все курсанты—члены Автодора. Имеется курсовая стенгазета „Дорожник“, освещающая ход учебы, а также жизнь и быт курсантов. Педагогический состав удовлетворительный, но нет учебных пособий, а без них как без рук. Все курсанты законтраговали себя на работе в пределах области до конца пятилетки.

Не менее успешно развернуло работу по подготовке кадров Тульское отделение Автодора. Здесь упор взят, главным образом, на изучение автомобиля, трактора и мотоцикла. Тула в настоящий момент не имеет безработных шоферов, а потребность в них большая. Поэтому подготовка кадров, проводимая местным Автодором, как нельзя более своевременна.

— Тульское отделение Автодора, пишет рабкор Беляков, успешно справляется с задачей подготовки кадров. Здесь существуют шестимесячные курсы дорожных мастеров на 40 человек, тракторный кружок в местном дивизионе на 30 человек. При райотделении открыты курсы шоферов на 80 человек, вторые курсы по предложению Автодора, созданы при гараже ЦРК. Широко развернута кружковая работа, при чем особое внимание обращено на работу в воинских коллективах и пожарных командах, кружков имеется 12, с общим количеством слушателей около 500. В январе создается кружок на 40 человек для подготовки призывников в Красную армию.

Не отстает и мотоциклетное дело. В январе открываются две группы курсов. Первая рассчитана на повышение квалификации молодежи, имеющей собственные мотоциклы, вторая—объединит товарищей с некоторым практическим и теоретическим стажем для детального ознакомления с конструктивными особенностями машины, а также с последними достижениями техники мотодела. В помощь мотоциклистам создано консультационное бюро из автодорожцев-практиков.

Затруднение, которое испытывает Тульский автодор, заключается в отсутствии лекторского состава. Необходимо Мособлотделу Автодора продумать вопрос об организации краткосрочного семинара для подготовки лекторов и руководителей автокружков.

К сожалению, в некоторых местах Автодор усердствует впустую. Тратится много времени и средств на учебу, энтузиазм курсантов преодолевает всякие трудности, наконец, школы и курсы выпускают вполне грамотных шоферов, но они не могут на практике применить

свои знания, вынуждены долгие месяцы числиться безработными, а в результате... используются в качестве чернорабочих или переквалифицируются.

— У нас в Рязани, пишет рабкор Фетисов, по инициативе Автодора и на средства отдела труда были организованы семимесячные курсы шоферов-водителей. Во время учебы нас уверяли, что мы будем законтрагованы Москолхозтрестом или Зернотрестом и что по окончании курсов нам не придется терять времени на поиски работы. Ребята, подбодренные этой надеждой, во-время закончили учебу; 95 проц. курсантов сдали экзамены успешно. И что же? Радужные мечты о контрактации разлетелись как дым. Нам в контрактации отказали. Удрученные долгой безработицей до курсов и в период учебы, мы кинулись кто куда. Семь месяцев занятий, семь споловиной тысяч, потраченные на учебу,—все это улетело в бюрократическую трубу халатности и наплевательского отношения к делу. Спрашивается, для чего нужно было создавать эти курсы? Зачем понадобилось снимать людей с бирж труда, давать им новую квалификацию и потом снова посылать на ту же биржу? Разве нельзя было учесть того, что Рязани еще не скоро понадобятся люди этой квалификации.

В Казани мы наблюдаем точно такое же положение, как и в Рязани. Здесь также товарищи, окончившие курсы шоферов, не могут найти себе пристанища и разница заключается лишь в том, что в Рязани таких безработных 60 человек, а в Казани (к великому сожалению) около 500.

— В июле Татавтодор,—пишет группа безработных водителей,—выпустил 240 шоферов. С тех пор прошло уже пять месяцев, и мы все еще без работы. Всего безработных водителей в Казани около 500 человек. Несмотря на огромное желание работать, нас нигде не берут, ссылаясь на то, что нет машин.

В Рязани десятки безработных, в Казани сотни, а в целом ряде других районов вопят о том, что у них стоят автомашины из-за отсутствия шоферов.

