

ЗА РУЛЕМ



ВЕСЕННИЙ
АССОРТИЖ
ПРИБАВЛЮ ВСЕ БОЛЕЕ
УДОБНЫЕ ПОСТРОЙКИ

10 7 31



БЕЗДОРОЖЬЕ НЕ ДОЛЖНО ТОРМОЗИТЬ ТЕМПОВ ПЯТИЛЕТКИ

ИЗ ВЫСТУПЛЕНИЯ ОТВЕТСТ. СЕКРЕТАРЯ ЦС АВТОДОРА И. ФЕЛЬДМАНА НА VI С'ЕЗДЕ СОВЕТОВ СССР.

ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА АВТОДОР Выходит два раза в месяц

Четвертый год издания

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

Бездорожье не должно тормозить темпов пятилетки	1
С'езд советов решающего года пятилетки	3
Требуем об'единенного руководства дорожным строительством на местах	4
На фронте автотракторного строительства	5
Инж. А. КОРОСТИН.—„Свободное колесо“ на автомобиле	8
С. ГОФМАН.—Дорогу и автомобиль—на службу Урало-Кузбассу	12
М. КАСВИНОВ.—Принудительный труд—основа прекрасных шоссе в колониях империалистов	13
Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ.—Новости в автомобильном деле	16
Вездеходные приспособления для „Фордов“	20
М. НАДЕЖДИН.—Пути нашего тракторостроения	21
А. ТАХ.—Дорожное строительство в Москве	23
А. СКВОРЦОВ.—Как беречь авторезину	24
О. ХАВКИН.—Обмениваемся опытом работы „юных друзей Автодора“	26
Автоэкспедиция вглубь Азии	28
Техническая консультация	29
Почему?	32

В номере 32 иллюстрации

Фотообложки И. Петрова

Центральный Совет Автодора Москва, Садово-Кудринская, 17. Телеф. 4-96-15
РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв., 11. Тел. 3-31-91: трамв. А, 6, 15, 18, 23, 25.
Контора: Москва 6, Страстной бульв., 11. „Огонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-61.

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

НАШИ успехи во всех областях социалистического строительства настолько велики, что вряд ли есть необходимость на них сейчас останавливаться. Эти успехи признают даже самые оголтелые враги СССР из стана буржуазии.

Но, говоря о наших успехах, мы не должны забывать и о наших пробелах, о тех участках, на которых мы еще сильно отстаем.

Есть одна область народного хозяйства, которую до сих пор недооценивают. Эта область — дорожное хозяйство. Бездорожье — тягчайшее наследие прошлого, злейшее наследие царизма. Достаточно назвать только одну цифру, чтобы представить себе какие колоссальные потери мы несем на этом участке. Пять миллиардов рублей потерь в год на бездорожье — вот подсчет наших экономистов. Если это сопоставить с тем, что мы вкладываем в этом году в капитальное строительство 17 миллиардов рублей, то цифра наших потерь от бездорожья говорит сама за себя. Она говорит о том, что мы должны напрячь все силы для борьбы с бездорожьем. И когда VI с'езд советов подводит итоги наших первых успехов в коллективизации сельского хозяйства, мы не можем обойти вопроса о бездорожье, ибо дорога к деревне, дорога к колхозу и от колхоза в район — это величайшее, важнейшее звено.

Между тем, имеется ряд совершенно исключительных примеров потерь, которые мы несем на этом фронте. Недавно был с'езд Автодора в ЦЧО. Там один из выступавших товарищей из района рассказал, как в одном из крупнейших колхозов в прошлом году погибло на 500 000 рублей зерновых и свекловичных продуктов, которых не смогли вывезти.

500 000 рублей потерь только в одном крупном колхозе! Если эту цифру помножить на десятки тысяч колхозов, разкинутых по всему лицу нашей необъятной страны, становится понятным, что значат эти потери. На Кубани имеются громадные хлебные излишки, но в течение всей бесснежной зимы по кубанским дорогам нельзя проехать. Или другой пример — из-за нашего бездорожья автомобиль у нас делает в пять раз меньше среднего нормального пробега.

Подсчеты показали, что, например, в Клинском районе Московской области гужевая доставка промтоваров от железнодорожной станции до средней по расстоянию деревни обходится дороже, чем перевозка товаров из Одессы в Англию или из Риги в Америку.

Каково же состояние нашего дорожного хозяйства? У дорожных органов НКПС числится 839 949 км дорог при общем протяжении дорог в 3 130 тыс. км, при чем из этих дорог на сельские дороги, т. е. как раз на те, которые связывают колхозы с районами, с городами, приходится 618 тыс. км. Правда, мы наметили по пятилетке очень значительные работы. Предполагается построить 360 тыс. км новых дорог и одновременно привести в проезжее состояние 1 300 тыс. км старых, почти первобытных дорог.

Но если обратиться к тому, что мы имеем в итоге работ этого года, то надо будет признать, что на этом участке большой прорыв. План строительства дорог общесоюзного значения невыполнен на 30—33%. Использование трудовых вложений в дорожное строительство колеблется по отдельным республикам от 15 до 40%.

Явно недооценивается значение трудового участия населения, призванного сыграть громадную роль. Если мы обратимся к циф-

рам, то увидим, что например, в Чувашии в результате трудового под'ема, в результате большой работы местных партийных, советских, профессиональных и автодорожских организаций дорожная повинность выполнена в 1930 г. на 364%, в Западной области — на 100%, в Крыму всего на 17%, а в некоторых местах на 1% и даже меньше.

Между тем, например, в Чувашии, где эту работу подняли на высоту большой политической и хозяйственной кампании, достигнуты громадные результаты, в значительной мере потому, что в этой работе активнейшим образом участвовали колхозы, колхозные массы, — как раз те товарищи, из которых одни выступал с трибуны Съезда советов.

Кое-где, по примеру Чувашии, начинают раскачиваться. Только что, например, проведен месячник подготовки к дорожному строительству в Средней Волге, готовится усиленно к дорожным работам Марийская область и т. д. Но надо все-таки подчеркнуть, что большая дорожная проблема в целом до сих пор еще не осознана широкими трудовыми массами.

Что нам нужно сделать в этом году? На дорожное строительство отпущено всего 690 млн. руб., при чем из них на трудовое участие населения падает 292 млн. руб., т. е. почти половина. Если мы не хотим создать серьезнейших затруднений для всех отраслей нашего народного хозяйства, мы должны во что бы то ни стало выполнить дорожную пятилетку, мобилизовать для этого все силы нашей общественности.

Чтобы обеспечить продуктивное выполнение дорожной пятилетки, Центральный совет Автодора от имени миллиона членов Общества предлагает вниманию Всесоюзного съезда советов следующие предложения. Необходимо дать решительную директиву правительства по вопросам дорожного хозяйства по типу той, которая была дана о работе железнодорожного и водного транспорта.

Учитывая возрастающую роль общества Автодор в реконструкции дорожного хозяйства и успешном осуществлении дорожной пятилетки, особенно в подготовке к проведению трудового участия населения в дорожных работах, обеспечить реальную помощь местных партийных и советских органов для укрепления и поднятия авторитета Общества, развития его работы, особенно на селе, создания сети автодорожских организаций во всех районах, селах, колхозах, МТС и т. д.

Необходимо принять меры к тому, чтобы ассигнования на дорожное строительство соответствовали потребностям пятилетнего плана.

Обязать ВСНХ пересмотреть вместе с дорожными органами и Центральным советом Автодора план строительства дорожных машин в сторону его увеличения соответственно заданиям правительства и нуждам дорожного строительства.

Для приближения всей структуры дорожного хозяйства и аппарата дорожных органов к районной советской системе — пересмотреть решение комиссии по районированию, обеспечив в каждом районе специальный кадр дорожных работников, которые могли бы охватить всю работу по эксплуатации дорог и проведению трудучастия в районе.

Трудовое участие населения в дорожных работах по своему политическо-хозяйственному значению должно быть приравнено к важнейшим мероприятиям советского правительства и общественности, такого, примерно, порядка, как посевная кампания, лесозаготовки и т. д. В связи с этим участием населения должна предшествовать массовая подготовительная работа — насыщение села

агитационно-технической литературой, использование периодической печати, радио и всех культурных сил села, а ход работы должен получить широкое освещение в местной и центральной прессе.

Добиться полного использования трудовых ресурсов и тяговой силы, транспортных средств и инвентаря, установленных законом правительства об обязательном трудовом участии населения в дорожных работах.

Не допускать замены трудового участия денежными взносами, применяя последние лишь в исключительных случаях.

Включить трудовое участие колхозника в дорожных работах в производственные планы колхозов.

Обеспечить работы, проводимые с трудовым участием населения, производственными планами, составленными на основе полного использования труда населения с учетом местных ресурсов, тяговой силы, инвентаря и снарядов при обязательном согласовании этих планов с общественными организациями и доведением их до каждого села и колхоза.

В дорожных работах установить в законодательном порядке обязательное участие на определенные сроки тяговой силы и машинного инвентаря совхозов и МТС по специальным заданиям дорожных органов, выполняемых в порядке трудового участия населения.

Выделить в каждом сельсовете уполномоченного и из состава президиума районного исполкома лицо, ответственное за проведение трудучастия населения по районам.

Организовать при сельсоветах и в районных исполкомах дорожные секции, которые должны работать в тесном контакте с местными организациями Автодора.

Развернуть при помощи профсоюзных и общественных организаций социалистическое соревнование и ударничество на дорожных строительных работах в порядке трудового участия населения и создать при сельсоветах, районных исполкомах, край и облдортрансах специальные фонды для премирования за лучшее качественное и количественное выполнение работы.

Обеспечить подготовку низшего технического персонала, исходя из минимума подготовки в этом году одного десятника на район и пропуск сельских дорожных уполномоченных через специальные курсы.

Проводить ежегодно по всем районам СССР „Декаду борьбы с бездорожьем“, как массовую, хозяйственно-политическую кампанию, мобилизуя широкие массы советской общественности на практическое участие в борьбе за хорошую дорогу.

Обязать центральную и местную печать уделять максимум внимания дорожному строительству и обеспечить в каждой газете регулярное освещение специальными сводками хода подготовки и выполнения плана работ по дорожному строительству и трудового участия населения в нем.

Укрепить дорожные органы и автодорожские организации свежими силами из партийного, советского и комсомольского актива и приравнять эту работу к работе на других важнейших фронтах выполнения пятилетнего плана.

Упорядочить управление автодорожным хозяйством путем создания для него большей самостоятельности в общей системе транспорта.

Таковы предложения, которые Автодор вносит VI Всесоюзному съезду советов.

Тов. Сталин, выступая недавно на конференции хозяйственников, сказал: „Мы отстали от передо-

С'ЕЗД СОВЕТОВ РЕШАЮЩЕГО ГОДА ПЯТИЛЕТКИ

На VI Всесоюзном с'езде советов

ЗА ИСТЕКШИЕ два года пятилетний план строительства социализма не только выполнялся, но и перевыполнялся. За два года мы добились в основном ликвидации безработицы. Мы в основном разрешили зерновую проблему. Мы повернули крестьянские массы на путь коллективизации. Мы перешли к политике ликвидации кулачества как класса.

Таковы пять важнейших политических итогов истекшего периода, отмеченных тов. Молотовым в отчетном докладе правительства VI Всесоюзному с'езду советов.

С'езд совпал с десятилетием перехода к новой экономической политике. И в докладе председателя Совнаркома СССР были приведены знаменательные данные, подтверждающие правильность ленинской политики, проводимой партией и советской властью. За период с 1921 по 1931 г. народный доход в СССР возрос в 4 раза, валовая продукция ценовой промышленности возрасла в 12½ раз, посевная площадь в 1½ раза, товарооборот в 5½ раз. Численность рабочего класса в СССР за этот период возрасла с 2 430 тыс. до 6 359 тыс. человек, среднемесячная выработка на одного рабочего увеличилась в 5 раз.

Достигнутых успехов, однако, по сравнению с нашими историческими задачами еще недостаточно. Должна быть решительно усилена работа на многих хозяйственных фронтах (транспорт, механизация угледобычи и др.). Мы вступили в решительное состязание с капиталистической системой хозяйства, и центральной задачей нашего периода является поэтому полное овладение техникой. Этот лозунг, выдвинутый недавно тов. Сталиным, уже превращается, подчеркнул тов. Молотов, в подлинную движущую силу масс.

Выступления делегатов с мест, полностью подтвердившие правильность международной и внутренней политики СССР, позволили тов. Молотову в заключительном слове еще раз подчеркнуть четкие сроки нашему состязанию с капиталистическим миром, поставленные в речи тов. Сталина. Мы должны „догнать и перегнать“ его в технико-экономическом отношении в это десятилетие. И во всяком случае не позднее.

После доклада правительства основное внимание С'езда советов заняли вопросы колхозного и совхозного строительства. Руководящие доклады о колхозном и совхозном строительстве сделал народный комиссар земледелия СССР тов. Яковлев, его дополняли содоклады представителей Колхозцентра, Совхозцентра и крупнейших сельскохозяйственных объединений СССР.

вых стран на пятьдесят — сто лет. Мы должны пробежать это расстояние в десять лет“. Тов. Сталин поставил перед нами задачу: „Овладеть техникой, которая решает все“.

Мы должны продвинуть автомобиль и трактор к колхозу, а для этого в первую голову нам нужны дороги. Дорога — важнейшее звено, обеспечивающее победу колхозного движения. Дорога —

Указав, что уже в 1930 г. Зернотрест в своих 143 совхозах имел 1750 тыс. га посева, а в колхозах в данное время состоит 9 с лишним миллионов крестьянских хозяйств (больше трети всех бедняцко-средняцких хозяйств СССР), тов. Яковлев большую роль отвел машинно-тракторным станциям как организаторам коллективного хозяйства, а так же „гвоздю“ всей работы — возможно лучшему использованию в сельском хозяйстве машин.

„Задача полного использования трактора при одновременном бережном к нему отношении является важнейшей“. И докладчик с негодованием подчеркнул тот факт, что 87% тракторов, перешедших на 1931 г., потребовали капитального ремонта. Поэтому надо вести самую настойчивую борьбу за то, чтобы трактор был использован возможно аккуратнее, хотя бы „так же тщательно, как использовался плуг в старом середняцком хозяйстве“.

На прошлом с'езде советов была продемонстрирована только одна машинно-тракторная станция. Сейчас, в этом году, когда на капитальное строительство МТС будет затрачено 540 млн. руб., машинно-тракторные станции „будут играть огромную роль как в отношении расширения посевных площадей в колхозах, так и в отношении под'ема урожайности“.

Строительству машинно-тракторных станций был посвящен на с'езде специальный содоклад представителя Трактороцентра тов. Маркевича.

Для сети машинно-тракторных станций Трактороцентр уже в этом году готовит 200 тыс. работников, из них 20 тыс. трактористов-нацменов.

Механизация сельского хозяйства, — подчеркнул тов. Маркевич, — невозможна без широчайшего распространения автотранспорта. Автомобиль же тесно связан с дорогой. В этой связи докладчик поставил перед с'ездом советов вопрос о дорожном строительстве, в котором МТС должны сыграть большую роль.

VI Всесоюзный с'езд советов закончил свою работу рассмотрением конституционных вопросов СССР, — огромнейшие сдвиги, происшедшие во всей экономике страны требуют, чтобы вся работа советского аппарата от сельсовета до Совнаркома и президиума ЦИК была повернута лицом к производственным задачам и к коллективизации.

В годы, когда мы вступили в технику и экономике в решительное состязание с капитализмом, в реконструктивный период, когда техника „решает все“, решения первого с'езда периода социализма должны быть проработаны и по-большевистски проводиться в жизнь всеми трудящимися СССР. В этой армии отряд автодорожцев должен быть в ряду лучших.

это темпы, дорога — это победа мотора. Дорога — это важнейший элемент обороноспособности страны. Дорога — это необходимое условие для успешного выполнения пятилетки в четыре года, для победы социализма.

Необходимо мобилизовать все силы нашей организованной общественности в поход на бездорожье

ТРЕБУЕМ ОБ'ЕДИНЕННОГО РУКОВОДСТВА ДОРОЖНЫМ СТРОИТЕЛЬСТВОМ НА МЕСТАХ!

МНОГИЕ хозяйственные организации ведут совершенно самостоятельные дорожные работы на местах. Этим занимаются колхозсоюзы в колхозах. Большие дорожные работы в свекловичных районах проводят Союзсахар и сахарные комбинаты. Мощным дорожным строителем является Зернотрест. Количество дорожных машин, находящихся в распоряжении последнего, равняется всему парку этих машин наших дорожных органов.

Лишь недавно удалось подчинить дорожные работы отдельных организаций техническому руководству дорожных органов. Но это руководство зачастую чисто формальное. Дорожные работы в одном и том же районе ведутся хозяйственными организациями вразброд, без единого оперативного плана, без должного взаимодействия и учета наличных технических ресурсов, тяговой и рабочей силы.

В ряде крупных зерносовхозов наблюдается часто обилие дорожных машин, с малой нагрузкой работают технически хорошо снаряженные дорожные бригады, на $\frac{3}{4}$ бездействуют дорожные машины, в том числе и дорогостоящие заграничные. А рядом колхозы и целые районы не выполняют плана дорожного строительства из-за отсутствия нужных машин, снаряжения и технического руководства.

Несмотря на достаточную насыщенность зерносовхозов дорожными машинами и механической тяговой силой, план дорожного строительства по системе Зернотреста выполнен за 1930 г. лишь на 42%; в то же время план дорожных строителств по ряду районов не выполнен исключительно вследствие недостатка тяговой силы, простейших дорожных машин и снаряжений.

Цудортранс жалуется, что Зернотрест заполучил 9 элеваторных грейдеров „неизвестно для с чего“. Если бы дорожные органы имели эти грейдеры, они освободили бы около 8 тыс. рабочих рук. В Зернотресте с малой нагрузкой или без всякой нагрузки находятся 100 колесных лопат и 50 одиннадцатитонных катков, в которых чувствовалась самая острая нужда во всех районах ударного дорожного строительства.

Это не значит, что нужно изъять дорожные машины и снаряжение у зерносовхозов и передать другим дорожным хозяйствам. Но является совершенно очевидным, что необходимо полностью нагрузить дефицитнейшие дорожные машины и целесообразно использовать их не только для нужд зерносовхозов, но и для нужд колхозов и всего данного района.

На страницах „За Рулем“ неоднократно отмечался острый недостаток у нас на текущий год дорожных машин. Еще хуже обстоит дело с авто-тракторным парком. Для реализации программы дорожного строительства 1931 г. требуется 1500 автомашин, а можно ожидать получения лишь

750 машин. Требуется 2 100 тракторов, а на первый квартал дают лишь 24. Не больше гарантирован и последующий квартал, когда работы уже развернутся. Возникает таким образом резкая диспропорция между наличным количеством дорожных машин и механической тяговой силой.

Вот почему так важно, чтобы хозяйственные организации объединили свои силы, связали бы свои технические средства с живой тяговой и рабочей силой колхозов и всего ближайшего крестьянства для проведения дорожного строительства в полном объеме.

Большую роль могут сыграть в этом деле машинно-тракторные станции. К концу пятилетия 75% всей с.-х. площади страны должно быть охвачено МТС. Уже сейчас они составляют чрезвычайно мощную автотяговую базу в районах сплошной коллективизации и в ряде районов ударного дорожного строительства. МТС не должны оставаться в стороне от местного дорожного строительства. Но до сих пор связь местных дорожных органов с МТС, а также центральных дорожных органов с Трактороцентром чрезвычайно слаба.

Трактороцентр обязался по генеральному договору с Колхозцентром организовать помощь дорожному строительству тракторной и тяговой силой МТС с тем, чтобы колхозы предоставили рабочую силу. Но эта помощь МТС плохо реализуется. Трактороцентр признает, что хотя средства на дорожное строительство отпущены по линии МТС, но ни МТС в отдельности, ни Трактороцентр в целом не имеют производственных планов дорожного строительства на 1931 г. Нет никакой договоренности с центральными дорожными органами. Беря на себя руководящую, ведущую роль в колхозном дорожном строительстве, Трактороцентр, как и МТС на местах, не имеет специалистов по дорожному строительству.

Возникает серьезная опасность, что в соответствующий период, когда часть тракторного и автомобильного парка МТС с его персоналом будет нагружена в незначительной степени, она не будет использована для усиленной помощи дорожному строительству.

Этого нельзя допустить ни в коем случае.

Необходимо, чтобы дорожные органы увязали работу всех местных хозяйственных органов в дорожном строительстве, выявили бы огромную роль совхозов, МТС и колхозов в этом деле. Необходимо добиться единства оперативного действия в дорожном строительстве. Только это позволит на деле наиболее полно использовать все местные дорожностроительные возможности.

С.

**ХОРОШИЕ ДОРОГИ ОБЕСПЕЧАТ УСПЕШНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ПЯТИЛЕТКИ
В ЧЕТЫРЕ ГОДА — ВАЖНЕЙШУЮ ЗАДАЧУ СОВЕТСКОЙ СТРАНЫ!**

НА ФРОНТЕ АВТОТРАКТОРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка сороковая

В этой сводке мы даем основные цифровые показатели выпуска продукции и хода строительных работ по всем автотракторным заводам к середине марта.

Нижегородский Автострой

ХОД СТРОИТЕЛЬСТВА. На 1 марта 1931 г. данные о выполнении заданий имели следующий вид:

	Вся программа	Программа ВАО на I квартал 1931 г.	Встречная программа строительства на I кварт. 1931 г.
Объем задания по стоимости (млн. руб.)	90,8	7,3	9,0
Выполнение задания (млн. руб.)	31,0	4,2	4,2
Процент выполнения	34,0	58,0	46,7

Таким образом после полуторагодовой работы и на промежутке всего в 7—8 месяцев до пуска завода строительная программа выполнена немногим больше, чем на одну треть, и две трети работы остаются невыполненными. Из программы же первого квартала на 1 марта оставалось выполнить 42% задания ВАО и более половины встречного плана строительства.

В марте строительство старалось нагнать упущенное, но выполнение заданий ВАО оставалось под сомнением, выполнение же встречного плана оказывалось исключенным.

Помимо организационных трений такое положение объяснялось, во-первых, отсутствием лесоматериалов, несмотря на наличие рядом завода „Новая сосна“, который работает, однако, на Сельмашстрой и Нижжирхимтрест, а не на Автострой¹. В марте пришлось снять с работы по 200 плотников с промрайона и с соцгорода и остановить соответствующую работу по механосборочному, прессовому и кузнечному цехам, а также по соцгороду. Нехватало также цемента и плохо вывозились с мест заготовки бут и гравий. Крайне задерживал работы по сантехнике (канализация и водопровод) трест Водоканалстрой. Только до весеннего паводка можно вести работы на Оке по сооружению водозабора; эти работы недопустимо запаздывали.

Результатом этого запаздывания (и предшествовавшей волокиты по разрешению в центре самого сантехнического строительства) является между прочим то, что из 25 готовых жилых домов в пользование сдано всего 1½ дома.

Запоздание сантехнических работ, а также работ по внутреннему оборудованию заводских зданий потребует огромного напряжения в работах второго квартала и создает большое затруднение в подготовке завода к пуску.

Все еще нет конструкций для литейной. Размещение заказов на оборудование измеряется немногими процентами. Требуется коренной перелом во всем ходе работ по Автострою и переход в сосредоточенное наступление по всем линиям.

Сметы, проекты, внутризаводский транспорт. К 1 апреля СТО предложил составить строительные сметы по Автострою; фактически до середины марта по этой линии даже не даны задания. К 3 марта было предложено состав-

вить календарный план проектных работ и увязать между собой работу всех проектирующих организаций; это постановление не выполнено, и до сего времени нет договоренности по этому делу между Автостроем и Металлостроем. К тому же сроку должен был быть согласован между ВАОС и НКПС вопрос о внутривзаводском транспорте, и способах доставки топлива для электроцентрали. И этот пункт постановления СТО не выполнен доселе, подобно ряду других пунктов. И по этому направлению необходим решительный перелом.

Смежные производства и метбазы. Лишь в начале марта, по инициативе строительства, которому пришлось взять самому в руки урегулирование вопроса о смежных производствах, была созвана конференция представителей заводов-поставщиков будущего гиганта. Из 6000 деталей машины „Форд“ только 60—65% будут делаться на самом автозаводе, 35—40% должны получаться со стороны.

На конференции выяснилось, что большая часть поставщиков относится в высшей степени халатно к подготовке соответствующих производств.

25% стоимости автомобиля составляют резина и асбест, которые должен поставлять строящийся в Ярославле комбинат. Этот комбинат был зачислен в последнюю категориюстроек, плохо снабжался стройматериалами и рабсилой, от принятия заказов на его оборудование машиностроительные заводы отказывались.

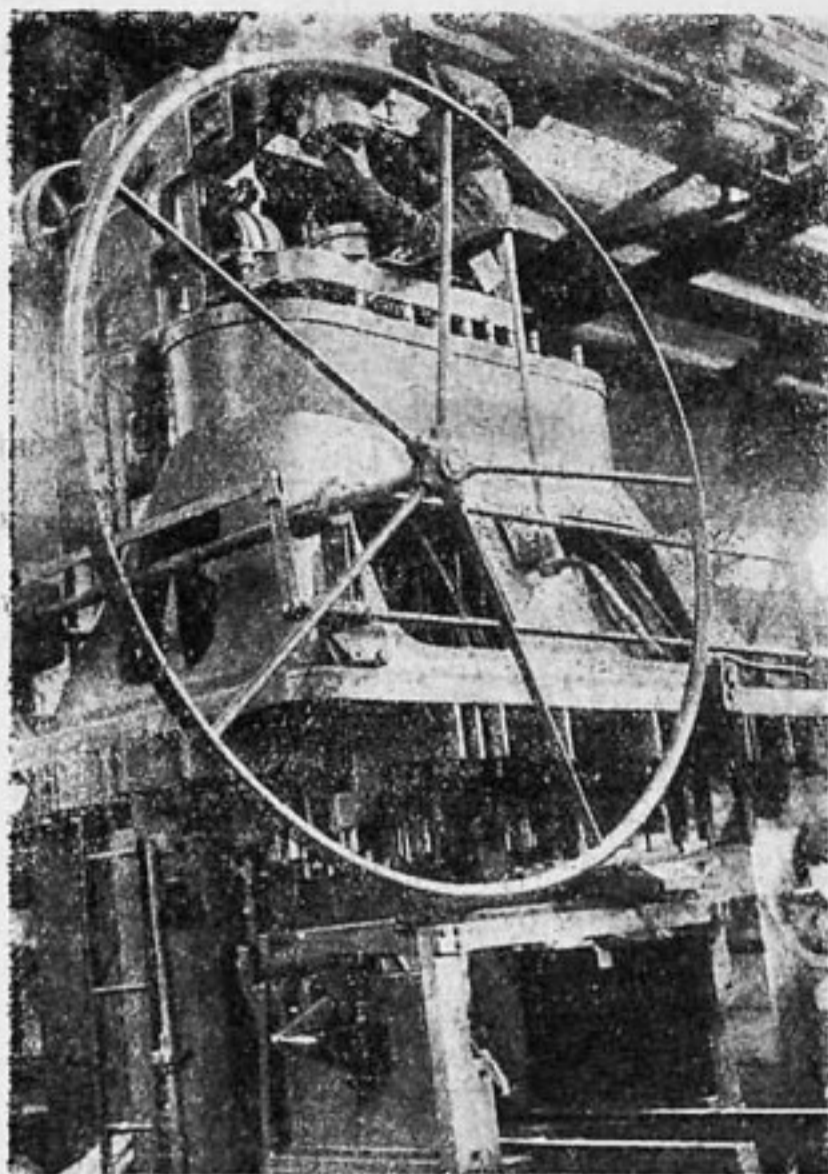
Электрооборудование составляет другую важнейшую по стоимости составную часть (свыше 100%). Получив уже 900 тыс. руб. валюты на импортное оборудование, ВЭО не наладило производства и требует отпуска еще 400 тыс. руб.

Целый ряд объединений и заводов вообще делает снабжение автозавода предложением к предъявлению дополнительных смет и валютных счетов (даже для производства заклепок, фонарей, шестеренок, сидений, дверных скоб и т. п.), а имеющиеся средства пускает сперва на другие нужды. Так, Мосстеклофарфор израсходовал средства, отпущенные на производство автомобильного небьющегося стекла, на выработку простого зеркального и, послав в Соед. Штаты двух инженеров для изучения выработки „триплекса“, отпустил их затем со службы неизвестно куда. Так, РОМГ начал было строить болтозаклепочный цех на „Красной Этне“ (рядом с Автостроем), а затем стройку остановил, найдя другие работы более ударными.

Работники почти всех поставщиков автозавода в свое время при содействии Автостроя ездили за границу; не один десяток машин был разобран на образцы, приложенные к чертежам и разосланные поставщикам. И все же подготовка стоит на месте, а чертежей, образцов и технических условий ряд участников конференции еще не видал.

Стоит также на месте и вопрос о подготовке металлургических баз для Нижегородского автозавода. Согласно постановлению СТО за снабжение НАЗ металлом отвечают заводы „Красный Октябрь“, „Серп и молот“, Златоустовский, Мариупольский и Лысьвенский. Ни соответствующей

¹ Несмотря на постановление СТО, обязавшее „Новую сосну“ работать на Автострой.



Завод „Красный путиловец“. Монтаж 44-шпиндельного станка. Этот американский станок рассверливает одновременно 44 отверстия в блоке трактора.

реконструкции, ни даже подготовки к ней на этих заводах пока не ведется. Metallургическая база автозавода попрежнему висит в воздухе.

Необходим перелом не только среди поставщиков, но нажим и со стороны регулирующих органов ВСНХ (сектор машиностроения и снабжения), которые должны заставить поставщиков выполнить свой долг.

Харьковский тракторострой

Выполнение заданий по строительству на 1 марта таково:

	Вся программа	Программа ВАТО на I кварт. 1931 г.
Объем задания по стоимости (млн. руб.)	44,4	9,0
Выполнение задания (млн. руб.)	24,4	3,1
Процент выполнения	54,9	34,2

Вследствие неподготовленности строительства к зимней работе и смены руководства в начале декабря, достигнутые ранее значительные успехи сменились задержкой в темпе и выполнением за два месяца лишь 34% программы.

Плохо и здесь обстоит дело с сооружением водопровода (бурение скважин). Задерживается сооружение рельсового пути вследствие недостатка рельс. Работы вообще развернуты недостаточно и перелом необходим не меньше, чем в Нижнем.

Челябинский тракторострой и опытный завод

Здесь от начала работ выполнено всего 10,3% (15,4 млн. руб.) и работы вообще не могут быть

развернуты за неполучением металлических конструкций. Из квартальной программы в 1,8 млн. руб. выполнено на 1 марта сооружений на 420 тыс. руб. (25,8%), т. е. меньше чем в Харькове.

Серьезные заботы возбуждает Челябинский опытный тракторный завод. В феврале он оповестил о выпуске первого трактора названного „Сталинцем“. В середине марта завод только собирался „на-днях“ выпустить второй экземпляр, между тем как в первом квартале намечался выпуск 20 „Катерпилларов“, а на весь год программа была дана в 225 штук.

19 марта в газетах появилось за подписью 35 молодых специалистов и под заглавием „Челябинский опытный завод на грани развала“ письмо, где констатируется, что отлично оборудованный (за счет валютных затрат) завод вполне способен выпустить 225 тракторов в 1931 г. Вследствие отдельных недоделок (отсутствие всяких подъемных приспособлений в механическом цеху, задержка в пуске котельной и компрессорной и пр.), вследствие „технической безграмотности руководителей завода“, противоречивости их распоряжений, неопределенности вопроса о руководстве, программа стоит под угрозой срыва.

Сталинградский тракторный завод

Соотношение программы и ее выполнения за первые месяцы 1931 г. представляется в следующем виде:

	Январь	Февраль	Март
Программа (колич. тракторов)	880	1 500	1 840
Выпуск (то же)	705	560	396 (20 дней)
Процент выполнения	63,2	37,3	—

Причины невыполнения программы в январе — феврале и снижения выпуска в феврале — в первую очередь прорывы по литейной ковкого и серого чугуна. С конца февраля на первый план выдвигается непригодность карбюраторов, поставляемых ленинградским заводом „Знамя труда“. До того на тракторы ставились выписанные из Америки карбюраторы (2 075 штук). При переходе на ленинградские карбюраторы (до 3 марта получено 735 штук) обнаружилось, что годными являются только 93 штуки, или 18%. На „Знамя труда“ спешно направлена ВАТО группа инженеров, а тракторы в конце февраля — начале марта снимались с конвейера без карбюраторов.

Задерживал также поставку металла поставщик СТЗ сталинградский металлургический завод „Красный Октябрь“, несмотря на наличие на складах 2½ тыс. тонн качественной стали, обнаруженных бригадой. В начале марта завод „Красный Октябрь“ (где кроме того недопустимо задерживалась реконструкция и постройка термической мастерской) был передан в ведение ВАТО.

Основной причиной невыполнения по СТЗ все же является слабость технического руководства и неподготовленность рабочих кадров. Брак на заводе достигает высоких размеров на всех стадиях производства, и заводская газета „Даешь трактор“ пишет, что две трети продукции завода — брак.

Путиловский тракторный завод

Программа завода в сопоставлении с выполнением:

	Январь	Февраль	Март
Программа (колич. тракторов)	900	1 300	1 800
Выполнение (то же)	909	346	1 000
Процент выполнения	101	26,6	55,5 (предположительно)

За февраль и март на недовыполнение программы влияли: во-первых, недостаток и плохое качество чугуна и стали, во-вторых, реорганизация механической мастерской. Последняя перестраивалась летом и осенью в сторону расширения, а в настоящее время в ней размещается новое оборудование и ставится конвейер (которого ранее не было на „Путиловце“).

Кроме того идет постройка второго литейного отдела, при помощи которого выпуск завода будет доведен до 22 тыс. тракторов (1930 г. — 12 тыс.), а считая с запасными частями — до 32 тыс. единиц, при постепенном переходе на тракторы — пропашники и тракторы с бесчервячной передачей.

Завод АМО

Подобно Путиловскому заводу это — завод с уже налаженным производством, но также находящийся в процессе реконструкции.

Последняя уже заканчивается по заготовительным цехам (кроме литейной ковкого чугуна), но только начинается по основному — механосборочному цеху.

Это и влияет на выполнение мартовской программы, которое отстает от января и февраля:

	Январь			Февраль			Март		
	Программа	Выполнение	В %	Программа	Выполнение	В %	Программа	Выполнение (15 дней)	В %
Старая модель (штук)	200	201	100,5	210	211	100,5	215	73	33,9
Мод. „Автокар“ (штук)	—	—	—	—	—	—	200	0	0
Запчасти (тыс. руб.)	459,5	467,0	101,6	462,1	464,0	100,4	507,2	119,5	23,6

Что касается модели „Автокар“ („АМО-2“), то выпуск в марте задерживался несвоевременной доставкой из-за границы некоторых деталей, отсюда выписанных.

Строительные работы на заводе (стоимость их в первом квартале была намечена в 2 600 тыс. руб.) велись с превышением программы.

Ярославский автомобильный завод

Программа и выполнение ее заводом находились в следующем соотношении:

	Январь			Февраль			Март		
	Программа	Выполнение	В %	Программа	Выполнение	В %	Программа	Выполнение (15 дней)	В %
Машины „Я-5“ и „Я-6“	100	70	70	100	61	61	100	44	44
Запчасти (тыс. руб.)	109,8	54,5	49,6	109,8	79,9	73,7	110,5	32,1	29,6

Завод недовыполнял программу главным образом вследствие перебоев в снабжении (в отношении к этому заводу поставщики ведут себя особенно небрежно).

Бросается, однако, в глаза лучшее выполнение программы по готовым машинам, чем по запчастям — застарелая болезнь всех заводов, приведшая

к кризису с запчастями. В феврале завод несколько подтянулся по этой части, но в марте держал курс на выполнение программы по запчастям в размере лишь 60%. Между тем выпуск готовых машин за полмесяца был выше полумесячной продукции января и февраля и обещал выполнением программы почти на 90%.

Требуется усиленный нажим на завод в смысле выпуска запчастей.

Автосборочные заводы (в Москве и Нижнем)

Выпуск машин на этих заводах представляется в следующем виде:

	Январь			Февраль			Март		
	Программа	Выполнение	В %	Программа	Выполнение	В %	Программа	Выполнение (15 дней)	В %
Форд легковой („А“)	300	305	101,7	200	100	50,0	200	0	0
Форд грузовой („АА“)	500	477	95,4	600	558	93,0	800	222	27,7

Причины недовыполнения программы в марте были уже освещены в связи с заседанием президиума Автодора на Московском автосборочном заводе: задержки в поставке агрегатов, беспорядок в Мурманском порту, неполучение кузовов от отечественных заводов и пр.

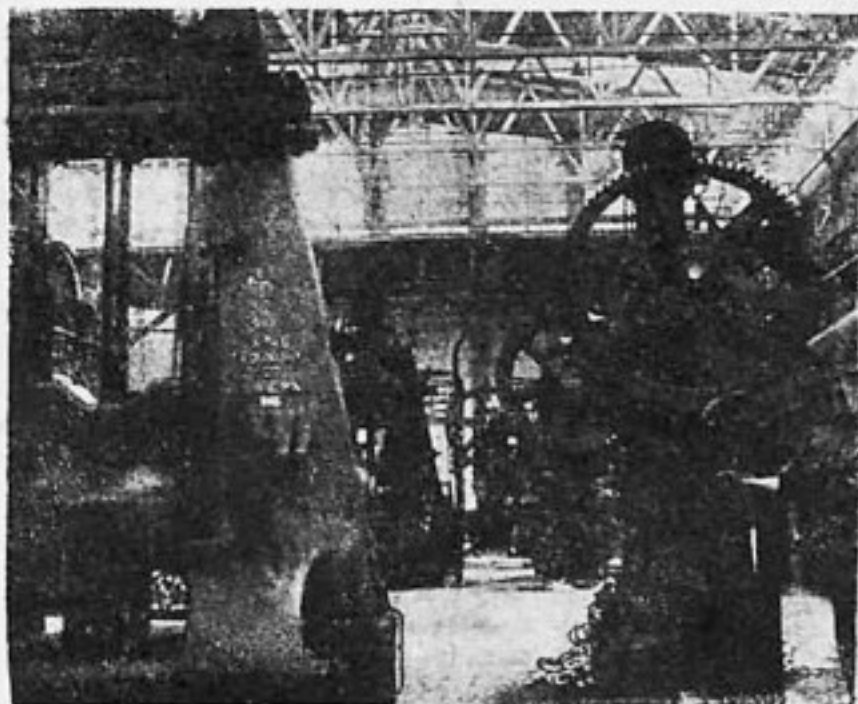
* *

В общем итоге надо отметить, что хотя на разных участках автотракторного фронта положение и представляется различным, но неудовлетворительные моменты преобладают.

В этом отношении необходим перелом, тем более, что весна начинается, наступает период исключительного напряжения в строительной деятельности. В наступление по всей линии!

В. О.

20 марта 1931 г.



Завод „Красный путиловец“. Гигантские прессы и паковочные машины новой кузницы завода.

„СВОБОДНОЕ КОЛЕСО“ НА АВТОМОБИЛЕ

Наиболее уязвимыми деталями каждого автомобиля являются шестерни коробки скоростей, очень часто ломающиеся от неопытности или рассеянности водителей, когда они, не выключив сцепления, начинают менять передачу. Поэтому усовершенствованию коробок скоростей и сохранению их шестерен давно уделялось большое внимание.

В результате появились так называемые „свободные колеса“ — механизмы, автоматически выключающие сцепление в момент освобождения педали акселератора, т. е. при понижении числа оборотов двигателя и в момент переключения скоростей.

Много конструктивных улучшений (в смысле профилирования) получили и самые шестерни. Бесшумность вращения на любой передаче и прочность зубьев сделались обязательными качествами шестерен современных коробок скоростей.

Появились и совершенно оригинальные коробки скоростей, автоматически меняющие передачу в зависимости от числа оборотов двигателя и сводящие весь процесс управления скоростями только к работе с педалью акселератора. Рычаг перемены скоростей и педаль сцепления в этих случаях совсем отсутствуют.

В этой статье мы даем наиболее интересные механизмы свободного колеса.

Механизм свободного колеса имеет фрикционное сцепление, работающее по принципу свободного колеса велосипеда, тормозное устройство для ускорения периода совпадения чисел оборотов двигателя и главного вала коробки скоростей и замыкающий рычаг, с помощью которого получается мощная передача, когда требуется применить двигатель в качестве тормоза, например, при

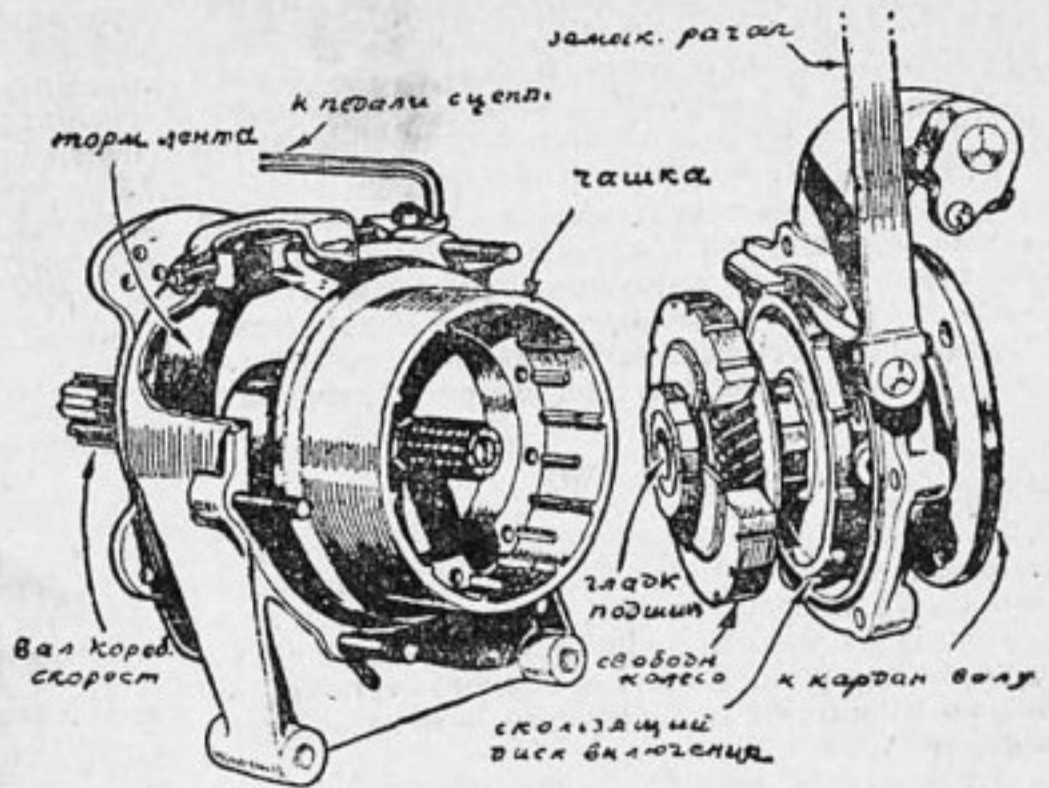


Рис. 1. Механизм „Гюмфрей-Сандберг“

спуске с горы. Остальные детали механизмов свободного колеса выполняются по разному.