Вот красноречивый факт. Зав. механической базой ст. Идрицы МББ ж. д., прочитав один из номеров нашего журнала натолкнулся на крохотную заметку, в которой говорится о том, что в Краснодаре имеется до 20 шоферов со стажем, но без работы, и этот зав. механической частью обращается в редакцию с просьбой указать адрес автора заметки для того, чтобы пригласить на работу шоферов, в которых он очень нуждается.

Кадры на местах должны готовиться с обязательным учетом возможности их полного использования в кратчайший срок. Кроме этого необходимо поставить вопрос о плановой переброске безработных шоферов.

Органы Наркомтруда и Автодор должны проявить больше поворотливости в этой работе.

ВНИМАНИЮ НАШИХ АВТОРОВ!

Присылка материалов необходимо придерживаться следующих правил: 1. Все измерения приводить исключительно в метрической системе. 2. Писать только на одной стороне листа, желательно чернилами, свободно и разборчиво. Рукописи на машинке писать через два интервала. 3. На обороте каждого посылаемого фото (посередине) указывать фамилию и адрес автора и принадлежность к статье или заметке; отдельные фото снабжать подробными надписями.

Чепринятые рукописи и фото авторам не возвращаются.

ПО ПИСЬМАМ РАБКОРОВ-АВТОДОРОВЦЕВ

Рабселькоры „За Рулем“ приветствуют всесоюзное совещание рабселькоров при газете „Правда“.

Рабселькоры „За Рулем“ на участках своей работы обещают зорко по-рабкоровски следить за выполнением планов автотракторной и дорожной промышленности, подготовкой к большевистской весне, сплошной коллективизацией и ликвидацией кулачества как класса.

КРАСНОАРМЕЙСКИЙ КОЛЛЕКТИВ ПРЕДОСТАВЛЕН САМОМУ СЕБЕ

В Н ПОЛКУ СВЯЗИ коллектив Автодора был организован еще в 1928 г., но работа развернулась лишь в начале 1930 г. после перевыборов бюро. Тогда же были открыты трехмесячные курсы автодела для членов Автодора, на которых занималось 45 человек. К экзаменам было допущено 35, из коих на третью категорию выдержало 6 человек, на шоферов-любителей 24. После прихода пополнения коллектив развернул работу по вербовке молодичка в члены Автодора. Всего было принято 140 человек.

В настоящее время коллектив насчитывает около 200 членов, преимущественно красноармейцев и младший комсостав. Есть одна полугрузовая машина для практической езды и одно автообязательство на легковой «Форд», который рассчитываем получить в марте 1931 г. Организованы автокурсы для трех групп. Первая группа — основная с пятимесячной программой, в которой преимущественно занимаются красноармейцы старого набора и младший комсостав. Вторая группа — подготовительная — состоит исключительно из молодых красноармейцев. И третья группа — из

шоферов любителей, готовящихся на действительных шоферов. Всего охвачено учебой 123 человека.

На красноармейской конференции полка был заслушан доклад секретаря коллектива о работе Автодора. Рабста коллектива по сравнению с другими общественными организациями признана удовлетворительной. Сейчас проводится вербовка подписчиков на журнал «За Рулем». Уже собрано 36 подписок.

Слабым местом является отсутствие руководства со стороны правления городского Автодора, которое совершенно не интересуется работой коллектива и не оказывает ему никакой помощи.

Пятимесячная программа для курсов находится еще в стадии разработки. Преподавателям по автоделу и другим предметам плата за обучение различная: одному платят 2 руб., другим 3 руб., 3 р. 50 к. и т. д. Необходимо горотделу Автодора все эти вопросы урегулировать и наладить живое руководство коллективами.

Киев.

А. Кулаков

20 000 КИЛОМЕТРОВ, БЕЗ ЕДИНОЙ ПОЛОМКИ И ЦАРАПИНЫ



Шофер т. Дроботенко

МАНЕВРЫ, полевые поездки, рекогносцировки... и счетчик за год показали 20 тыс. километров пробега. Это путь годичной работы легковой машины «Форд», рулем которой управлял шофер т. Дроботенко. За этот период машина осматривалась дважды специальными комиссиями и каждый раз машину находили в полной исправности.