Первым появился механизм „Гюмфрей—Сандберг“, заключенный в стальную отливку и прикрепленный болтами к задней стенке коробки скоростей (рис. 1). От главного вала коробки скоростей вращение передается стальной чашке, снабженной продольными выступами, служащими для захвата свободного колеса, опирающегося на косые ролики. При нормальном движении автомобиля эти ролики катятся в направлении вращения главного вала, они как бы заклиниваются в своей обойме и вращают правую часть механизма и карданный вал. В тех случаях, когда карданный вал начинает вращаться быстрее главного вала — при развитии автомобилем большой инерции или при уменьшении питания двигателя, ролики уже пе-

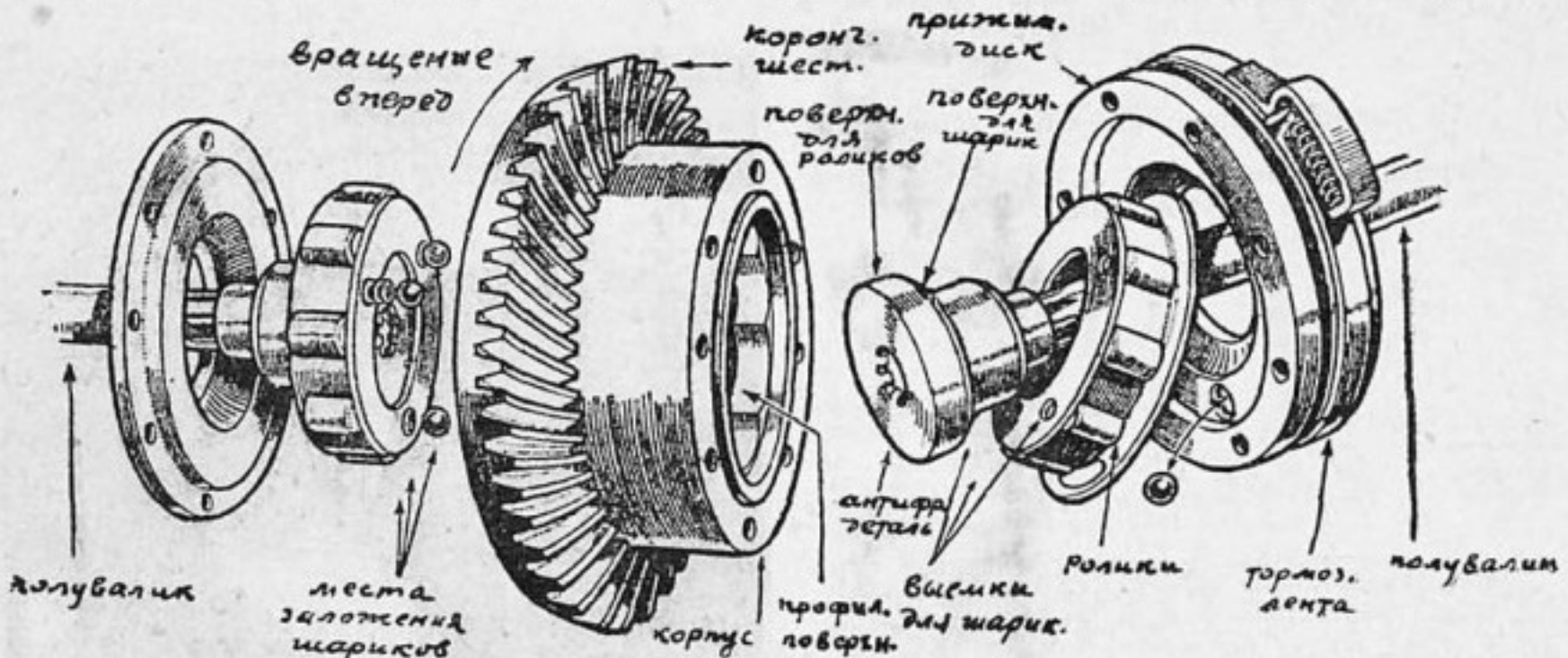


Рис. 2. Механизм свободного колеса „Ливо“ в разобранном виде

рестают вращать свободное колесо и начинают катиться свободно.

Замыкающее устройство действует от рычага и состоит из диска, передвигаемого по осевому направлению и снабженного усиками, которыми он упирается в выступы чашки и связывает весь механизм в одно целое.

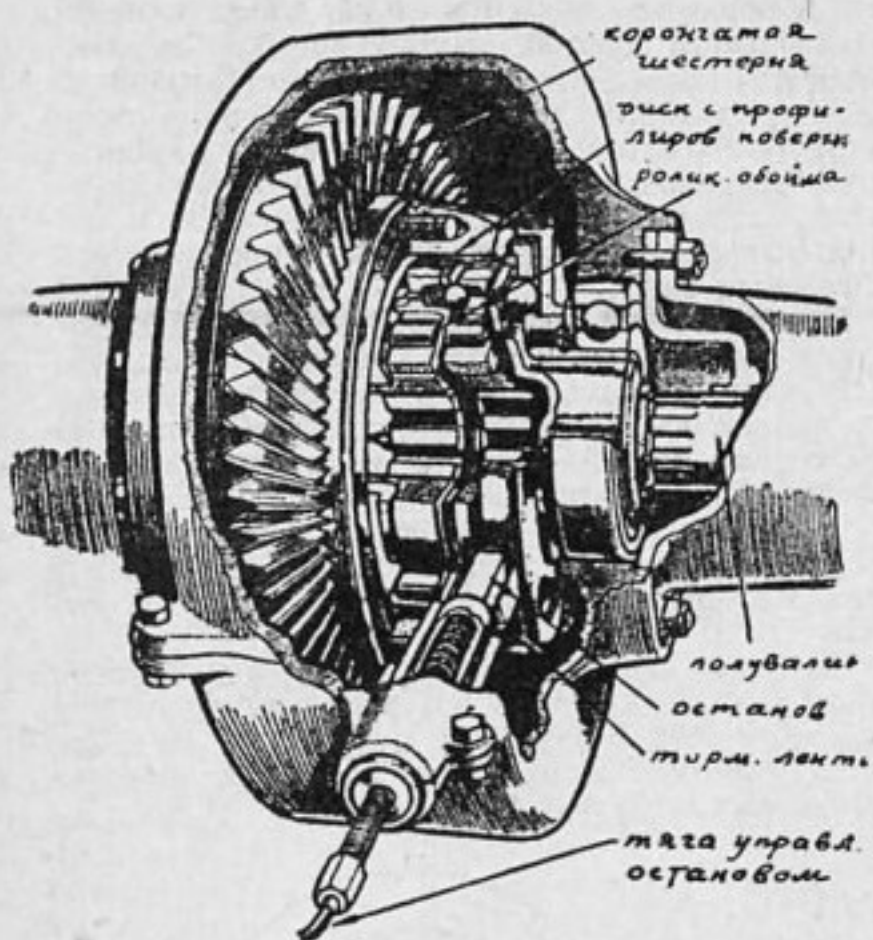


Рис. 3. Собранный механизм свободного колеса „Ляво“. Видны замыкающая тяга и пружинный останков

Французская фирма „Ляво“ помещает механизм свободного колеса в задней оси автомобиля на месте обычного дифференциала. Два свободных колеса приводятся в действие одной корончатой шестерней (рис. 2), насаженной на стальной барабан, внутри которого заделаны профилированные диски (один из них виден на рисунке), соприкасающиеся с роликовыми обоймами свободного колеса. Каждый полувалик приводится независимо от своего свободного колеса; поэтому при поворотах наружное колесо автомобиля начинает вращать внутреннее колесо, т. е. автомобиль с этим механизмом получает необычайную устойчивость. Опасность каких-либо заносов при торможении у него совершенно устранена.

В моменты торможения замыкание механизма осуществляется при помощи тяги и пружинного останова (рис. 3), действующего на стяжку стальной ленты. Никакого замыкающего рычага для заднего хода автомобиля этот механизм не имеет—он ему и не нужен.

Механизм свободного колеса „Молли“ помещается позади коробки скоростей. Движение от одной половины механизма к другой передается трением. Ведущая часть (рис. 4) несет кольцо с язычками, захватывающими диск с шестью выступами, опоясанными чугунными башмаками. В пространстве между выступами заложено по два ролика. Эти ролики (всего 12 штук) производят радиальное давление

на башмак, разжимают его и вызывают вращение ведомой части, связанной с карданным валом автомобиля. При установившемся вращении ведомой части механизма, карданного вала и дифференциала, башмаки будут сжиматься, и настанет момент, когда сцепление между ведущей и ведомой частями будет нарушено—автомобиль начнет двигаться только под действием своей инерции.

Для замыкания механизма шофер должен только вывести кольцо с захватывающими язычками из зацепления с диском; тогда двигатель будет приводиться в действие от трансмиссии, т. е. будет работать как компрессор и вызовет мощный тормозящий эффект.

В случае ошибки шофера при пуске им двигателя с включенным механизмом свободного колеса никаких поломок механизма не будет—этот момент предусмотрен специальным запором.

В механизме „Эй-Же-Эс“ обращает на себя внимание простота всей конструкции (рис. 5). Два цилиндра заключены в чугунный кожух. Первый цилиндр является ведущим и связан с главным валом коробки скоростей, а второй—ведомым и связан с карданным валом автомобиля. Внутри цилиндров заложена сильная винтовая пружина, стягивающая их между собой. Один из концов пружины прочно прикреплен шпилькой к днищу цилиндра.

При нормальной работе двигателя пружина непрерывно находится под действием разворачивающих ее усилий, поэтому она расширяется, увеличивает свой диаметр и трется о стенки цилиндров. Последние связываются в одно целое и образуют прямую передачу. В случае закрытия дроссельной заслонки двигателя происходит свертывание (скручивание) пружины, и цилиндры расцепляются между собой,—возникает действие свободного колеса.

Для пользования двигателем в качестве тормоза механизм снабжен замыкающим рычагом, действующим на профилированное кольцо и зубчатые пояски цилиндров.

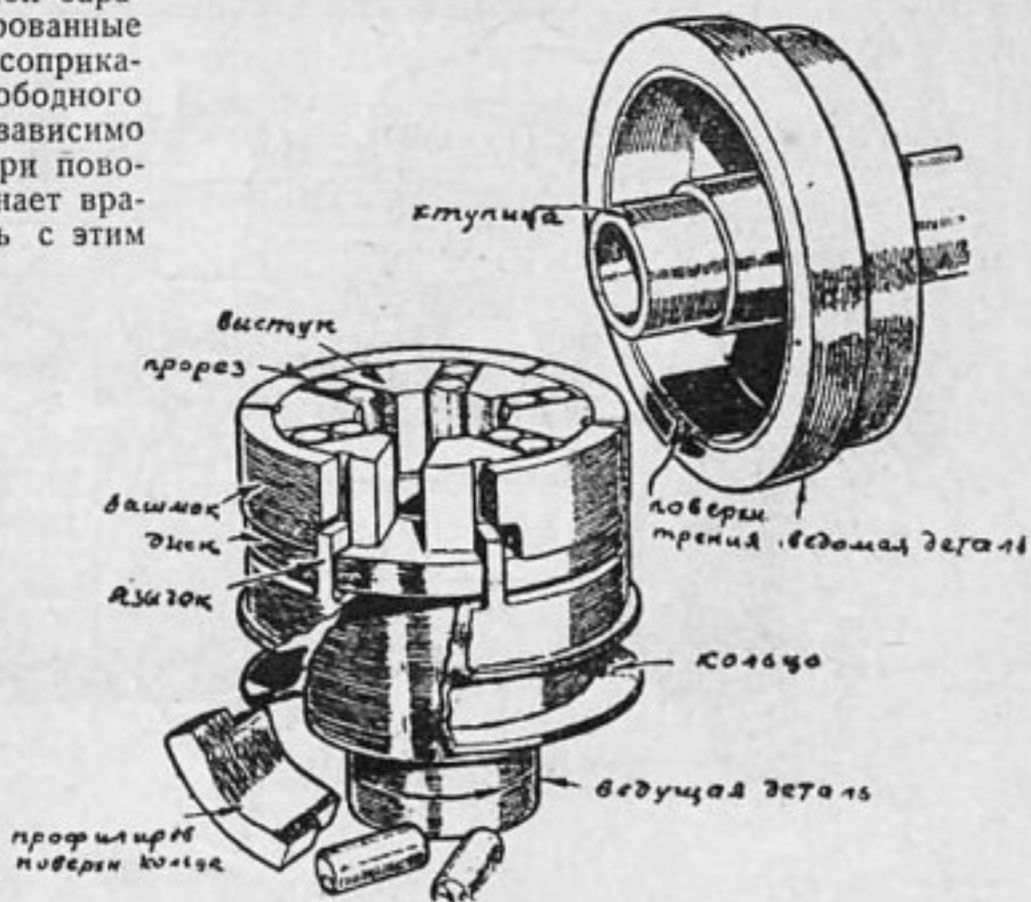


Рис. 4. Механизм свободного колеса „Молли“

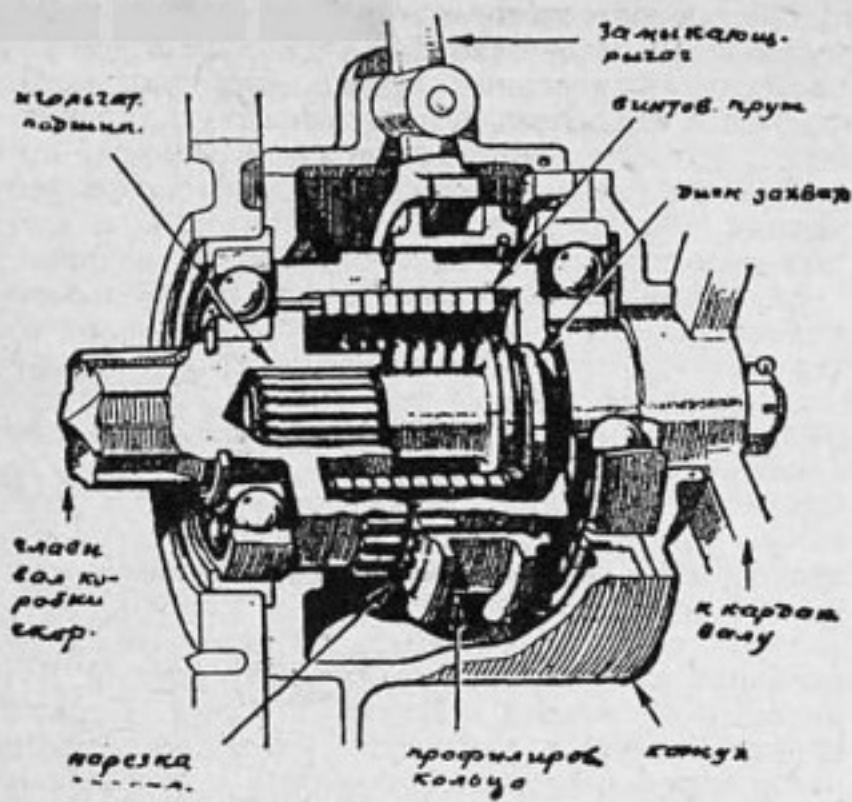


Рис. 5. Механизм свободного колеса „Эй-Же-Эс“

У автомобиля „Студебекер“ механизм свободного колеса монтирован в коробке скоростей (рис. 6), имеющей прямую высшую передачу, бесшумную непрямую вторую скорость и нормальные первую скорость и обратный ход. От механизма сцепления движение передается короткому валу

и далее при помощи шестерен постоянного зацепления с винтовыми зубьями — промежуточному валу. Главный вал составляет одну прямую линию с карданным валом. Шестерни второй скорости тоже имеют винтовые зубья и находятся в постоянном зацеплении, при чем верхняя шестерня сидит свободно на валу. На заднем конце главного вала насажена шестерня первой скорости и обратного хода. Передний конец главного вала опоясан муфтой, внутри которой заключен механизм свободного колеса, представляющий собой одноходовый диск сцепления, опирающийся на 12 роликов (по 4 ролика в группе), катающихся по профилированной поверхности кулачка главного вала. Диск может свободно передвигаться в осевом направлении, вращаясь все время вместе с главным валом.

При включении высшей передачи муфта от действия рычага продвигается вперед до зацепления с зубьями соответствующей шестерни и начинает вращаться, как одно целое с коротким валом. При включении второй скорости муфта продвигается назад, входит в зацепление с холостой шестерней (с прямым зубом) и приводит в движение шестерни постоянного зацепления, промежуточный вал, шестерни обратного хода и затем главный вал.

Действие свободного колеса, свободной передачи здесь может быть получено как на высшей, так и на второй передаче; двигатель в этих случаях работает в холостую на малых оборотах, с ничтожным расходом горючего.

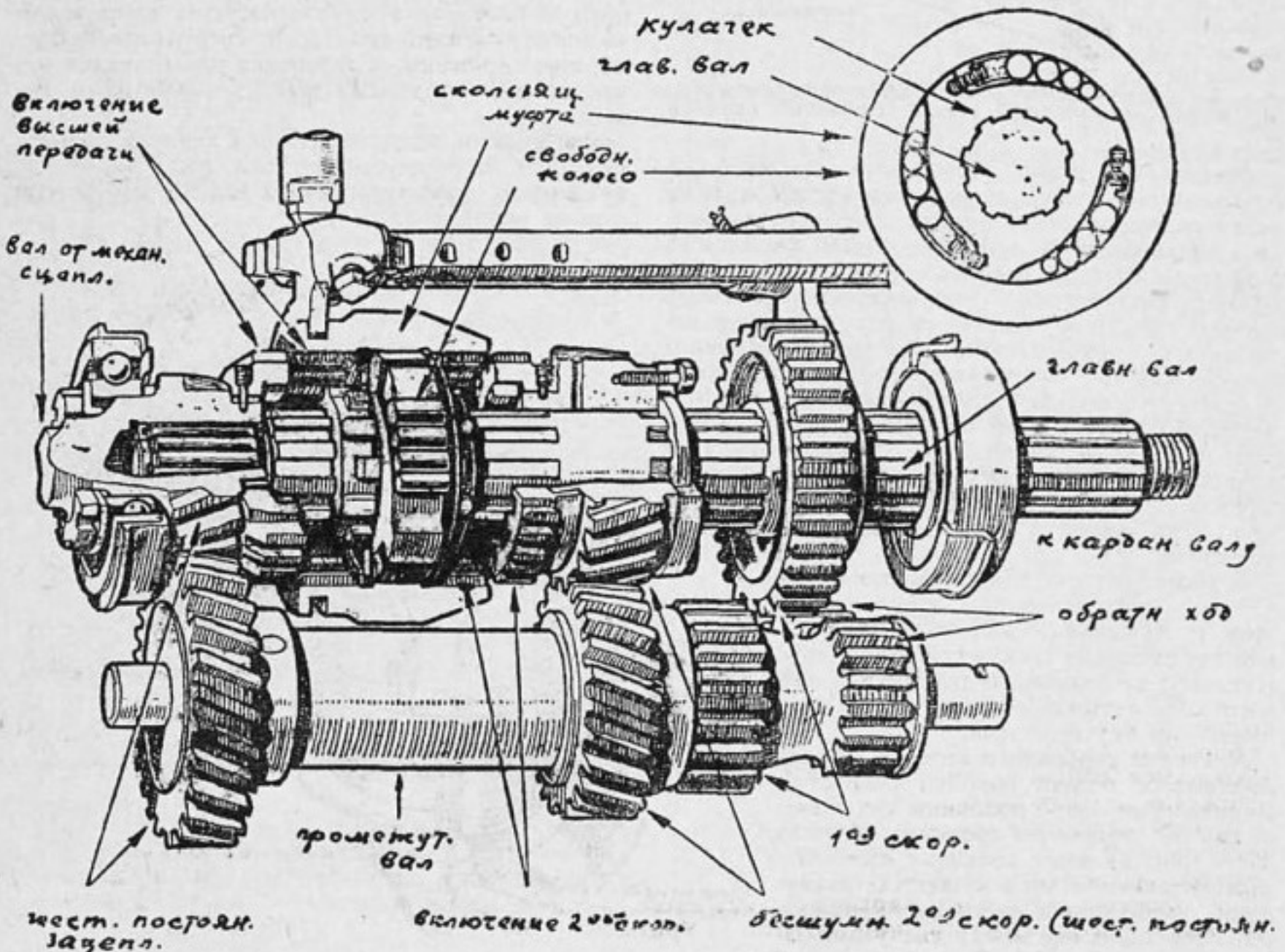


Рис. 6. Механизм свободного колеса „Студебекер“, смонтированный вместе с коробкой скоростей

Для замыкания свободного колеса к рычагу переключения скоростей приделана специальная тяга, при помощи которой шестерня высшей передачи освобождается от скрепляющего штифта—он утапливается в обойму короткого вала.

Первая скорость и обратный ход получаются обычным способом, минуя свободное колесо, что дает шоферу много удобств, устраняя необходимость замыкания свободного колеса для получения заднего хода автомобиля.

Описанные конструкции далеко не исчерпывают всего числа уже существующих разновидностей механизмов свободного колеса, здесь даны только наиболее характерные типы, решительно доказывающие крайне важное значение применения этих механизмов к автомобилям. Начальная стоимость машин повысится не более чем на 150—300 руб., а процент снижения поломок различных деталей будет очень значительным. Очень важно и удобство управления машинами.

Инж. А. Коростелин

СТРОИТЕЛЬСТВО ДИЗЕЛЬМОТОРОВ СДВИНУТЬ С МЕРТВОЙ ТОЧКИ

НА СТРАНИЦАХ „За Рулем“ уже неоднократно указывалось на то исключительное значение, которое имеет замена на автотракторных двигателях бензина, керосина или иных легких топлив тяжелым топливом.

Начиная с 1926 г., в ряде научных учреждений, общественных и хозяйственных организаций были заслушаны многочисленные доклады по вопросам применения тяжелого топлива в двигателях внутреннего сгорания.

Все заседания и совещания по этому вопросу неизменно кончаются указанием на необходимость изучить опыт Америки и Европы в этой области, а для этого следует предоставить нашим научно-исследовательским институтам заграничные нефтяные двигатели. Об этом имеется постановление президиума ЦС Автодора и ряда других организаций.

Речь идет о выпуске из-за границы 5—10 нефтяных двигателей разных типов для того, чтобы

по ним можно было остановиться на лучшей конструкции нефтяных двигателей в соответствии с нашими условиями. Но эти двигатели не выписаны до сих пор. В Автосекции ЦС Автодора пришли к заключению, что „требуется какая-то новая общественная сила, общественное воздействие“, чтобы сдвинуть с мертвой точки вопрос о строительстве дизельмоторов и выписке скромного количества нефтяных моторов.

Секция считает вполне осуществимой разработку у нас к концу 1931 г. опытной модели собственного нефтяного двигателя. Необходимо для этого форсировать разработку конструкции этого двигателя, а для этого нужно настоять на немедленной выписке из-за границы лучших моделей (и чертежей), заранее подготовить производственную базу для заводского выпуска нефтяных двигателей.

М. К.

БЕРИТЕ ПРИМЕР СО СТУДЕНТОВ КИЕВСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТЕХНИКУМА

ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО ЦУДОРТРАНСУ СССР И РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Прочитав статьи „Что тормозит темпы Днепростроя“ и „Автомобилизация плетется в хвосте“ в журнале „За Рулем“ (№ 4 за 1931 г.), мы считаем, что как на Днепрострое, так и на Урале дело неблагоприятно.

Из 178 единиц (машин) постоянно работает едва ли 30%. Гаражи, за исключением двух, требуют немедленного закрытия. „Вукотранс числится хозяином 10 „машин“. Из них: „девять... стоят, а одна условно на ходу“. „Условно“—значит 10%.

Это Днепрострой. Дальше. После проверки РКИ выяснила: „Гаражи и сараи оказались кладбищами машин“. На Урал придет в этом году 10 тыс. автомашин. Подготовленной базы нет. Шоферов, механиков нет. „Машины гребят“. Это Урал.

Вот несколько выдержек из двух статей. О чем они говорят? Они говорят о том, что в области автодортранспорта огромный и опасный прорыв, что хозорганы безответственно относятся к автотранспорту. Они еще говорят о том, что необходима квалифицированная сила: техники, механики, шоферы.

Мы обращаемся к Цудортрансу и редакции журнала „За Рулем“ со следующим: Мы, студенты Киевского автотехникума, заканчивая 6 апреля техникум, по первому же требованию или согласию цудортранса пойдем на этот важный участок строительства работать механиками, техниками и инструкторами по ремонту и эксплуатации машин.

Мы, студенты трех курсов, считаем себя мобилизованными на ликвидацию этого прорыва. Свой летний перерыв мы используем для Урала и Днепростроя, работая там монтерами, шоферами и рабочими по ремонту машин.

Думаем, что вы отзоветесь на наше письмо и закрепите за нами не менее 60 мест для работы на Днепрострое и Урале.

По поручению студентов Киевского автотехникума
ЧЕПЧАК и САВЧЕНКО

Киев, 8 марта 1931 г.

ДОРОГУ И АВТОМОБИЛЬ— НА СЛУЖБУ УРАЛО-КУЗБАССУ

ОДНИМ из узловых вопросов Урало-кузбасского комбината является транспорт. Транспортной проблеме Урало-кузбасского комбината партия и правительство уделяют чрезвычайно серьезное внимание, так как от правильного разрешения ее, главным образом, зависит успех создания второй угольно-металлургической базы.

Однако в работах Госплана и НКПС уже теперь выявился существенный пробел в этой области. Под транспортом ими понимается только железнодорожный транспорт. Никто не прорабатывает вопроса о других видах транспорта, в первую очередь о безрельсовом.

Дорожному строительству и автомобильному транспорту предстоит сыграть ответственную роль в правильном бесперебойном функционировании всех частей Урало-кузбасского комбината. На безрельсовый транспорт ложится задача переработки огромнейшего грузооборота, вытекающего из бурного развития всех отраслей народного хозяйства Урала и Западной Сибири. Особое значение приобретает строительство под'ездных путей к гигантам индустрии, входящим в состав Урало-кузбасского комбината.

Необходимо учитывать, что строительство Урало-кузбасского комбината вызывает переброску на Урал, и особенно в Кузбасс, сотен тысяч человек, для которых уже теперь строится ряд новых городов (Магнитогорск, Нижний Тагил на Урале, Ново-Кузнецк и Тырган в Кузбассе и др.). Во всю ширь встает организация ежедневной доставки десятков тысяч рабочих на заводы, фабрики и шахты, подчас находящиеся за 3—5 км от места расселения рабочих. Почти во всех новых городах Урала и Кузбасса внутригородская транспортная проблема разрешается проектировщиками не путем строительства трамваев, а путем организации автобусного движения. Автобусное и автомобильное движение необходимо организовать и для связи между отдельными районами как на Урале, так и в Кузбассе.

Отсюда — необходимость строительства целого ряда новых дорог. Возьмем Кузбасс. До XVI партийного съезда ему уделялось совершенно недостаточное внимание, что отразилось, в частности, на его дорожном хозяйстве. Построенные еще до революции несколько простейших грунтовых трактов находятся почти в непроезжем состоянии.

В 1929 г. сибирские организации приступили к работам по экономическому обследованию необходимой Кузбассу сети дорог. В настоящее время по директивам ЦК ВКП(б) от 26 октября Западно-Сибирским крайпланом разработан пятилетний план развития Кузнецкого бассейна, куда включено и дорожное строительство. По этому плану за оставшиеся три года пятилетки в Кузнецком бассейне должно быть отстроено 14 новых дорог общим протяжением 1 102,5 км. Кроме того 150 км специальных под'ездных путей к основным городам Кузбасса и 120 км под'ездных путей к строящимся железнодорожным линиям. Всего по этому плану к 1934 г. должно быть отстроено

здесь 1372,5 км дорог различного типа покрытия.

Но если сибирские дорожные и плановые организации проявили известную инициативу и повернулись лицом к Урало-кузбасскому комбинату, то совершенно другая картина получается в Цудортрансе и Главдортрансе. Приходится констатировать, что ни по планированию на оставшиеся до конца пятилетки годы, ни по строительству, которое должно осуществляться уже в этом году, урало-кузбасская проблема в работах этих органов никакого отражения не нашла.

Наглядным доказательством является тот факт, что Цудортранс не включил в контрольные цифры 1931 г. даже строительства первоочередной для Кузбасса дороги Новосибирск—Ленинск—Кузнецк. Эта дорога должна идти из центра Западно-Сибирского края в Кузнецкий каменноугольный бассейн и иметь следующую трассу: Новосибирск—Ленинск—Белово—Прокопьевск—Тырган—Кузнецк (всего 324 км).

Значение этой дороги огромно, и строительство ее является первоочередным по следующим причинам: 1) проходя через важнейшие центры Кузбасса, дорога будет обслуживать крупные рудоуправления, рудники и развивающиеся индустриальные города Кузбасса, связывая их друг с другом и с административными районными центрами; 2) дорога обеспечит живую и удобную связь административного и культурного центра Сибири — Новосибирска с Кузнецким бассейном; 3) дорога будет служить грузовым руслом, подвозящим к промышленным центрам хлеб, овощи и другие продукты из совхозов и колхозов.

На фоне перечисленных моментов, требующих немедленного начала строительства дороги, чрезвычайно характерна по своему формализму мотивировка неотпуска необходимых для первых работ по этой дороге 300 тыс. руб., выдвинутая Цудортрансом: дорога, мол, не фигурирует в списке госдорог. Но ведь она и не может значиться в этом списке, составленном несколько лет назад, когда никакого Урало-кузбасского комбината не было!

А поинтересовался ли Цудортранс, как и Госплан СССР и РСФСР, пятилеткой дорожного строительства Кузбасса, составленной местными организациями, подвергли ли они ее вдумчивой проработке и критике? Поставили ли они работу по исчислению грузооборота безрельсового транспорта в районах строительства Урало-кузбасского комбината? Ничуть, не бывало. Безрельсовый транспорт в системе Урало-кузбасского комбината пока непризорен и им никто не интересуется.

Настоятельно необходимо, чтобы Автодор включился в строительство Урало-кузбасского комбината, уделил особое внимание укреплению своих ячеек на Урале и в Сибири, взял под свое особое наблюдение дорожное строительство и автомобилизацию Урала и Кузбасса, расшевелил Цудортранс и преодолел бюрократическое отношение к основному стержню нашего пятилетнего плана — Урало-кузбасскому комбинату.

С. Гофман



Учебные занятия английской армии. Испытание шестиколесных автомобилей на маневрах в колониях

ПРИНУДИТЕЛЬНЫЙ ТРУД—ОСНОВА ПРЕКРАСНЫХ ШОССЕ В КОЛОНИЯХ ИМПЕРИАЛИСТОВ

ВЕЛИКИЕ экономисты буржуазии в свое время сводили историю человечества к истории дорог.

Вот их примерное построение: древняя культура была культурой речных дорог; эпоха средних веков — эпоха морских путей; новейшие века — эпоха океанских путей.

И наиболее острые карикатуристы — таланты из „Симплициссимуса“ (известный немецкий сатирический журнал) добавляют теперь к последнему: „Эпоха океанских путей и асфальтовых автомобильных дорог“.

Автомобильная дорога поставлена сейчас международными торговцами и колониальными надсмотрщиками в ряд крупнейших мировых проблем. Интернациональный рабовладелец хочет добиться любой ценой прочной связи с порабощенными континентами, а мотор требует путей.

Уже к началу XX столетия раздел мира между державами отдал в определенные руки определенные пространства. И началась „обработка“ этих пространств, освоение новой добычи, переваривание новых кусков. И сейчас это „осваивание“ через постройку новых дорог принимает невиданные размеры. Об этом говорят сводки.

По великолепной дороге через Сахару курсируют машины, начиная с легковых и кончая огромными — многотонными.

Через Аравию недавно пролегли новые шоссейные дороги, рассчитанные по качеству кладки на многие десятилетия.

Через Конго пробиваются сквозь заросли надсмотрщики с кнутами, охраняющие кладку новых автомобильных дорог.

Проложены полторы тысячи километров дорог от Мельбурна в глубь австралийских прерий.

От Рима к курортным лазоревым берегам проложена самая великолепная в мире двухсоткилометровая асфальтовая дорога, прямая, как жезл. Этой дороге поются гимны в капиталистической прессе.

От берегов Тихого океана до берегов Атлантического океана перепопсан южно-американский

материк двумя блестящими параллельными линиями автомобильных дорог.

Начато прокладкой транспортное шоссе через вассальную негритянскую республику Либерию.

И так далее, и так далее.

Так кипит и клокочет жар дорожных работ под руководством опытных людей из министерств по делам колоний.

* * *

Если велики траты по строительству этих милитаризованных шоссе, то еще больше траты по сохранению их, ибо население колониальных пространств, „включенных в орбиту цивилизации“, не хочет сохранять эти дороги, оно ненавидит блестящий асфальт, мягкой красивой гадюкой обвивающий порабощенные страны. Население участка Реклес в Конго какими-то острыми орудиями ночью раскололо и растащило 12 км нового шоссе, по которому до сих пор проезжали военные грузовые моторные колонны.

Итак, по сути своей поставленное наукой на службу человечеству, дорожное дело захвачено бандой торговцев и надсмотрщиков и обращено на закабаление народов, на расхищение богатств.

„Ученый путешественник“ Орести-Гор пишет, что „добровольная рабочая сила всегда оказывалась недостаточной для постройки шоссе в Нигерии. Все дороги в Нигерии влекли за собой применение насильного труда“. И на фоне этого нового „метода“ строительства прекрасных автомобильных дорог становится страшной та цена, которая заплачена за эту цивилизацию. Франкфуртский „Умшау“ пишет:

„Шоссейные дороги самых новейших типов растут по африканскому матерiku, поражая своим совершенством, но не идет ли это все-таки в ущерб процветанию материка? Вымирание населения из-за этих работ достигло большой цифры, и хотя глаз радуют бесчисленные вереницы новеньких машин по шоссе, но надо вспомнить, что каждый километр этого дорожного пути

стоил жизни 6 человек* (подчеркнуто нами).

Есть такое немецкое изречение: „Ни в чем так не обрисовывается характер людей, как в том, что они находят смешным“. Может быть это изречение придется здесь кстати, потому что вслед за этим можно привести слова калифорнийского доктора Симпса, специалиста по автомобильному делу, который на своем докладе в Нью-Йорке сказал: „И когда мы смотрим на победное шествие нашей дорожной цивилизации по глухим пустыням, где стремятся вдаль наши автомобили, то не кажутся ли смешными и все жалобы на жертвы и жестокость этой работы“.

Туземец Джадгауз из Канти (Либерия), оштрафованный на 18 фунтов стерлингов за плохое состояние дороги, вынужден был заложить свою жену и ребенка за 7 фунтов. Они уже пять лет находятся в залоге без шансов быть выкупленными.

Джонни Карр, глава туземцев в городе Бенгноу, был оштрафован за плохое состояние дороги и посажен в тюрьму.

Эдни Белле за отказ бесплатно починить отводный канал у дороги был оглушен револьверной рукоятью, а потом в бессознательном состоянии брошен в топи, откуда с трудом выбрался через два дня.

А вот цифры.

На перегоне Монре — Глибс на укладке автомобильного шоссе в 200 км умерло 32 человека.

Грузовой автомобиль, проделавший пробный переезд, врезался в кучку спящих после 16-часового рабочего дня рабочих и раздавил 12 человек на смерть.

Неужели же до сих пор непонятно, почему с таким громким криком радости, так оглушительно гудя, несутся великолепные автомобили путешественников по „обработанным“ колониальным просторам?

М. Касвинов

НОВОСТИ АМЕРИКАНСКОГО АВТОМОБИЛИЗМА

ОРГАНИЗУЕТСЯ ЗАВОДСКОЕ ПРОИЗВОДСТВО АВТОМОБИЛЕЙ „БЭБИ-МАРТИН“

В американской печати вновь начали появляться некоторые сведения о производстве „бэби“-автомобилей — автомобилей малюток. Американская печать называет три модели этих автомобилей — „Остин“, „Мартин“ и „Литтль-Мэк“. Первоначально предполагалось, что эти машины будут вырабатываться на заводах в Детройте. Однако по последним сведениям, машины, видимо, будут выпускаться вне Детройта, хотя, по сообщению газет, „автомобильная столица ими интересуется“.

Конструктор „бэби-автомобиля“ — Мартин — организует производство с выпуском 100 машин в день, начиная с марта. Предполагается, что в ближайшее время он начнет отгрузку новых машин автомобильным агентствам с тем, чтобы с наступлением весны „бэби-автомобиль“ в широких размерах пошел на рынок.

Особый интерес американцев возбуждает намерение Мартина выпускать свой автомобиль в двух вариантах: стандартное купе по цене 250 долл. и более дорогую модель за 350 долл.

В ЯНВАРЕ БОЛЬШЕ ВСЕГО ПРОДАНО ШЕСТИЦИЛИНДРОВЫХ МАШИН

За последнее время в американской автопромышленности впервые со времени экономического кризиса американская печать подмечает слабые следы оживления, вернее всего легкое улучшение, связанное с весенним сезоном. Американская автомобильная торговая палата требует, чтобы все автомобильные фирмы объявляли о выпуске новых машин в одни и те же сроки для прекращения обычного потока догадок и сообщений. Несмотря на это, с начала года новой технической информации из Детройта почти нет.

Американские заводчики радостно ухватились за цифры некоторого оживления декабрьских и январских продаж.

В декабре впервые за все время существования автомобильной промышленности первым по спи-

ску продаж шел шестицилиндровый автомобиль. Этот „фокус“ проделала „Дженерал-Моторс“, продавшая в декабре 31 609 своих „Шевроле“ против 29 651 проданных Фордом легковых четырехцилиндровок.

Если, однако, считать общее число проданных автомобилей, то Форд идет впереди своего конкурента, продав в декабре 38 693 машины против 37 016 машин „Дженерал-Моторс“.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА

Холодные цифры быстро и основательно разбивают радостные надежды американских автофабрикантов, вызванные легким весенним оживлением. Общий экономический кризис, потрясший все основы народного хозяйства недавней „республики процветания“, в сильнейшей степени отразился и на ее автомобильной промышленности.

Наглядное свидетельство этому дают цифры продукции автопромышленности САСШ за 1930 г., недавно опубликованные в американской и западно-европейской печати.

Общий выпуск автомобилей за год составил 3 505 000 единиц. Из этого количества заводы Форда выпустили 1 477 366 машин, а заводы „Дженерал-Моторс“ — 1 174 115 машин.

Эти цифры станут особенно характерными, если сравнить выпуск 1930 г. с выпуском продукции за предыдущий год.

В 1929 г. все американские заводы выпустили на рынок 5 622 079 машин; доля Форда в этом количестве — 1 948 429 машин, а доля „Дженерал-Моторс“ — 1 899 267 машин.

В результате глубокого экономического кризиса уменьшение продукции за 1930 г., сравнительно с 1929 г., составило около 40%. Все же доля выпуска Форда за этот период уменьшилась в среднем на 10%, в то время как снижение выпуска других американских заводчиков доходит до 50%.

Так облетели недавно еще столь пышные лепестки пресловутого заокеанского капиталистического „процветания“...

Шестиколесные машины — Красной Армии!



ВНОСЯТ В ФОНД ПОСТРОЙКИ

Хамовническое районное отделение Автодора (Москва) вносит 258 р. 68 к.

Западный областной отдел Автодора вносит 669 р. 42 к.

Московский областной отдел Автодора вносит 7.777 р.

Ново-Завидовское с.-х. кред. товарищество вносит 85 р. 08 к.

Брянское районное отделение Автодора вносит 125 р. 12 к.

Западно-сибирский отдел Автодора вносит 2.009 р.

Юховический сельсовет вносит 124 р. 68 к.

Красинорский сельсовет вносит 16 р. 94 к.

Стерлитамакское отделение Автодора вносит 76 р.

Чечено-грозненский Автодор вносит 61 р. 06 к.

Краснопресненское районное отделение Автодора (Москва) вносит 1.884 р. 30 к.

Уральский отдел Автодора вносит 337 р. 79 к.

Сретенское отделение Автодора вносит 464 р. 41 к.

Курсы Автодора Сокольнического района (Москва) вносят 21 р.

Типография Госиздата Юго-Осетии вносит 24 р. 10 к.

Иркутское отделение Автодора вносит 400 р. 40 к.

Нижневолжский отдел Автодора вносит 2.368 р. 66 к.

Западный областной отдел Автодора вносит 805 р. 26 к.

Оренбургское отделение Автодора вносит 50 р.

Симферопольское отделение Автодора вносит 250 р. 46 к.

Хилокское отделение Автодора вносит 71 р. 90 к.

Члены коммуны „Заря коммунизма“ через тов. Пушкарского вносят 18 р. 64 к.

Гадиловский коллектив провещенцев вносит 10 р. 50 к.

Курсанты заочных курсов ЦС Автодора вносят: Третьяков А. В. — 2 р., Богданов Д. А. — 1 р.

Тепянищенко С. А. — 5 р. и Кокорин И. Г. — 6 р. 65 к.

Первая группа I курса Промышленно-механического факультета Московского нефтяного института (январск. приема) вносит 39 р. и вызывает все группы всех факультетов этого института.

Тов. Жавроцкий М. И. (г. Николаев) вносит 3 р.

ВСЕГО С НАЧАЛА КАМПАНИИ ПОСТУПИЛО 93.431 р. 03 к.

КОЛХОЗНИКИ КРЕПЯТ ОБОРОНУ СТРАНЫ

КОЛХОЗНИКИ КОЛХОЗА им. Калинина, узнав о проводящейся кампании по сбору средств на моторизацию Красной армии, решили посеять 2 га пшеницы на шестиколесную машину для обороны страны и урожай сдать через райотделение Автодора.

Колхоз им. Калинина первый откликнулся и включился реально в сбор средств; кроме того

у колхозников вообще очень велик интерес к автодоровской работе.

Нужно, чтобы Нижневолжское краевое отделение Автодора помогло им организовать при колхозе работоспособный коллектив Автодора и распространить почин колхозников по сбору средств и на другие колхозы.

Н. Г

БЕРИТЕ ПРИМЕР

НА ОБРАЩЕНИЕ ЦС АВТОДОРА об участии заочников в сборе средств на шестиколесные машины первым откликнулся заочник тов. Королев.

Тов. Королев работает на текстильной фабрике пос. Дуляпино Ивановской промышленной области. Прочитав обращение ЦС Автодора и договорив-

шись с фабкомом и партячейкой фабрики, он провел подписку среди рабочих и служащих маленькой фабрики и собрал 49 руб.

Пример тов. Королева должны подхватить все заочники!

Г.

ЧЕЛЯБИНЦЫ ИДУТ ВПЕРЕДИ

РЕДАКЦИЕЙ „ЗА РУЛЕМ“ получена следующая телеграмма: „18 марта перевели Уралавтодору счет сбора шестиколесных машин пятнадцать тысяч собранных Автодором Челябинска. Работу сбору

средств продолжаем доведем до двадцати тысяч. Пермь Златоуст наш вызов социалистическое соревнование не ответили.