После года эксплуатации машина стала на

капитальный ремонт; т. Дроботенко разобрал машину и на ней не оказалось ни одной цара-

пинки и ни одной поломки. Покрышки не менялись и еще могут пройти до 8 тыс. км. Внешний вид машины сохранился настолько, что она как-будто сейчас получена с завода. Тов. Дроботенко не удовлетворяет система освещения и электропроводки и он ввел свое личное усовершенствование, признанное лучше фордовского. Таким образом, средства, ассигнованные на ремонт, сохранены.

За этот период т. Дроботенко выучил управлять машиной командира полка и одного красноармейца. Его ученики сейчас великолепно управляют «Фордом».

Такое отношение к машине должно служить примером для многих шоферов и работников автотранспорта.

Пом. начштаба Т. Губа



Красноармейцы-автодорожцы знакомятся с устройством «Форда».

Русс-фот

АКТИВНО УЧАСТВУЮТ В ПЕРЕВЫБОРАХ СОВЕТОВ

ЧТОБЫ не отстать от общего участия в перевыборах советов, Невыномысское районное отделение Автодора организовало на автомобилях перевозку детей в ясли, чтобы матери могли участвовать в выборах. Автодор на автомобилях с плакатами и лозунгами явился

на перевыборы. При обсуждении наказа автодорожцы заострили внимание на необходимости усиления дорожного строительства.

Невыномысская

Автодоровец

В НАКАЗАХ СОВЕТУ—ПУНКТЫ ОБ УЛУЧШЕНИИ ДОРОГ

ДЛЯ проведения отчетно-перевыборной кампании сельсоветов и оживления автодорожской работы в хуторе Вертячем, Сталинградского района, был специально послан городским отделом Автодора инструктор. На хуторе было созвано собрание автодорожцев по вопросу об участии в перевыборах сельсовета. На этом же собрании обсуждались конкретные мероприятия по оживлению дальнейшей автодорожской работы на хуторе.

До начала перевыборов была организована демонстрация, в которой особой колонной участвовали автодорожцы, имея впереди украшенную плакатами и лозунгами автомашину. На этой же демонстрации распространялись билеты второй категории Автодора. В общий наказ городскому и сельскому совету был включен пункт об улучшении дорог на территории сельсовета и всего Сталинградского района.

Сталинград

Коробов

УДАРНИЧЕСТВО — ЛУЧШИЙ МЕТОД ПОДГОТОВКИ КАДРОВ

ОРГАНИЗОВАННЫЕ в 1930 г. Муромским отделением Автодора шестимесячные курсы шоферов подготовили больше 30 чел. Для того чтобы закрепить учебу практической работой по ремонту машин, Автодором была организована ударная бригада. Эта бригада в течение двух недель работы выпустила из капитального ремонта автомобиль марки «Гусомобиль» и сделала средний ремонт автомобиля «Кейс». К этой работе были привлечены ученики нового набора курсов. Все окончившие

курсы не отрываются от автодорожской работы и помогают отделению в преодолении трудностей.

На зимний период курсы рассчитаны на 150 человек, учеба проводится на основе ударничества и социальничества группы с группой и десятка с десятком. Таким образом мы надеемся социалистическим методом работы подготовить новые кадры для города и деревни.

Муром

Базжим

**ВЫБОРЫ В СОВЕТЫ—ВАЖНЕЙШАЯ ПОЛИТИЧЕСКАЯ КАМПАНИЯ.
СТО ПРОЦЕНТОВ АВТОДОРОВЦЕВ—НА ПЕРЕВЫБОРЫ!**

ПОЧЕМУ?

Занесло снегом 13 автомашин, разбросанных по усадьбе зерносовхоза «Динамо» (Нехаевского района).

На тринадцати машинах имеется один аккумулятор, остальные все разряжены и целый месяц стоят в таком виде.