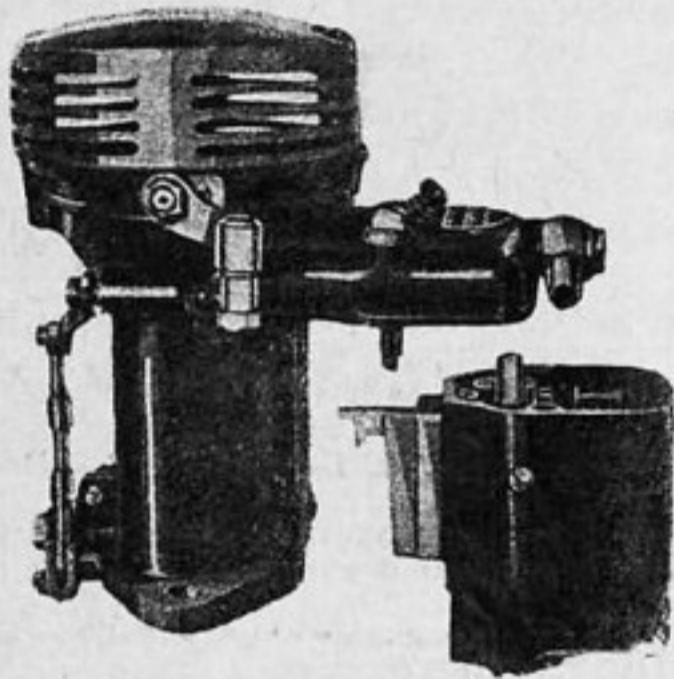
Челябавтодор Москвитин Разумовский“.

НОВОСТИ В АВТОМОБИЛЬНОМ ДЕЛЕ

На международной автомобильной выставке 1931 г. в Берлине

МЕЖДУНАРОДНАЯ автовыставка в Берлине была организована, несмотря на хозяйственный кризис, чтобы продвинуть как-нибудь сильно упавшее во всем мире (и особенно в Германии) автомобильное производство. Надо отметить сравнительно слабое участие в выставке иностранных фирм и абсолютное отсутствие каких-либо „новостей“ с их стороны. Центром внимания на выставке были немецкие машины.

В отделе легковых машин выставки участвовали: Германия (18 фирм), САСШ (12), Франция и Италия (по 4), Чехо-Словакия, Англия и Бельгия



1. Перевернутый карбюратор „Зенит“ последнего выпуска

(по 1). В отделе грузовых машин из иностранцев выставлялись только „Моррис“, „Ситроен“ и Джерал-Моторс“.

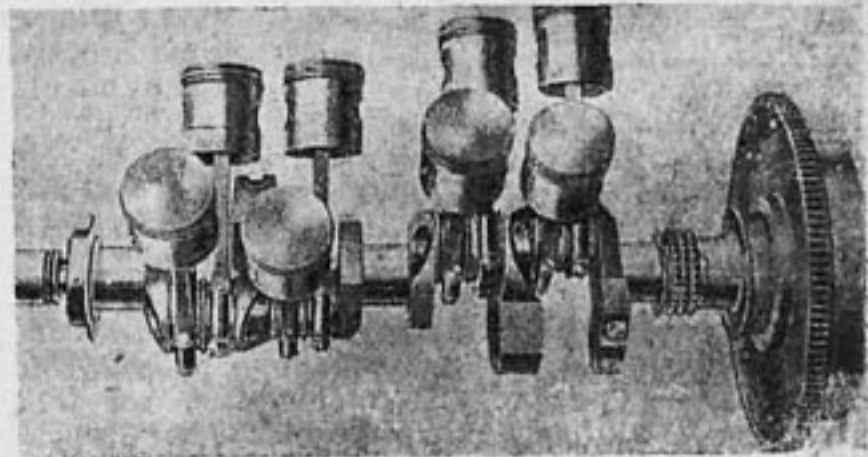
Легковые машины закрепили новые конструктивные стремления. Моторы этого года показывают большее количество цилиндров и большую мощность, чем прошлогодние. Из 108 типов машин только 14 (из них 9 немецких) имеют 4-цилиндровые моторы и 2 (1) — 2-цилиндровые; число 6-и 8-цилиндровых моторов возросло до 87, при чем 6-цилиндровых конструкций больше только на 1. Кроме того на выставке представлены четыре 12-цилиндровых типа и один—16-цилиндровый (Кадилльак).

Технически большие моторы сильно разнятся от малолитражных. На больших моторах все большее применение находят перевернутые карбюраторы (рис. 1) с потоком смеси, направленным вниз, и подогреванием смеси и воздуха, V-образное расположение цилиндров (рис. 2) и верхние клапаны. Все это улучшает форму камеры сгорания, облегчает тем самым доступ горючего в цилиндры и его сгорание, увеличивает мощность мотора.

Бесшумность мотора доведена до последнего предела: повсюду—исключительно шариковые подшипники, бесшумные цепи и зубчатки, глушители засасываемого в карбюратор воздуха.

Плавность хода значительно улучшена противовесами на щеках коленчатого вала и уменьшением веса движущихся частей благодаря повсе-

местному применению алюминия, дюр-алюминия и боналита (новый сплав). Увеличение числа цилиндров и мощности двигателей привело к установке двух карбюраторов (рис. 3), часто с общей поплавковой камерой (Солекс).

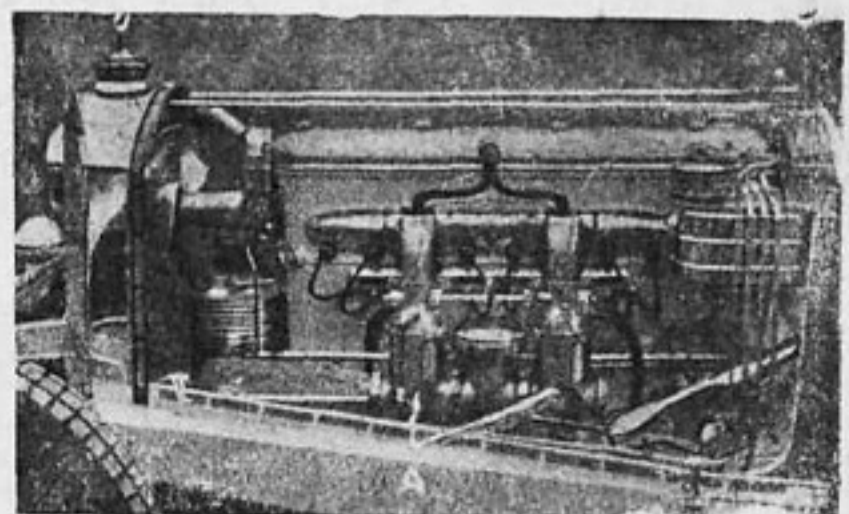


2. Коленчатый вал, поршни и маховик V-образного восьмицилиндрового „НАГ“. Видны противовесы на щеках вала

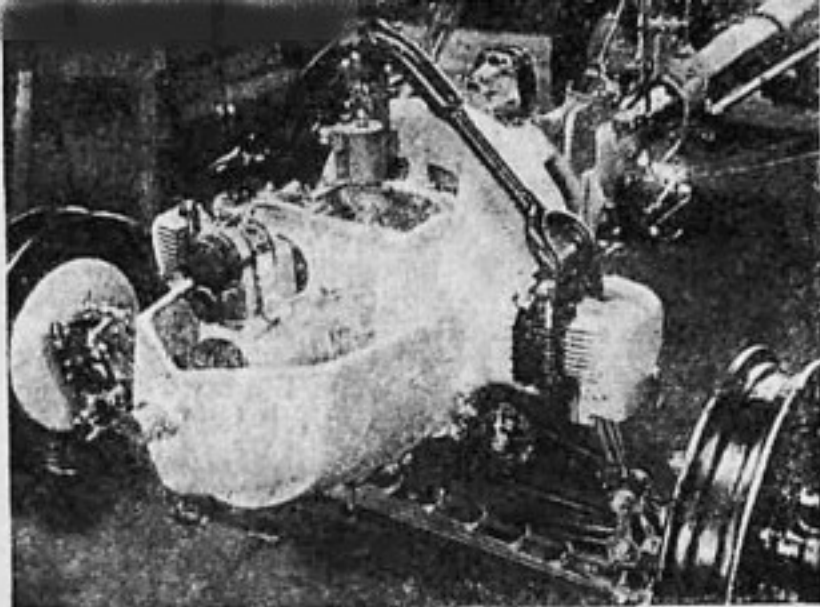
В области зажигания особых нововведений нет. Отметим только вновь появляющееся зажигание двумя свечами. Охлаждение везде водяное с насосом и термостатом. Большинство радиаторов — с подвижными жалюзи для изменения количества охлаждающего воздуха. Исключением является воздушное охлаждение „Франклин“ (6 цилиндров). Немецкие специалисты утверждают, что большинство фирм перейдет с водяного на франклиновское охлаждение, как только срок патента последнего истечет.

Все моторы — типа „Моноблок“, со с'емной головкой и картером из двух частей. Блоки — литые из чугуна или алюминия со вставными стальными гильзами. Вес мотора облегчен применением алюминия, электрона и боналита. Моторы маленьких машин имеют об'ем цилиндров не более 2 литров. Здесь особых изменений нет, кроме V-образных 4-цилиндровых „ДКВ“ (2-тактный) и „Штевера“, „Татры“ с диаметрально-противоположными цилиндрами и воздушным охлаждением (рис. 4) и 2-цилиндрового двухтактного „ДКВ“ с мотором, поставленным поперек оси машины.

Трансмиссия автомобиля претерпела ряд существенных изменений.

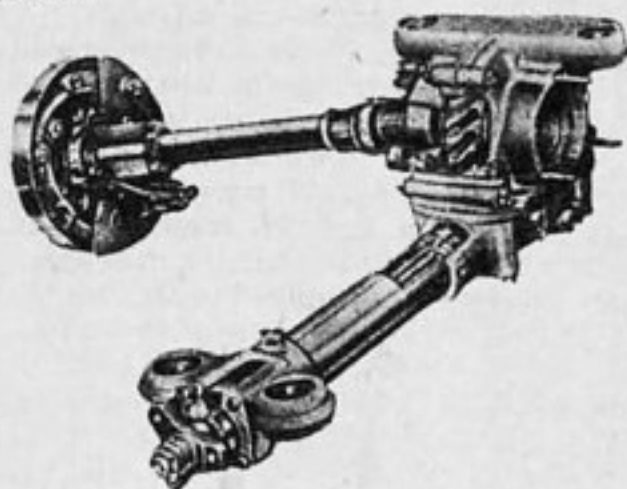


3. Мотор „Мерседес“ тип „СС“ с двумя карбюраторами (А)



4. Шасси „Татра“ с горизонтальными диаметрально-противоположными цилиндрами и качающимися полуосями.

Почти все машины имеют 4 скорости. У дорогих машин переключение скоростей — на рулевом колесе, постоянное бесшумное зацепление шестерен. 12-цилиндровый „Майбах“ имеет даже 5 скоростей. У многих машин имеется дополнительная быстроходная или экономичная-передача, дающая наибольшее использование мощности мотора за городом и при различных нагрузках. Американские „Обери“, „Линкольн“, „Пирс-Арроу“ и „Студебекер“ добавляют к трансмиссиям механизм свободного хода, автоматически использующий силу инерции автомобиля и уменьшающий расход горючего. По желанию водителя свободный ход можно включить или выключить. Коробки скоростей слабых машин (кроме французских) попрежнему имеют 3 скорости.



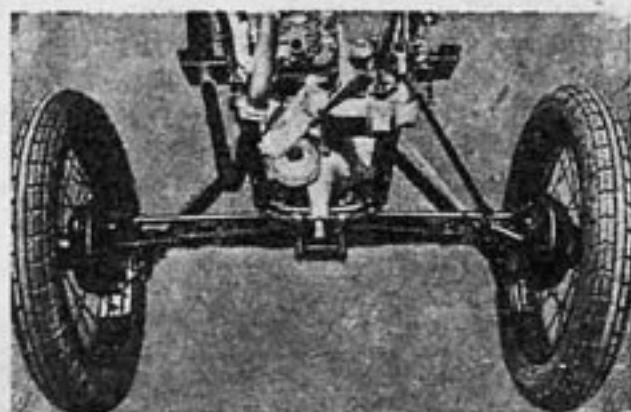
5. Качающиеся полуоси трансмиссии „Пер“

Большинство малых и средних машин перешло на трансмиссию с качающимися полуосями (рис. 5). Благодаря этому и поперечным рессорам достигается независимая подвеска колес. Неподвижный трансмиссионный вал дает возможность значительно опустить весь кузов и центр тяжести машины. Передняя ось, как таковая, почти исчезла, ее заменяют одна (рис. 6) или две поперечных рессоры. Все это ведет к большей устойчивости машины как на плохих, так и на чересчур накатанных дорогах. Из иностранных фирм только „Форд“, „Татра“, „Ланчиа“ и „Корд“ не применяют продольных передних рессор. „Татра“, как 2-

так и 12-цилиндровая имеет поперечные рессоры и разрезные задние полуоси (без дифференциала), „Ланчиа“ 8 лет подряд ставит вместо передних рессор спиральные пружины в специальных трубах. Форд применяет 4 четверть-эллиптических рессоры.

Рама приобрела х-образную поперечину, а у машин с качающимися полуосями раму заменяет центральная труба с поперечинами на ней, к которым крепится кузов. Перекосы рамы почти совершенно устранены благодаря независимой подвеске, и кузов укрепляется в большинстве случаев непосредственно на раме.

Гвоздем выставки явились немецкие маломощные машины с приводом на передние колеса — „ДКВ“ и „Штевер“ и трехколесная машина „Голиаф-пионер“, не облагаемая в Германии налогом и допускаемая к движению без права езды у водителя. Первые две в основном ничем кроме моторов друг от



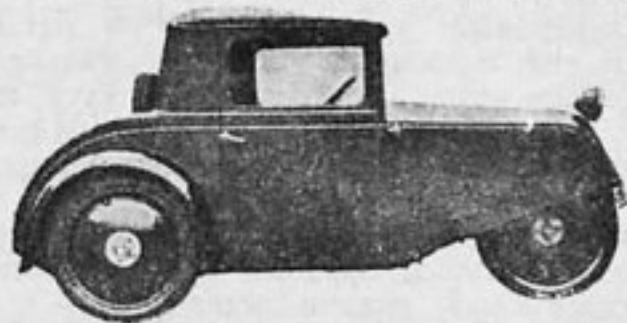
6. Безосная подвеска передних колес „БМВ“

друга не отличаются. У обеих трехскоростная коробка, качающиеся полуоси, поперечные рессоры. Мотор, коробка скоростей и дифференциал — в одном блоке. „ДКВ“ имеет 2-цилиндровый 15-сильный поперечно поставленный мотор (рис. 8) (подробно о малом „Штевере“ см. в № 6 „За Рулем“).

Малолитражные машины с приводом на передние колеса являются совершенным новшеством и, несмотря на низкую цену, предоставляют пассажирам достаточную безопасность и удобства.

Крохотный трехколесный двухместный „Голиаф“ (рис. 7), так называемый „народный автомобиль“, приводится в движение воздушно-охлаждаемым 2-цилиндровым двухтактным мотором. Мотор в одном блоке с коробкой скоростей и дифференциалом. Привод на задние колеса качающимися полуосями. Переднее колесо — управляемое. Голиаф развивает скорость до 45 км в час и затрачивает не более 4 литров горючего на 100 км.

Кузова легковых автомобилей становятся все длиннее и ниже. Большим

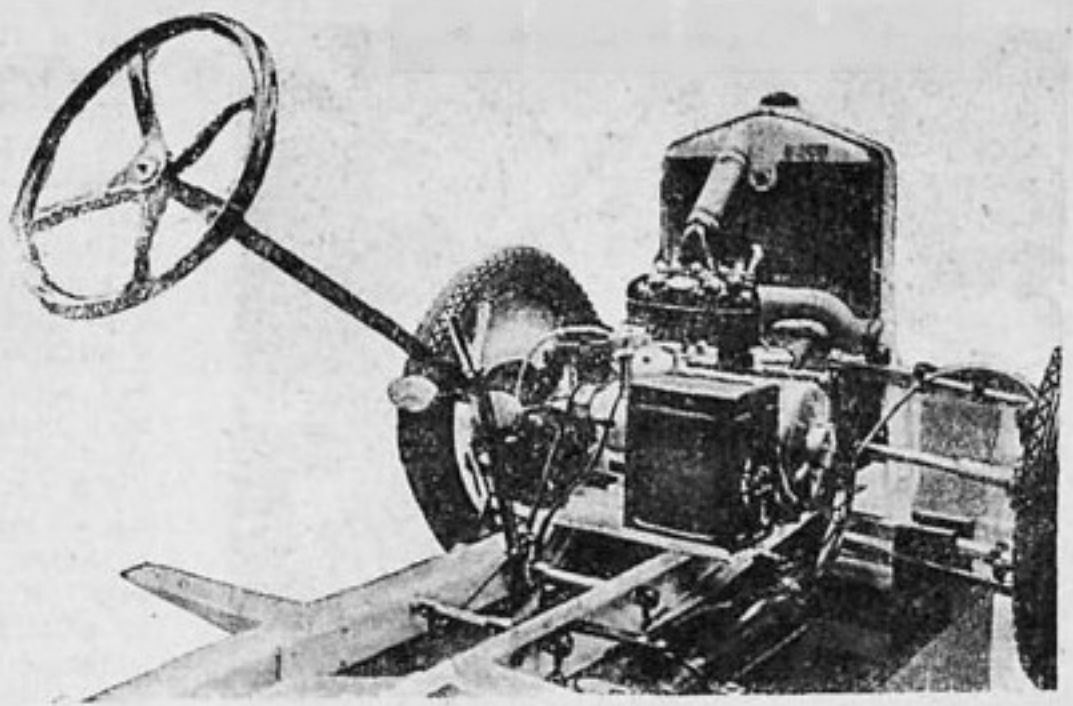


7. „Народный автомобиль“ — дешевый трехколесный „Голиаф“

успехом пользуются 4-местные кабриолеты. Американские кузова принимают все более обтекаемые формы. В моде — особенно у машин „Дженерал-Моторс“ — сетки перед радиаторами, украшающие машину и предохраняющие от камней, отбрасываемых впереди идущей машиной.

О грузовых автомобилях можно судить лишь по немецкому производству: иностранцы представлены более чем бедно. Однако немецкие фирмы принесли в этом году много интересного.

Кроме двух фирм все применяют моторы для тяжелого горючего („Дизель“). Особенно обращают на себя внимание моторы „Крупп“ (для любого горючего) и „Хеншеля“ (12 цилиндров). 6-цилиндровый мотор „Крупп“ (р и с. 9) имеет два карбюратора, каждый с двумя поплавковыми камерами для бензина и тяжелого горючего. Мотор пускается в ход бензином, но как только он нагревается до определенной температуры, карбюраторы при помощи термостата автоматически переключаются



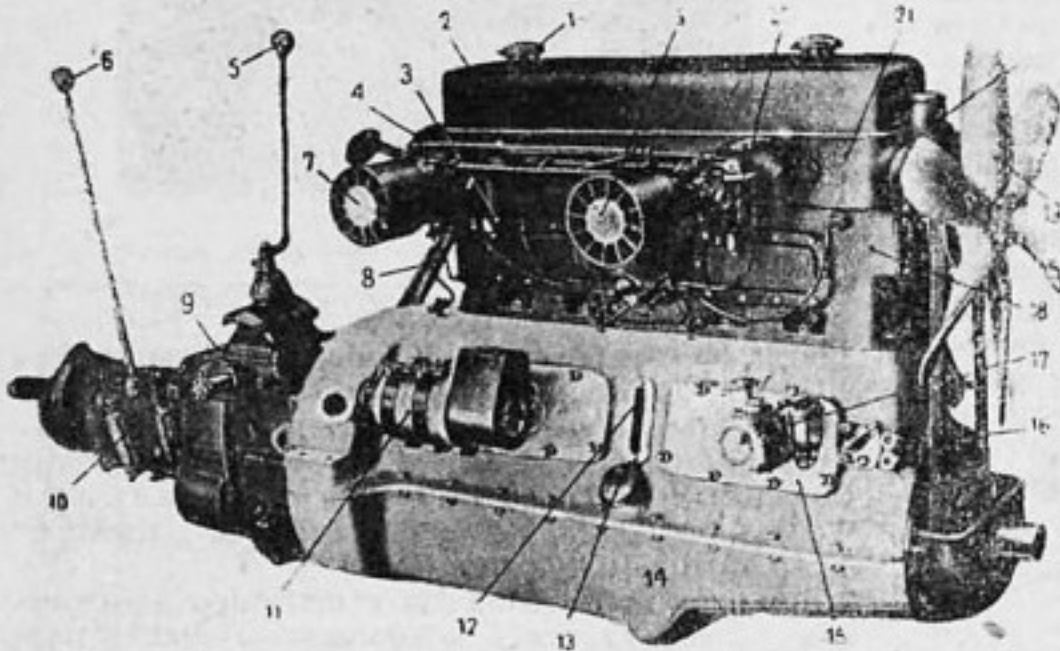
Поперечно-поставленный мотор „ДКВ“ на шасси с приводом на передние колеса

строен фирмой „Феномен“ (р и с. 10). Его особенность заключается в том, что охлаждение происходит сжатым воздухом, при чем давление воздуха изменяется автоматически.

В строении рамы и трансмиссии мы видим сравнительно мало нового. Привод на передние колеса применяют „Фомаг“, „Румплер“ и „Штитенкрон“.

Большое распространение получили шестиколесные машины. Из них отметим английский „Моррис“ с независимыми задними осями, приводом на обе оси и сменной передней частью машины: мотор и передняя ось крепятся к раме несколькими болтами. „Татра“ показывает 10-тонный трехосный грузовик с качающимися осями.