В совхозе царит бесхозяйственность в пользовании автоимуществом. Тракторы и автомашины не ремонтируются, а ведь скоро весенняя посевная кампания.

Нужно немедленно взяться за ремонт авто-тракторного имущества, заготовить горючее и смазочные материалы, чтобы не сорвать весенний сев и не нарушить строительство зерновой фабрики.

Зерносовхоз „Динамо“

Рабочий

Купленный коллективом Автодора (завод «Универсаль» в Саратове) автомобиль для кружка по изучению автодела, используется только группой членов бюро из 4—5 человек для личных надобностей. Особенно отличается И. Тимофеев. Частыми поездками они ломали машину, а ремонтировали ее на заводе, пользуясь заводским материалом. Завком дал на ремонт 1750 руб. и сейчас эти деньги вырывает судом. Ревизионная комиссия установила все эти факты и нашла, что работа коллектива действительно замерла из-за этой группы. Но завком непоколебим. Он почему-то замалчивает все. Не расследовать ли край-автодору это дело?

Саратов

Автодворец

Под открытым небом в Детском селе во дворе сельскохозяйственного института стоят сколо 300 различных дорожных орудий (среди них — паровые автокатки и др.).

Вся эта масса машин чьей-то «заботливой» рукой умышленно оставлена под дождем и снегом и, естественно, ржавеет и портится.

Нужно немедленно подыскать подходящее помещение для машин, и кого следует за такое головотяпство взгреть.

Ленинград

Герасименко

Больше трех месяцев без толку стоят три автобуса в гараже Сталинградского тракторного завода.

На каждом собрании рабочие говорят, что их нужно пустить в эксплуатацию, что они мокнут в сырую погоду в старом разваленном гараже... Но все эти разговоры — впустую. Зав. гаражем с большими усилиями удалось пустить в эксплуатацию из пяти полученных автобусов только два, которые курсируют от завода до города и от верхнего поселка до нижнего и дают в месяц 9 тыс. руб.

Гараж сделан скверно, вентилятора нет.

Среди шоферов и грузчиков совершенно не ведется культурно-просветительная работа.

Сталинград

Шофер Володин



Автодоровская задача. Советуем Барзаско у автодору подсчитать, насколько увеличивается стоимость товара в кооперативе местного ЦРК при наличии дорог, на которых телеги увязают по оси в грязи.

Комплект кожаного обмундирования для шофера (реклама-экспонат по реализации билетов лотереи Автодора), выданный лотерейным комитетом Укравтодору и переданный харьковскому горавтодору, не используется как экспонат, а взят членом президиума харьковского горавтодора для себя.

Харьков

Пейсахович

Не разобравшись как следует, объявили труддезертиром т. Васильева, рабочего завода «Триер» в Воронеже. Тов. Васильев, активист-автодворец, был мобилизован на два дня для реализации лотерейных билетов с автомашины на улице. Когда он пришел после этого на завод, его на работу не пустили. Не допустили его и тогда, когда т. Васильев принес справку из обавтодора, что он был мобилизован для проведения срочной ударной работы. Хозяйственники и даже профорганизация направили его на биржу. Биржа труда, в свою очередь, как дезертира, не принимала его на учет. Только после того, как Автодор дал справку на биржу, его стали посылать... на очистку снега, несмотря на то, что он квалифицированный слесарь-шофер.

Воронеж

Член Автодора

В сарае под замком стоит автомашина Пестовского леспромхоза, которую нужно и можно отремонтировать и пустить в работу.

Но об этом леспромхоз и говорить не желает, мотивируя тем, что автомобиль зимой не ходит и к тому же еще не хватает некоторых частей для его ремонта. Администрация предполагает снять двигатель с машины и поставить его в лодку, а к лодке не хватает еще руля, вала, реверсивной муфты и, кстати, наступления весны.

Коллектив Автодора при леспромхозе, находясь всего в полукилометре от хозяйства, ничего не делает, а между тем в Пестове много молодежи, жаждущей работы и учебы.

Пос. Пестово

Проезжий

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“