Особого внимания заслуживает десятиколесный „Флетнер-Крупп“ (рис. 11). Мотор и кабина водителя помещаются на двухколесной тележке. При повороте моторной тележки относи-

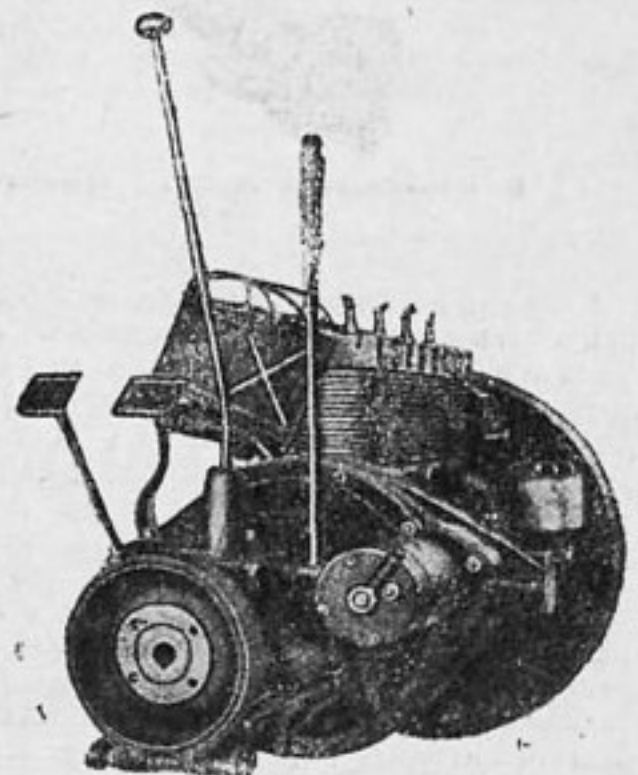


9. Мотор „Крупп“ для любого горючего: 1. Декомпрессионный краник, 2. Крышка головки цилиндров, 3. Карбюратор, 4. Педаль сцепления, 5. Рычаг перемены скоростей, 6. Рычаг скоростной передачи, 7. Воздушный фильтр, 8. Педаль ножного тормоза, 9. Коробка скоростей, 10. Скоростная передача, 11. Стартер, 12. Указатель уровня масла, 13. Отверстие для заливки масла, 14. Нижняя часть картера, 15. Крышка смотрового отверстия, 16. Ремень вентилятора, 17. Насос для горючего, 18. Цилиндровый блок, 19. Вентилятор, 20. Штуцер для присоединения трубы к радиатору, 21. Головка цилиндра, 22. Карбюратор, 23. Воздушный фильтр

на тяжелое горючее. Кроме того вокруг камеры сгорания каждого цилиндра помещены специальные легконагревающиеся кольца, увеличивающие парообразование смеси. Мотор развивает 65—100 лш. сил.

12-цилиндровый мотор „Хеншель“ развивает 250 лш. сил. и является одним из сильнейших грузомоторов мира. Он состоит из двух вертикальных рядов цилиндров (по 6 в каждом) с двумя коленчатыми валами, карбюраторами и магнето. Между ними посажена зубчатка, от которой энергия передается на трансмиссию. Клапаны верхние с приводом снизу от одного валика. Толкатели помещаются между рядами цилиндров.

Первый грузовой 4-цилиндровый мотор с воздушным охлаждением по-



10. Мотор „Феномен“ с воздушным охлаждением

тельно восьмиколесного прицепа, четыре его передних колеса поворачиваются. Таким образом достигается большая поворотливость этого гиганта, поднимающего 14 т и н! Эта машина, как и все шестиколесные, имеют пневматический тормоз „Кнорра“ на все колеса.

Для увеличения мощности и грузоподъемности фирма „Бюссинг-НАГ“ (эти фирмы соединились) ставит два мотора с приводом на две задние оси шестиколесного шасси. Оба мотора легко снимаются и взаимозаменяются.

Выставка показывает, что мы стоим на переломе между прежним автомобилем и автомобилем новым. Привод на передние колеса, многоцилиндровые моторы, качающиеся полуоси, безрамное и связанное с кузовом шасси — все это показатели новой автомобильной конструкторской мысли.



11. Десятиколесное шасси „Флетнер-Крупп“

Ю. Долматовский

ПОЧТИ 400 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС НА АВТОМОБИЛЕ Новый мировой рекорд

5 ФЕВРАЛЯ 1931 г. в Дайтон-Бич (Соединенные штаты) английский капитан Малькольм Кэмпбелл установил новый мировой рекорд скорости на автомобиле — 395,4 км в час.

Он побил рекорд, установленный покойным Генри Сигрэйвом 11 марта 1929 г. в этом же месте и составлявший 372,47 км в час.

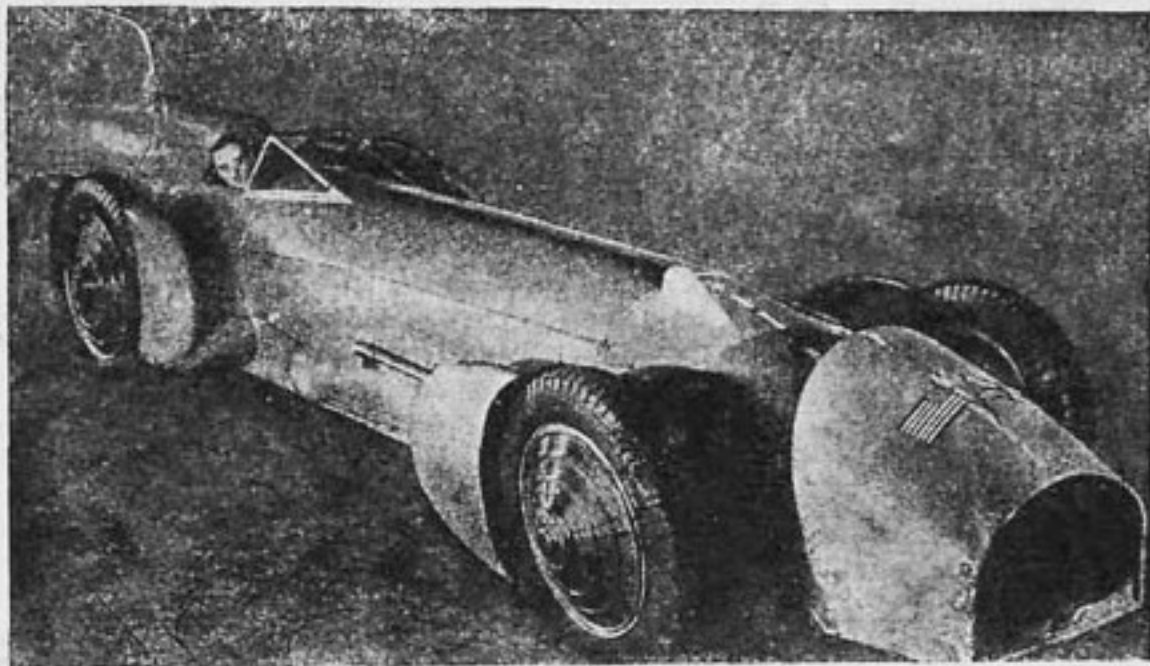
Машина Кэмпбелла — „Синяя птица“, системы Пэпир-Кэмпбелл. Она снабжена авиационным сверхмощным мотором того же типа, что и моторы, установленные на аэропланах, участвовавших в конкурсе на кубок Шнейдера в 1929 г. Мощность мотора — 1.400 лш. сил.

Опыты над конструированием „Синей птицы“ производились в специальном тоннеле. При ее постройке были применены последние достижения науки об обтекаемости. Корпус машины алюминиевый, скрепленный стальными рамами.

Лондонский „Таймс“ хвастливо пишет: „Англичане могут испытывать законное чувство удовлетворения: все рекорды скорости — на земле, в воде и в воздухе — взяты человеком нашей расы (т. е. англичанами и американцами). Триумф „Синей птицы“ не есть, однако, достижение одного человека. Рядом с Кэмпбеллом стоит группа по-

мощников, изобретателей, инженеров, механиков и рабочих, без которых успех был бы невозможен“.

С этим высокомерным тоном английской газеты, умалчивающей, разумеется, о механике капиталистических рекордов, интересно сопоставить сдержанное отношение к рекорду части французской автомобильной печати, которая ограничилась по преимуществу короткой фактической информацией о мировом рекорде английского гонщика.



Капитан М. Кэмпбелл на своей машине „Синяя птица“ перед установлением нового мирового рекорда

ВНИМАНИЮ НАШИХ АВТОРОВ!

При посылке 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.

Непринятые рукописи и фото авторам не возвращаются

ВЕЗДЕХОДНЫЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЯ ДЛЯ „ФОРДОВ“

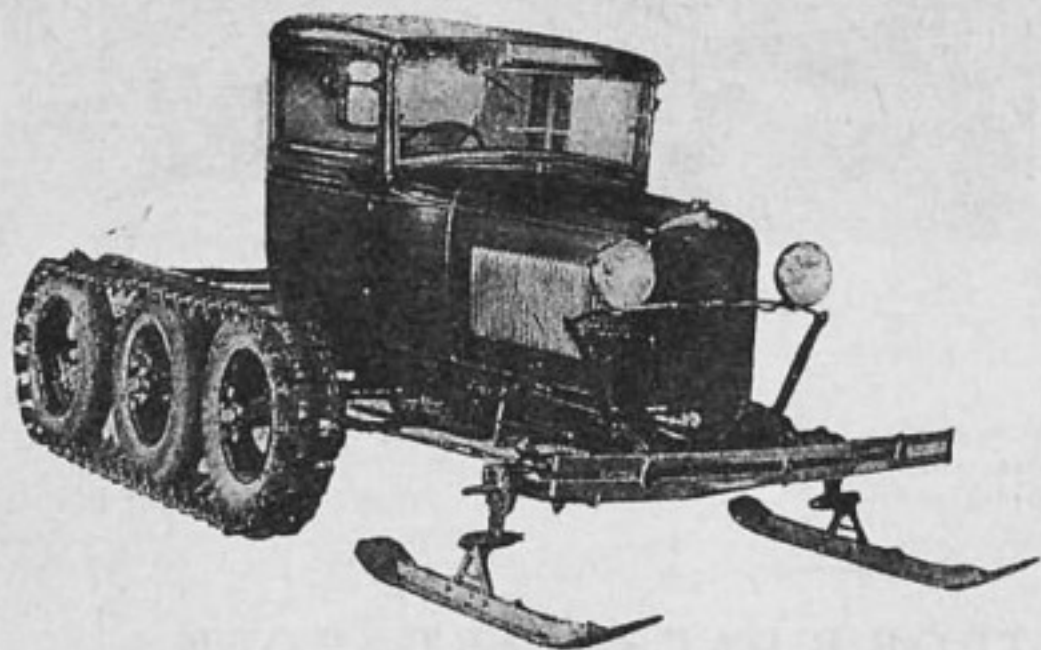


Рис. 1. Шестиколесный „Форд-Сноумобиль“ мод. „АА“ с лыжами вместо передних колес

НЕОБХОДИМОСТЬ использовать машины «Форд» не только на дорогах, но и при бездорожье, грязи, снеге и т. п. навела многие американские фирмы на мысль приспособить стандартные «форды» для плохих дорожных условий путем дополнительных приспособлений. Здесь мы опишем два наиболее удачных и распространенных устройства.

Фирма «Сноу-флаер-корпорейшен» выпустила оборудование под названием «Сноумобиль» (снегоход). Основная часть этого устройства — членистые металлические ленты, надевающиеся на шины автомобиля. В местах, где обычный автомобиль не может пройти, передние колеса снимаются и укрепляются на особой добавочной оси, а к передней оси прикрепляются лыжи. На образовавшиеся сзади с каждой стороны двух- или трехколесные (в случае шестиколесной машины) устройства надеваются металлические ленты, шириной в 250 мм. Такая лента может быть надета на 5- и 6-дюймовые шины. Операция смены колес на лыжи и наоборот и надевание ленты занимает несколько минут. Для увеличения мощности автомобиля, по желанию заказчика, на задние ведущие полуоси ставятся муфты добавочной

передачи, которые дают увеличение мощности на счет уменьшения скорости. Кроме того муфты увеличивают ширину задних колес на 40 см, что очень важно для езды автомобиля по снегу. «Сноумобиль» изготавливается для автомобилей «Форда» модели „Т“, „А“ и „АА“ как с муфтами, так и без них.

Второе приспособление выпущено для шестиколесных „фордов“ фирмой „Трактор-Корпорейшен“. Между двойными шинами задних осей ставятся зубчатки и на них надевается цепь. Таким образом получается привод на четыре колеса. Затем на задние колеса надеваются металлические ленты, укрепляемые шпорами в промежутке между шинами. Фирма не предусматривает установку лыж на передние колеса, что является недостатком устройства: передние колеса погружаются в снег и грязь.

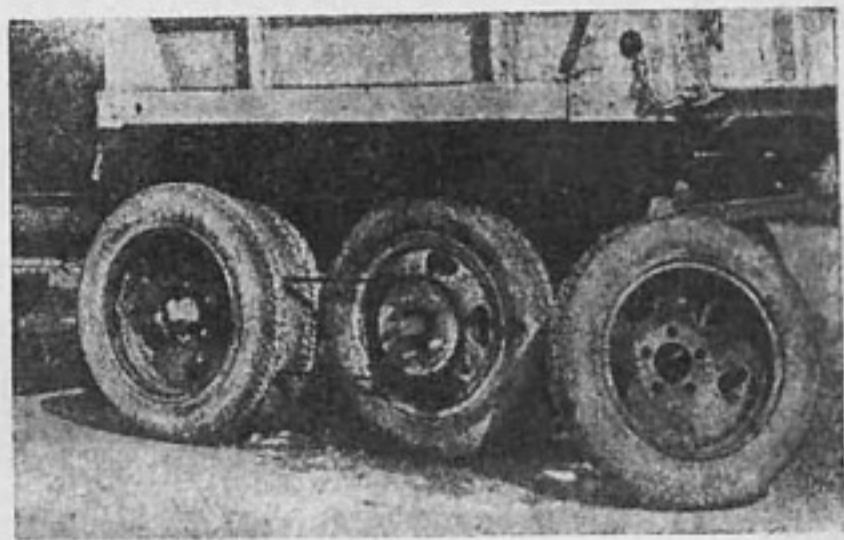


Рис. 2. Устройство привода на четыре колеса системы „Трактор“ для „Форда“. Видна зубчатка и цепь

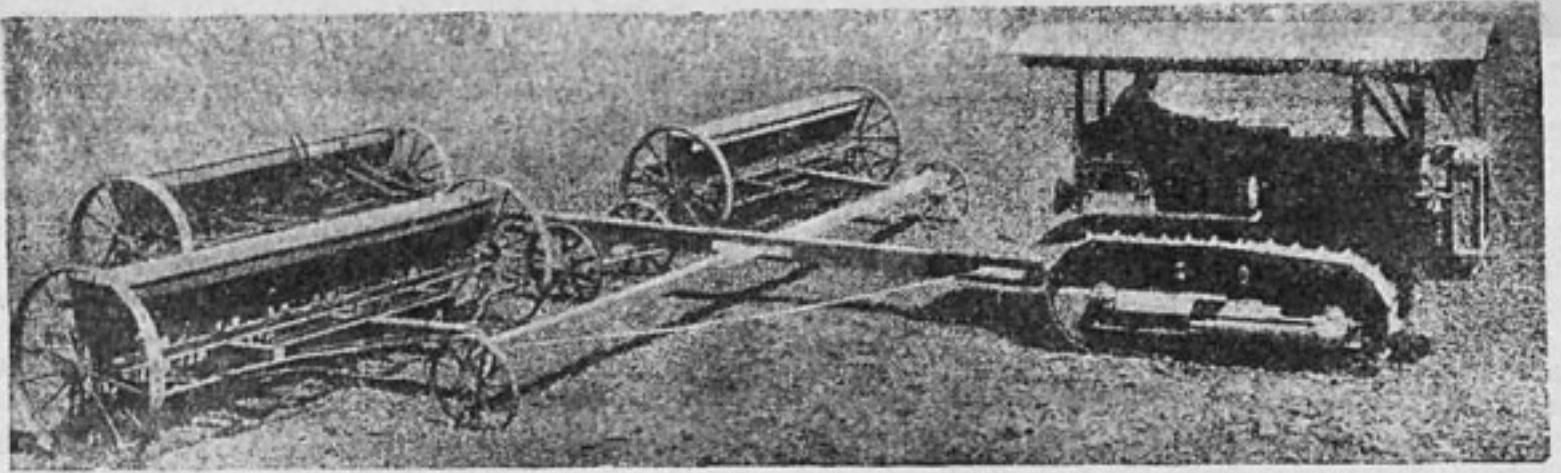
Оба приспособления несколько уменьшают скорость машины, но дают возможность пользоваться ею круглый год на любых дорогах и при полном бездорожье.

Ю. Д.



Рис. 3. Колеса „Форда А“ с надетой лентой и приводом „Трактор“

Е ПЕРЕД ЗА МОТОР И ДОРОГУ! НА БОРЬБУ С БЕЗДОРОЖЬЕМ!



Гусеничный трактор „Катерпиллар“ на полевых работах. Тракторы этого типа будет выпускать Челябинский завод

ПУТИ НАШЕГО ТРАКТОРОСТРОЕНИЯ

Колесный или гусеничный трактор?

1931 ГОД является решающим годом нашего тракторостроения. Полностью будет развернут Сталинградский завод, пускается Харьковский тракторный, в полном объеме развернется строительство Челябинского опытного завода гусеничных тракторов.

Текущий год должен обеспечить выпуск к концу пятилетия не менее 350 тыс. тракторов. Уже теперь становится очевидным, что оно явится минимальным для нашего основного потребителя — социалистического сектора сельского хозяйства. Нужно, чтобы качество выпускаемых тракторов, их мощность давали наибольший эффект и вполне соответствовали потребностям наших крупных социалистических хозяйств.

Гарантируется ли это существующими и пускаемыми в 1931—32 гг. заводами? Находится ли наше тракторостроение на самом правильном пути?

Эти вопросы были во весь рост поставлены на мартовском пленуме автотракторной секции ЦС Автодора. Всестороннее обсуждение этих вопросов с участием представителей крупнейших тракторных заводов, важнейших потребителей тракторов (Зернотреста, Союзасахара и др.) и научно-исследовательских организаций вылилось в злободневнейшую дискуссию большого общественного значения.

Ближайший анализ нашего тракторостроения показывает, что из тех 350 тыс. тракторов, которые мы должны получить к концу пятилетия, огромная часть (до 74%) относится к колесным тракторам, в том числе 21% к маломощным „фордзонам“ Путиловского завода и 53% к „интернационалам“. Лишь 16% всей тракторной продукции составят гусеничные тракторы крупной и средней мощности.

Вся ненормальность такого соотношения мощности и типа тракторов внутреннего производства была исчерпывающим образом вскрыта на пленуме секции, в особенности в докладе представителя ВАТО тов. Бельцова. Это видно хотя бы из того, что в импортной заявке наших крупных хозяйств 70% составляет ввоз мощных гусеничных тракторов. В Америке, как известно, совершенно прекратилось производство маломощных колесных тракторов до 24 л. сил (прекращение производства „фордзонов“) за исключением лишь производства пропашных тракторов особого типа и

и назначения. Там неуклонно повышается производство тракторов мощностью свыше 30 л. сил и чрезвычайно резко повышается производство гусеничных тракторов.

Крупные современные американские сельские хозяйства предъявляют большой спрос на гусеничные тракторы, и если последние не получили еще в Америке преобладающего значения, то главным образом потому, что еще не амортизировалось то громадное количество колесных тракторов, которое там выпущено за последние годы. Расчетливые американские фермеры хотят до конца использовать имеющиеся у них колесные тракторы раньше чем перейти на гусеничные. По этим соображениям многие американские тракторные заводы не спешат с переходом на производство гусеничных тракторов. Они пока предлагают фермерам „компромисс“ в виде приспособления съемных гусениц к существующим колесным тракторам, что дает возможность в соответствующие периоды работы снимать колеса и ставить трактор на гусеницу.

Эти гусеничные приспособления к действующим колесным тракторам производят крупнейшие заводы — компания жатвенных машин Диринг и др.

В чем преимущества гусеничных тракторов? Прежде всего в способности успешно работать сейчас же после таяния снегов, после проливных дождей, на вязкой почве, там, где колесный трактор безнадежно буксует. Колесный „интернационал“ имеет неоспоримые преимущества, у него хорошее сцепление, но те зерносовхозы Казахстана (вообще юго-востока), которые имели одни только „интеры“, опаздывали с посевами на 4—5 дней, так как „интеры“ сейчас же после таяния снегов на мягкой почве буксовали. А опаздывание в засушливых районах с засевом полей хотя бы на несколько дней значительно снижает урожай. Отсюда понятно, почему зерносовхозы стараются получить гусеничные тракторы типа „Катерпиллар“ и др.

На пленуме автотракторной секции было подробно указано, почему мы продолжаем выпускать сравнительно маломощные колесные тракторы, даже после того как американские заводы (Форд) отказываются от их дальнейшего производства. Нам необходимо в начале поставить массовое производство наиболее легких и доступных типов

тракторов. Необходимо как можно скорей внедрить технические навыки, поручить более простые и дешевые тракторы тысячам трактористов, которые после 2—3 месяцев обучения приступают к самостоятельному управлению трактором. Для управления мощным гусеничным трактором требуются трактористы значительно большей квалификации и опыта.

Путиловский завод значительно усовершенствовал „Фордзон“, более приспособил его к нашим условиям. Сталинградский завод строит более мощный „Интернационал“. Как известно, в начале намечалось производство Харьковским заводом гусеничных тракторов средней мощности. Но затем стало ясно, что при данном состоянии нашей техники и строительного опыта (период 1928/29 г.) строительство в Харькове гусеничного завода затянулось бы надолго, по крайней мере до конца 1932 г. Очень сложное строительство гусеничных тракторов вынуждено у нас на первых порах опереться на импортное оборудование, на заграничный строительный опыт. А реконструкция сельского хозяйства не ждала, темпы не ждали.

Вот почему решено было дублировать в Харькове Сталинградский завод, что упрощало производство тракторов на Харьковском заводе. Он вступит в действие уже в этом году, а это имеет громадное значение для темпов реконструкции сельского хозяйства.

Решительные и весьма обоснованные возражения вызвало на пленуме предложение докладчика о скорейшей реконструкции Харьковского заво-

да для производства гусеничных тракторов. От этого предложения отказался затем и сам докладчик. Харьковский завод уже почти готов к массовому выпуску колесных „интернационалов“, и нельзя задерживать этот выпуск, как и производство Сталинградского завода в течение ближайших лет, пока накопится достаточный технический опыт и будут закреплены технические кадры.

Но, конечно, с другой стороны, нельзя необходимость превращать в добродетель. Если нам труднее выпускать гусеничные тракторы, чем маломощные колесные, то это не значит, что мы должны надолго „застыть“ на выпуске колесных „Фордзонов“ и „интернационалов“. Недопустимо равняться по узким местам. Опыт Челябинского завода показывает, что мы быстро научимся строить мощные гусеничные тракторы в массовом масштабе. Наши крупные социалистические хозяйства требуют мощных и особенно средней мощности гусеничных тракторов, и мы должны их дать. Тип колесного „Фордзона“ может быть усовершенствован лишь для пропашных культур.

Уже сейчас наши действующие и вновь вступающие в действие тракторные заводы должны всесторонне изучать и разрабатывать конструкцию гусеничных тракторов большой и средней мощности, чтобы приступить к их массовому производству с начала второй пятилетки. В этом им должны помочь наши научно-исследовательские институты.

М. Надеждин

КАЧЕСТВО СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ НИКУДА НЕ ГОДИТСЯ

В ПОСЛЕДНЕЕ время чрезвычайно ухудшилось качество автомобильных масел, отпускаемых гаражам Союзнефтью. Технические нормы для автомобильных масел, разработанные Союзнефтью, явно недостаточны и совершенно не характеризуют качества масла. Частые случаи отпуска гаражам масел неопределенной марки указывают на то, что Союзнефть снабжает автотранспорт суррогатными и неавтомобильными маслами.

Применение плохоочищенных и малоустойчивых масел вызывает коксообразование внутри цилиндров и по поршневым кольцам, быстрое изменение как состава самого масла, так и основных его качеств, в том числе сильное падение вязкости; в результате происходит расплавление коренных и шатунных подшипников, заедание поршневых пальцев и случаи разрыва поршней, что вызывает преждевременный износ двигателя и повышенные расходы по ремонту и эксплуатации.

Самый осторожный подсчет, произведенный автомобильной секцией Автодора, показывает, что автомобильный парк в 25 тыс. машин несет ежегодно убыток в 25 млн. руб. вследствие применения суррогатных и низкого качества автолов.

Регенерация суррогатных и неустойчивых масел становится делом довольно сомнительным. Плохое масло дает большой процент сгорания

в цилиндрах двигателя, вследствие чего для регенерации может поступить не более 20—30% потребляемого суррогатного масла.

Анализы контрольных проб свидетельствуют о „полной вакханалии“ в области снабжения Союзнефтью гаражей топливом. На рынок выпускаются различные по своему фракционному составу сорта топлива. При этом совершенно не считаются с временем года. В зимнее время гаражи получают более тяжелое топливо, чем в летнее; в результате — хозяйства, не зная, какое будет топливо завтра, лишены возможности производить регулировку двигателя.

Все это, вместе взятое, приводит к пережогу топлива, неиспользованию полной мощности двигателя, сильному разжижению масла и перерасходу его.

Необходимо обратить внимание ВСНХ СССР на нетерпимое положение с выпуском недоброкачественных топливо-смазочных материалов. Необходимо привлечь к ответственности лиц, виновных в снабжении гаражей плохим горючим и смазочным материалом.

До сих пор отсутствуют стандарты на автомобильные масла и топливо. Необходимо разработать к 1 апреля хотя бы временные стандарты. К 1 августа 1931 г. следует проработать проект твердых стандартов на автомобильное масло и топливо и представить его на утверждение Комитета по стандартизации при СТО.

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В МОСКВЕ

Погребальное настроение в Облдорстрое. — Прошлогодние безобразия привели бюрократов к неожиданному выводу: не строить ни одного метра асфальтовых мостовых и не иметь неприятностей. — Поднимем автодороговскую общественность на борьбу за асфальтовую Москву!

ДОРОЖНОЕ строительство Москвы в этом году в основной своей части определяется лишь капитальным ремонтом старых мостовых как булыжных, так и асфальто-бетонных. Кроме этого будут произведены работы по замощению брусчаткой рабочих окраин за счет прилегающих фабрик и заводов (100 тыс. кв. м булыжника и 23 тыс. кв. м брусчатки).

Ассигнование на все дорожное строительство Москвы равно 4,5 млн. руб. Сюда входит устройство новых брусчатых мостовых (60 тыс. кв. м), булыжных (90 тыс. кв. м) и клейнпфлястера (15 тыс. кв. м). Для укрепления новых мостовых предполагается поставить 9 800 м гранитных бортов.

Будет произведен капитальный ремонт 100 тыс. кв. м брусчатки, 100 тыс. кв. м булыжных мостовых, 51 тыс. кв. м клейнпфлястера и 110 тыс. кв. м асфальто-бетонных мостовых.

Таков перспективный план строительства мостовых в Москве. Какие имеются данные за то, что план будет выполнен? Официально Облдорстрою известны имеющиеся затруднения в добыче соответствующих материалов. Это касается в первую очередь битума и булыжного камня.

Мосторг категорически заявил, что из нужных 42 тыс. куб. м булыжного камня он может дать только 20 тыс. куб. м. Необходимое количество нефтяного битума (2 тыс. т.) не может быть доставлено из-за плохой работы транспорта. Вместо 3900 т асфальтового порошка Облдорстрой за первый квартал получил всего 500 т. Почти такое же положение с транспортом. Потребности в погрузке от 8 до 9 тыс. в день трест „Москомтранс“ удовлетворить не может.

На три тысячи тонн можете рассчитывать — говорят в Москомтрансе. Дело этим не ограничивается. Слишком много „объективных причин“ у Облдорстрою, чтобы не выйти сухим из воды. Коснемся вопроса о рабочей силе. Например, нужно 300 мостовщиков, а контора открыла школу лишь на 250 чел.

Для строительства Бабьегородской плотины и Каменного моста требуется 200 плотников. Здесь уже работники Облдорстрою стали „мыслить“. Они думают подготовить плотников в ЦИТе. На сегодняшний день эти думы остаются думами. Общая нужда в рабочих колоссальная. Землекопов надо 555 чел., брусчатников — 110 чел., мостовщиков — 215. Общее количество определяется в 3431 чел. Для удовлетворения нужды в рабочей силе посылают десятников вербовать рабочих в Ивановскую и Московскую область. Но никакого контроля за ними нет, никакого опыта в вербовке не накоплено. Также нет никаких указаний от Облдорстрою.

С другой стороны, качество материала не всегда удовлетворительно. В прошлом году это особенно

чувствовалось при постройке брусчатых мостовых. Северная брусчатка, доставляемая трестом „Уорд“, плохо обрабатывается. Имеющуюся на юге брусчатку треста „Камнеруд“ экономически невыгодно брать из-за дорогого провоза. Облдорстрой на этот год успокоился обещанием треста „Уорд“ улучшить качество выпускаемой брусчатки. Оказывается, кое-кто умеет строить мостовые на обещаниях.

К этому необходимо приложить самые серьезные воспоминания о прошлом году. Казалось бы, что безобразия, имевшие большой размах в прошлом году и напрашивающиеся в текущем, необходимо устранить путем длительного изучения прошлых ошибок. Как известно из „дел“ лаборатории Облдорстрою, последняя таковыми делами не занималась. Это, конечно, не определяет всей работы лаборатории. Она может и должна играть роль научно-исследовательского фактора в дорожном строительстве. Об этом говорят последние опыты над заменой инертных материалов асфальтовым порошком, в котором содержится до 6% гудрона. Кроме этого лаборатория нашла целесообразным заменить нефтяной битум шубуровским.

Последний вопрос, решенный в положительном смысле, — это дорожные машины. Строительством в значительной мере обеспечено, так как необходимый ремонт заканчивается. В этом году работы будут проходить исключительно под руководством советских специалистов, так как приглашение дорожных иностранных специалистов, по опыту прошлого года, ни в какой мере не оправдывает себя.

Какие выводы напрашиваются на основании данных материалов?

Облдорстрой еще не осознал необходимости плановых действий, правильной организации работы.

Положение, когда Облдорстрой не желает строить в этом году ни одного метра асфальто-бетонных мостовых, заслуживает самого серьезного осуждения. Это пассивное перед трудностями иначе как подлинным оппортунизмом назвать нельзя.

Некоторые участки будущих работ, как заготовка брусчатки, вербовка рабочей силы остаются забытыми. Равнодушные работники Облдорстрою в этом вопросе вырисовываются с большой яркостью. Также нужно отметить самое несерьезное отношение к качеству работ. Облдорстрой гонится лишь за количественными показателями.

Нужно прекратить надежды на самотек, на стихийность и по-большевистски взяться за строительство мостовых, чтобы обеспечить выполнение намеченного плана.

А. Тах



У бензиновой колонки в Москве

Унион-фото

КАК БЕРЕЧЬ АВТОРЕЗИНУ

ЖУРНАЛ «За рулем» совершенно своевременно и правильно поставил задачу (передовая № 23) всемерно экономить резину. Мне, рабочему завода «Красный треугольник», производящему авторезину, хочется поэтому поделиться с читателями журнала некоторыми соображениями на этот счет.

«Красный треугольник» увеличил в прошлом году производственную программу против 1928/29 г. в 2,5 раза. Все же это увеличение продукции не смогло полностью покрыть огромного спроса на автообувь. Производственная программа 1931 г. еще более расширена и составляет 160% программы 1930 г. Особое внимание завод обратил на качественные показатели. С мая 1930 г. в производство покрышек введен ряд крупных изменений и одновременно сконструирована новая покрышка. По качеству она близко подходит к лучшим иностранным (Гудьир и др.).

Эта реконструкция вызвала ряд коренных изменений во всем процессе производства и должна дать резкое увеличение километража пробега нашей резины. Однако и новое увеличение программы не сможет полностью удовлетворить спрос рынка. Поэтому необходимо, особо бережное и внимательное обращение с резиной. К сожалению, мы наблюдаем до сих пор варварское отношение шоферов к эксплуатации автопокрышек, частью из-за их халатности частью из-за незнания технических правил эксплуатации. Иногда мы видим просто разгильдяйство, расхлябанность и падение труддисциплины среди шоферов, не обращающих внимания на состояние и профиль дорог.

Особенно вредна постоянная эксплуатация автопокрышек на неполном внутреннем давлении. Сюда же относится и новое «изобретение» шоферов: покрышки высокого давления, накаченные с неполным давлением, могут служить полубаллоном. Опыты зарубежных фирм учат, наоборот, что этот «способ» самым губительным образом отражается на покрышке. Однако, некоторые гаражи и даже автотранспортные тресты не хотят сознаться в технической неграмотности эксплуатации автопокрышек, а выставляют объективные причины, что мол, «завод виноват».

Так, автобусный гараж Сухума послал своего представителя на завод для обвинения последнего в выпуске плохой продукции, но выяснилась вина самого гаража (езда на малом давлении, большой перегруз и монтаж шин не на своих ободах).

Необходимо провести широкую разъяснительную кампанию среди шоферов, чтобы они строго придерживались технических инструкций при пользовании автошинами. Где возможно, необходимо организовать широкие конференции шоферов с приглашением представителей Резинообъединения или шинного завода.

Нужно премировать шоферов за правильную эксплуатацию автообуви и привлекать к ответственности за быстрое изнашивание автопокрышек.

А. Скворцов

Ленинград
Завод «Красный треугольник»
Пневматический отдел

КАПИТАЛИСТЫ ГОТОВЯТ ВОЙНУ ПРОТИВ СТРАНЫ СОВЕТОВ. ТРУДЯЩИЕСЯ! УЧИТЕСЬ УПРАВЛЯТЬ АВТОМОБИЛЕМ И ТРАКТОРОМ, ВСТУПАЙТЕ В АВТОДОР, УКРЕПЛЯЙТЕ СБОРОНУ СТРАНЫ ПРОЛЕТАРСКОЙ ДИКТАТУРЫ!

Почему безучастен Резинотрест?

Ряд статей, напечатанных в последних номерах «За Рулем», ясно обрисовал напряженнейшее положение с резиной для автотранспорта. Эти статьи дали направление нашей работе для разрешения, хотя бы частично этого вопроса.

Опыты привели нас к изобретению **металлического протектора**, варианты которого предусматривают наряду с использованием старых покрышек и предохранением существующих также и выпуск новых покрышек с незначительным резиновым протектором, что должно дать большую экономию в расходе резины.

Первые попытки продвинуть наше изобретение и получить техническую помощь разбились; однако, об особо «чуткий» прием в производственном отделе Резинотреста.

Через месяц после этой попытки, получив заявку, мы решили обратиться к помощи общественной организации. Автодор, в лице гг. Фельдмана и Хованского, проф. Чудакова и инж. Лавровского, отнесся к нам с большим вниманием и оказал нужную помощь.

Сейчас Автодор отпустил небольшие средства для пробного изготовления протектора на старую покрышку. Мы считаем, что главная ценность нашего протектора может выявиться только при применении его на специально изготовленных для него покрышках особой конструкции. Это можно провести только при участии Резинотреста, который должен быть заинтересован в этой работе. К этому сводится и мнение инж. Лавровского.

Мы просим общественность и наш журнал оказать нам содействие непосредственно на месте изготовить покрышки (на ленинградском заводе Резинотреста) и произвести опыты с обоими вариантами нашего протектора, которые, даже при частичном успехе, сохранят тысячи рублей валюты, разбрасываемые нашим транспортом по дорогам Союза в виде испорченных покрышек и камер автомобилей.

Мнение проф. Чудакова и инж. Лавровского отмечает своевременность и полезность этого изобретения и необходимость постановки опытов с привлечением к ним шинного отдела Резинотреста.

Изобретатели Е. Бергман, Г. Лидов



В такой вид приходят наши автопокрышки в результате безобразной эксплуатации

Редакция «За Рулем» обращается к общественным организациям Резинотреста с просьбой воздействовать на упрямых хозяйственников.

Напряженное положение с резиной требует поощрения изобретательской мысли, направленной к продлению срока службы автопокрышки.

Резинотрест, слово за вами!

ЖДЕМ ЧАСТЕЙ И ПОСОБИЙ

ЗЕРНОСОВХОЗ «АМОВЕЦ» составил заявку на запасные части для автомоделей—4 «СПА» и 13 «Фордов».

Заявки были посланы на «СПА» 4 декабря, а на «Форды» 24 декабря 1930 г. в 3 экземплярах.

Ждем. Из-за затяжки стройки гаража ремонт у нас начался 16 января 1931 г.

Приступаем к сборке машин в надежде получить своевременно запасные части. Но 7 января получаем извещение, что наш зерносовхоз включается в снабжение запасными частями для авто «Форд» в Ростове и Дону.

Срочно посылаем работника, который приехал обратно ни с чем, так как ростовский отдел по-

лучил распоряжение снабжать Нижне-Волжский край через Москву, а Москва до сих пор и не думает снабжать.

Автоотдел Зернотреста прислал нам распоряжение открыть курсы помощников шоферов. Распоряжение мы получили 7 декабря, а курсы рассчитаны на 4 месяца, при чем сообщается, что программа будет выслана в ближайшие дни. И действительно, мы получили ее 18 января и добавочную программу 22-го.

Спрашивается, к какому времени Зернотрест распорядился готовить кадры?

Председатель коллектива Автодор Чепурин
Ст. Панфилово

ОБМЕНИВАЕМСЯ ОПЫТОМ РАБОТЫ „ЮНЫХ ДРУЗЕЙ АВТОДОРА“

ПРОШЕЛ год со дня организации первых групп «юных друзей Автодора». Пора подвести некоторые итоги этой работы. Опыт — пусть небольшой — уже имеется. Надо его обобщить, систематизировать и передать во все юдовские кружки.

Работу групп ЮДА можно в основном разделить на две части.

Во-первых, кружковая работа: моделирование, конструирование, постройка автоигрушек, pedalных автомобилей, макетов дорог и мостов и т. д.

Во-вторых, общественно-полезная работа: шефство над трактором, участие в производственных планах автотракторных заводов, машинно-тракторных станций, гаражей и др., починка дорог и переправ, агитация среди населения за автомобиль и хорошую дорогу и т. д.

При разработке программы работы групп, конечно, теоретически никакого преимущества одной части работы перед другой не мыслилось. Наоборот, обе части должны были дополнять друг друга. Однако, в практике работы наблюдаются такие явления — ребята занимаются или одной техникой или одними сухими докладами, проработкой.

Вот живой пример.

В г. Озеры (Моск. область) при школе ФЭС организовалась группа ЮДА. Несмотря на небольшое количество членов, работа как будто идет хорошо. Ребята во многих отрядах и школах сумели под своим руководством насадить «низовые» кружки.

В кружке они изучали сперва мотор, потом весь автомобиль, организовали практическую езду. Каждый член группы сидел за рулем, сам управлял машиной. Ребята сделали модели автомобиля и трактора, которые будут привезены на выставку в Москву. Думают приехать на слет юных друзей Автодора и поделиться опытом своей работы.

Все как будто хорошо. Растет автодорожская смена! Но на самом деле — это чистой воды спортсменство. Ребята увлечены

голой техникой. На таком методе учебы ребята получают недостаточную, одностороннюю подготовку. Одно только моделирование не может быть программой юдовской работы.

Несомненно, что уже в ближайшем будущем установка на «технику» будет опрокинута самой практикой работы.

Лозунг юдовской работы — «Готовить не только техников, но и пропагандистов, бойцов, организаторов».

Вооруженные знаниями, опытом, ребята могут не хуже взрослых бороться за внедрение автодорожских идей в массы. Они могут не хуже взрослых рассказать населению, зачем нужен автотранспорт, трактор, хорошие дороги, что такое дорожная трудовая повинность и т. д.

Ребята могут и должны быть автодорожскими массовиками!

Вот хороший пример, показывающий ребят в роли пропагандистов-организаторов.

При Житомирском дорожном техникуме коллектив Автодора организовал группу юных друзей Автодора.

Ребята с энтузиазмом приступили к работе, проработали автодорожную пятилетку, план автотракторного строительства СССР.

Ребята говорили:

— Прежде всего хотим помочь практическим делом социалистической пятилетке.

Так же как и все пионерские организации, мы хотим помочь партии в великой стройке, мы хотим сделать свою работу частью общего дела, мы изучаем состояние дорог в СССР и дорожное дело.

От слов ребята перешли к делу: они организовали вылазку по починке мостов и дорог. Вылазка прошла удачно. Ребята взяли шефство над деревенским коллективом Автодора (взрослых) в с. Коростень. Помогают им. Втянули в Автодор новых членов.

Ребята пишут:

— Ведем большую разъяснительную работу среди местного населения.

Большим недостатком в работе групп ЮДА была оторванность от взрослой автодорожской общественности, от тех кампаний, которые ведет Автодор. Это, несомненно, относится и к недостаткам руководства.

Юдовцы должны быть энергичными проводниками этих кампаний.

Механическое применение форм работы взрослых вредно; необходимо сообразно возрасту должным образом видоизменять их.

В настоящее время ЦС Автодора ставит вопрос о военизации автодорожской учебы в кружках. Этот вопрос надо поставить и перед юными друзьями Автодора.

Широко развернулась кампания за шестиколесные машины для Красной армии. В сборе средств на эти машины могут и должны участвовать юные друзья Автодора.

Еще один важный момент упущен в работе групп: надо широко развернуть экскурсии ребят на автопредприятия, машинно-тракторные станции и т. д. Это расширит кругозор ЮДА, даст им понятие о производстве.



Автодорожский автомобиль с детьми на демонстрации

Выводы:

1. Надо бороться с установкой на одну только «технику», на кружковую работу. Юные друзья Автодора могут и должны вести общественно-полезную работу.

2. Ребята должны стать пропагандистами автодоровских идей среди населения.

3. Работа юдовцев должна быть тесно связана с работой всего общества.

Согласно этим положениям должна быть разработана боевая практическая программа работы юдовских организаций.

О. Хавкин

АВТОДОРОЖНОЕ ДЕЛО УПУЩЕНО В ПРОГРАММЕ НАРКОМПРОСА

НАДО признать, что работа Автодора среди школьников, пионеров и юношества, имеющая громадное значение, до сих пор еще не развернулась.

Автодор не сумел еще организовать вокруг этого вопроса учительство и школьников. Руководящие органы народного образования с своей стороны тоже не обратили внимания на эту работу. Многим казалось, что в связи с политехнизацией школы вопрос этот станет в порядок дня и дело дорожного строительства, автомобилизация сделаются неотъемлемыми частями программы советской школы.

Однако в сборнике «Программы фабрично-заводской семилетки» вып. 2, «Труд» (изд. Гиз, 1930 г.), по которым, начиная с первой группы, ребята участвуют в производстве и изучают

металлообработку, строительное дело, бумажное, печатное и много других,—ничего нет о дорожном строительстве и почти ничего нет об автомобилях (только поверхностное знакомство с двигателем внутреннего сгорания).

Мы считаем, что новая школа должна подготовить если не шоферов, то во всяком случае людей, знакомых с автомобилем как машиной, имеющей громадное значение в быту, управлять которой должно уметь большинство граждан СССР.

Автодор должен требовать, чтобы Наркомпрос заинтересовался этим делом и исправил программы, дополнив их разделом об автомобилях и дорожном строительстве.

Одесса

Х. Брайнин

АВТОТРАНСПОРТ НА ПОМОЩЬ ВСЕОБЩЕМУ ОБУЧЕНИЮ

Открытое письмо Цудортрансу и Москомтрансу

Дорогие товарищи!

РЕШЕНИЯМИ партии и правительства с этого года введено всеобщее начальное обучение детей. Эта задача огромнейшей политической важности должна быть решена во что бы то ни стало, чтобы дать растущему народному хозяйству необходимые кадры. Советская общественность, в том числе и все хозяйственные объединения, обязаны прийти на помощь политехнизации и всеобщему начальному обучению.

Автодорожное хозяйство, больше чем другие отрасли хозяйства требует технических знаний и ясного представления о нем у широких слоев населения. Успешно бороться с бездорожьем, окружить заботой автомобиль, трактор, дороги и дорожные сооружения можно только при условии массовой подготовки подрастающего поколения к разрешению этих проблем. Надо, в частности, приблизить конкретные объекты автодорожного хозяйства к детской массе, надо использовать это хозяйство для помощи всеобучу.

Из всей суммы этих вопросов мы выдвигаем один, который, по нашему мнению, можно реализовать довольно быстро. Мы предлагаем решить вопрос об использовании автотранспорта для нужд школ и школьников.

Специальные школьные автобусы произвели целую революцию во внегородском обучении школьников в САСШ. Маленькие сельские школы, которые обслуживали только учащихся близлежащих поселков, уступили место большим училищам с первоклассным педагогическим персоналом. В эти училища ученики привозятся и отвозятся на специальных школьных автобусах. Сейчас в САСШ функциони-

рует около 36 тыс. таких автобусов, которые перевозят ежедневно до миллиона школьников.

В условиях СССР этот вопрос стоит особенно остро. Всем известен огромный радиус расстояния, который обслуживает наша деревенская школа. Положение школьников, живущих на городских окраинах также чрезвычайно тяжелое, и следует признать, что наблюдающийся в школах отсев детей в значительной мере зависит от оторванности школы, разбросанности населенных мест, обслуживаемых школой, и от отсутствия удобных средств передвижения.

Центральный совет Автодора предлагает:

1. Разрешить вопрос об использовании для обслуживания школ существующего автопарка, особенно в совхозах и колхозах.

2. Выделить часть пассажирских автобусов для обслуживания школ и школьников в наиболее крупных городах Союза, а также в районах сплошной коллективизации. Количество таких «школьных автобусов» должно будет постепенно увеличиваться за счет новых машин.

Москомтранс может уже сейчас положить начало этому делу, немедленно разрешив вопрос о льготном проезде детей и школьников на автобусах.

Вслед за Москвой, взяв с нее пример, мероприятия это могут осуществить и все другие города и районы нашего Союза.

Ждем практических мероприятий по этому вопросу.

Член президиума и отв. секретарь
Совета общества Фельдман
Председатель секции по работе с детьми
и подростками Блюм

АВТОЭКСПЕДИЦИЯ ВГЛУБЬ АЗИИ



Маршрут экспедиции Ситроена 1931 г. вглубь Азии

ПОСЛЕ успеха своих экспедиций вглубь Африки, пересекших в 1922/23 и 1925 гг. Сахару „французский Форд“ Ситроен снаряжает сейчас новую экспедицию, на этот раз вглубь Азии, которой, как обычно, придает характер важной научной миссии.

Для нас эта экспедиция интересна и тем, что по выработанному маршруту она захватит часть Туркестана; поэтому для читателей „За Рулем“ будут, вероятно, любопытны некоторые данные о составе и организации этого предприятия.

Экспедицию из 40 человек возглавляют два отважных руководителя прежнего африканского пробега Ситроена — Хардт и Одун-Дюбраль. В персонал ее входят два специалиста по геодезическим наблюдениям, геолог-палеонтолог, два врача, натуралист, художник (Яковлев) и несколько руководителей по административной и эксплуатационной частям пробега.

Маршрут экспедиции, выезжающей из Бейрута (порт на Средиземном море в Сирии, экономический центр автономного Ливана, мандатного владения Франции) 15 марта: Сирия — Ирак — Персия — Афганистан — Памир — Туркестан — пустыня Гоби — Китай и Индокитай. Обрато к месту своего выезда экспедиция вернется по маршруту Сиа́м — Бирма — английская Индия — Персия — Аравия. Предполагается, что 1 сентября экспедиция достигнет Пекина, а в конце ноября — Сайгона (главный торговый и военный порт французских владений Индокитая).

В общем в продолжение 18 месяцев, на которые рассчитано путешествие, экспедиция должна покрыть около 30 тыс. км.

Средства передвижения экспедиции — 13 автомобилей, из которых 7 гусеничных шестицилиндровых машин с прицепами и 6 машин легкого типа. Все машины сконструированы под наблюдением инж. Кегресса.

При организации экспедиции не забыто и кино. Ему отведены из всего состава экспедиции две специальных машины с аппаратурой как для него, так и для звукового кино.

Среди длинного списка научных заданий экспедиции — от вопросов археологии до персидского и китайского искусства — имеется одна цель, которая, пожалуй, наиболее явственно вскрывает подлинные стремления этого нового предприятия французского капитализма. Экспедиция должна тщательно изучать на своем пути все зародыши и формы торговых отношений центральной Азии (разумеется, в интересах французского капитала).

Любопытно, что вместе с многими французскими научными и коммерческими предприятиями, принявшими участие в организации экспедиции (географическое общество, институт этнологии, кинематографическая фирма Патэ и др.), ею заинтересовалось также Вашингтонское национальное географическое общество; оно отпустило экспедиции на географические исследования сумму,



Один из семи гусеничных автомобилей экспедиции

равную ассигновке летчику Бирду для полета на Северный полюс.

Очень характерная деталь, которую подчеркивает и французская печать: это ассигновка — первый случай финансовой поддержки, оказываемой Вашингтонским обществом с момента его основания (1888 г.) экспедиции, организованной не американцами.

Вряд ли приходится добавлять, что делается это неспроста...

Л.

Под общей редакцией проф. Е. А. Чудакова

Тов. ВИТКО Василию (г. Полоцк, БССР)

1. Куда поступает электроток от аккумулятора на автомобиле „Форд А“ и „АА“?

С положительного полюса (+) аккумулятора на массу.

2. Какой полюс аккумулятора выделяет в воде пузырьки?

Если опустить провода, соединенные с полюсами аккумулятора, в сосуд с водой, то пузырьки (водород) будут выделяться на проводе, соединенном с отрицательным полюсом аккумулятора.

3. Куда идет зарядный ток динамо?

Зарядный ток идет от положительной (+) щетки динамо через массу к положительному (+) полюсу аккумулятора.

4. Какой полюс динамо выделяет в воде пузырьки?

Если опустить провода, соединенные с щетками динамо, в сосуд с водой, то пузырьки (водород) будут выделяться на проводе, соединенном с отрицательной щеткой динамо.

5. Показывает ли амперметр зарядку аккумулятора от динамо, если ток поступает по массе в положительный полюс (+) аккумулятора, не проходя через амперметр, так как только (-) аккумулятора сообщается с амперметром?

Показывает. При зарядке ток идет через массу на положительный полюс аккумулятора, далее он от отрицательного полюса через амперметр возвращается на отрицательную щетку динамо.

6. Зарождается ли новый ток во вторичной обмотке катушки при прерывании первичной цепи или же индуктируется ток, который находился в первичной обмотке?

Ток из первичной обмотки во вторичную не поступает. Во вторичной цепи (обмотке) ток индуктируется благодаря прерыванию тока в первичной цепи. Это явление имеет место благодаря тому, что при перерыве тока в первичной обмотке происходит исчезновение магнитного поля, окружавшего обе обмотки.

Более подробное объяснение можно найти в книге проф. Е. А. Чудакова „Зажигание в автомобильном двигателе“.

Тов. ГАЙДУШЕК (раз'езд Лесок, МК ж. д.)

7. Предлагаю заменить в автомобильных двигателях зажигание током высокого напряжения системой зажигания при помощи предварительно сжатого до 40—50 атмосфер воздуха.

Зажигание свежей смеси предварительно сжатым воздухом применяется на двигателях внутреннего сгорания, работающих по принципу Дизеля.

В автомобильных же двигателях эта система до настоящего времени себя не оправдала.

Тов. КАМНЕВУ Г. П. (Химки, Октябр. ж. д.)

8. Как работает шестицилиндровый двигатель при порядке работы цилиндров 1-5-3-6-2-4?

Приведенные вами по учебникам Грибова и Астриюка схемы работы шестицилиндрового двигателя правильны. Одна (Астриюка) относится к концу рабочего хода в первом цилиндре, вторая (Грибова) — к началу рабочего хода в первом цилиндре.

Дело в том, что благодаря смещению колен коленчатого вала на 120° , при движении поршня в первом цилиндре вниз, поршни 2, 3, 4, 5 цилиндров будут иметь движение и вверх и вниз. Точная схема работы представляется в следующем виде:

	I	II	III	IV	V	VI
Рабочий ход		Выхлоп.	Всас.	Раб. ход	Сжатие	В сасывание
		Всас.	Сжатие	Выхлоп.	Раб. ход	

II и V поршни за время рабочего хода в первом цилиндре двигаются сперва вверх, а затем вниз.

III и IV в это же время — сперва вниз, а потом вверх.

Тов. БОРОВЛЕВУ (Сибкрай, Зерносовхоз им. 1 мая)

9. Отчего может погнуться один из валиков коробки скоростей?

Валики коробки скоростей могут погнуться в том случае, если между шестернями попало какое-либо постороннее тело или сжавшийся зуб одной из шестерен.

10. Что нужно сделать с карбюратором при переходе с легкого топлива на тяжелое и наоборот?

При переходе с легкого топлива на тяжелое необходимо отрегулировать карбюратор на новый вид топлива: а) утяжелить поплавков (шайбами), б) увеличить размер жиклера, в) дать подогрев, соответствующий новому топливу. При переходе с тяжелого на легкое топливо производится регулировка обратная указанной.

11. Чем можно заменить моторное масло без вреда для мотора?

Моторное масло может быть без вреда заменено только касторовым.

Однако в виду дефицитности касторового масла в наших условиях практически замена моторного масла ничем не может быть произведена.

ПЛОХО ГОТОВЯТСЯ К ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ

ТАМБОВСКИЙ ДОРОТДЕЛ намечает израсходовать на дорожное строительство в этом году 843 тыс. рублей. Планом предусмотрены: ремонт дорог государственного и областного значения (950 км), постройка новых грунтовых дорог машинным способом (74 км) и замощение дорог (11,5 км).

Подготовка к дорожному строительству идет плохо.

Облисполком ЦЧО еще не установил размера кредитов на дорожные работы.

Самым большим местом подготовки к строительству являются большие неполадки в организации трудового участия населения в дорожных работах.

Райисполкомы дали сельсоветам разверстку по трудовому участию, но эти разверстки не выполняются. Подвозку лесоматериалов Доротдел производил за деньги. Дмитриевщинский сельсовет

(Рассказовского района) проявил полнейшую беспомощность в организации трудовой повинности. Он заявил Доротделу: „Граждане не подчиняются президиуму сельсовета и хотят работать только за деньги. Ничего не можем сделать“. Между тем в участке сельсовета будут строиться два моста.

Участие местного отделения Автодора в подготовке к дорожному строительству пока незаметно. Отделение только заслушало доклад доротдела об этой подготовке и обещало организовать коллективы Автодора при сельсоветах, но на практике еще этого не осуществило. Коллективов нет даже в тех местах, где особенно широко развертываются дорожные работы.

Такое положение дальше нетерпимо. Нужно немедленно раскататься, особенно Автодору.

г. Тамбов

Д. Б.

С КАДРАМИ — СНОСНО, С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТРАКТОРОВ — БЕЗОБРАЗНО

В ЗЕРНОСОВХОЗЕ „ДИНАМО“ при активной помощи партийной, комсомольской и профсоюзной организаций организованы курсы трактористов в 40 чел. и бригадиров — в 16 чел.

Слушатели курсов занимаются 4 часа теорией, а остальное время — на практике, выполняя работу в зерносовхозе. Бригадиры тоже занимаются 4 часа теорией, а остальное время — ремонтом тракторов.

Такая постановка курсов очень выгодна: не затрачивая средств и принося пользу совхозу, мы одновременно повышаем квалификацию рабочих.

Нужно, чтобы и другие зерносовхозы практиковали такой метод подготовки кадров.

Медленным темпом идет у нас ремонт тракторов и сельскохозяйственного инвентаря.

На 26 февраля были отремонтированы 21 трактор „Джон-Дир“ (35%), 7 „кэтерпилларов“ пошли в средний ремонт и 9 — в текущий.

Вместо установленной нормы на ремонт трактора в 140 человеко-часов, он занимает 190 человеко-часов. Это объясняется медленной работой ремонтников и отсутствием запасных частей.

Сельхозснабженец выслал чугунные болванки для колец, но они оказались непригодными для

выточки колец (все бракованные и из плохого чугуна). То же и с „кэтерпилларами“: нет колец, чечем ремонтировать, и трактор работает на старых кольцах.

Не лучше обстоит дело и с транспортом. Тракторы для перевозки грузов часто приходят в негодность из-за безобразнейшего к ним отношения самих трактористов.

Тракторист Петров подехал к гаражу, у которого был небольшой скат, и оставил трактор на скате. Трактор покатился, и в результате разбил радиатор.

Другой случай. В дороге подливали лигроин в радиатор, где произошла вспышка и взорвался бак с горючим.

Тракторы для перевозки грузов делают 150 км в 40—50 часов. А некоторые трактористы умудрились 150 км сделать в 28—30 часов и даже в 23 часа. В результате один трактор сжег тормоз, другой — разбил вентилятор, у третьего вылетел подшипник.

Нужно Зернотресту заглянуть в совхоз и помочь ликвидировать наши прорывы!

Совхоз „Динамо“

Рабочий совхоза

„ДВОЙСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА“

БЫВШИЙ ОКРДОТРАНС в Ярославле запросил Ивановский облдортранс о возможности передачи ненужной ему машины „Опель“ коллективу Автодора при Окрдортрансе. Служебной запиской № А/7—129 от 30 июня 1930 г. передача разрешена. Специальная комиссия зафиксировала в акте негодность машин к эксплуатации и постановила передать ее коллективу Автодора в бесплатное пользование. Но 28 декабря 1930 г. Автоотдел Ярославского дорстроя получил служебное письмо № А/7-417 от Автоотдела Облдортранса за подписью Копничева (он же зам. председатель Облавтодора) следующего содержания:

„Машину „Опель“ передать в Ярославский эксплуатационный участок для использования как самим участком, так главным образом, экзаменационной комиссией. Имея в виду огромную перспективу в работе экзаменационной комиссии,

Облдортранс предлагает означенный автомобиль привести в надлежащий порядок с целью бесперебойной работы комиссии, для чего составить смету на его ремонт, изыскать средства и представить нам на согласование“.

29 декабря на совещании рабочей части райправления с активом обсуждался вопрос о слиянии двух коллективов Автодора — коллективов при Дортрансе и автотехникуме; постановили коллектив Дортранса влить в коллектив автотехникума, передать туда машину и предоставлять машину экзаменационной комиссии по мере необходимости, так как машина является собственностью Автодора, закрепленной актом.

Непонятно только поведение тов. Копничева, который является администратором и одновременно руководителем-общественником Автодора.

Ярославль

Гершатер

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ЗАПАСНЫХ ТРАКТОРНЫХ ЧАСТЕЙ ИДЕТ ВЯЛО

В ЛЕНИНГРАДЕ изготовление запасных частей к тракторам производят 19 предприятий.

По области выполнение этой работы идет недостаточно интенсивно. Правда, план выполнения частей по трактору „Фордзон“ имеет даже превышение, но с трактором „Интернационал“ дело обстоит катастрофически плохо. Причин много. Совершенно не были получены от ВАТО чертежи запасных частей, часть чертежей была прислана без допусков, размещение заказов РОМПом производилось без всякого плана, так что очень часто заводы не знали, кто им будет поставлять поковки. „Красный Октябрь“ ждал поковки для шестерен из „Красного путиловца“, но РОМП забыл сдать заказ на „Путиловец“.

До последнего времени не было известно, кто будет точить гильзы, и только теперь выяснилось, что эту работу производит завод им. Либкнехта.

С литьем дело обстоит не лучше. Например, заводы Арматреста, получив заказ, начинают сразу лить в большом количестве, не проверяя качества, и когда завод „Красный Октябрь“ стал производить обточку поршней и дошел до последней операции, то выяснилось много брака.

Заводы зачастую жалуются на отсутствие материала. „Красный путиловец“ заявил, что у него нет хромоникелевой стали, а между тем на заседании ЛОСНХ выяснилось, что в мартене находится 240 тонн и в сталепрокатной — 173 тонны. Администрация объяснила эти запасы тем, что „очень трудно достать оттуда эту сталь“.

Завод „Красный Октябрь“ не получил стальных труб для пальцев тракторов от Ижерского завода лишь потому, что РОМП не сдал туда заказа.

ОБЪЯВИМ ОБЩЕСТВЕННЫЙ БОЙКОТ ДЕЗЕРТИРАМ ТРУДА

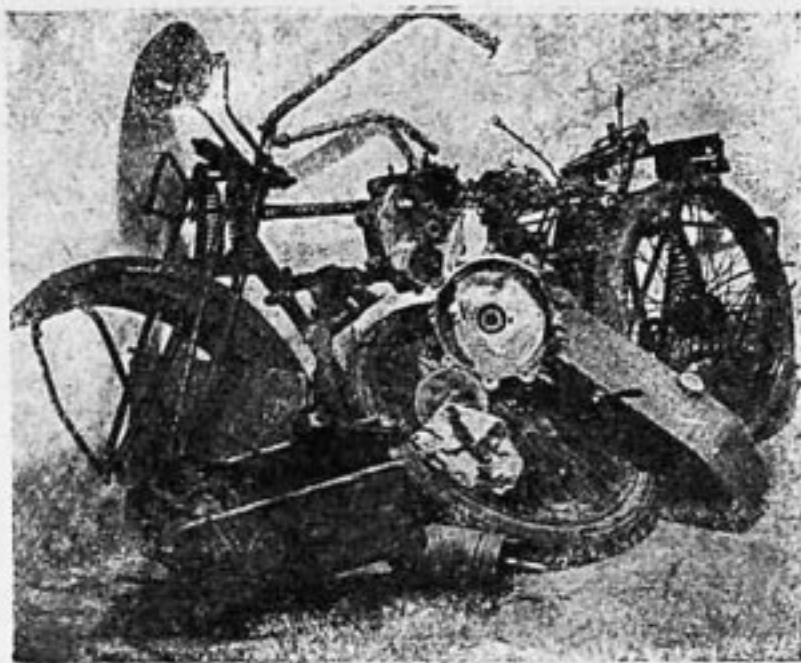
НЕСМОТРЯ НА ДИРЕКТИВЫ правительства и партии о борьбе с летунами (и в частности на автотранспорте), многие хозяйственники беспрепятственным приемом на работу любого авторботника способствуют летунизму.

В прежнем Белавтопромторге, а затем Автотранспорте Горкомхоза в Могилеве недолгое время работали в гараже шоферами Ломакин И. М. и Волков К. М. Вскоре им надоело работать здесь и они перешли на работу в другое предприятие. Затем Ломакин уехал на Кавказ, а Волков устроился в воинской части. Через некоторое время Ломакин возвращается из „путешествия“ и начинает свою деятельность опять теми же путями: где только получена новая машина, туда и оба друга. Очередь дошла и до нас. Администрация и рабочком, обсудив вопрос об их приеме, постановили на работу принять, поручить рабоч-

СТАРАЕМСЯ „ОВЛАДЕТЬ ТЕХНИКОЙ“

ПРИВЛЕКЛИ ВНИМАНИЕ рабочей молодежи авто-курсы коллектива Автодор при госзаводе „Красный прогресс“ в г. Б.-Токмаке.

Постановлением общего собрания курсы объявлены ударными, слушатели обещали посещать занятия без прогулов, подтягивать отстающих, вступить в члены Автодора, отработать выходной день в пользу шестиколесных машин для Красной армии, ко второму большевистскому севу организовать тракторную бригаду для работы в колхозе.



В таком виде находится мотоцикл, принадлежащий одной московской ячейке Автодора.

Фото В. Смирнова

Ленинградский областной Автодор организовал штаб помощи изготовлению запасных частей. По коллективам при предприятиях, связанных с тракторным производством, были созданы контрольные посты и ударные бригады.

Некоторые заводы жалуются на бесчисленные бригады из Москвы, указывая, что вся их работа порой сводится к даче объяснений прибывающим бригадам, что отвлекает от практического дела.

Автодоровец

Ленинград

кому провести воспитательную работу среди старого ядра шоферов и получить обещание от Ломакина и Волкова добросовестно относиться к машинам. Вскоре за их работу им был объявлен от администрации и рабочкома выговор, а затем исключение из союза на срок. Но и это не помогло. Получив новую спецодежду, эти „герои“ скрылись.

Этот позорный факт обсуждался на общем собрании рабочих и служащих и было единогласно постановлено считать Ломакина и Волкова злостными дезертирами труда. Передать дело прокурору для привлечения их к ответственности, устроить показательный суд.

Треугольник Автотранспорта
Могилевского горкомбината

Могилев

Несмотря на большую активность курсантов, имеются и тормозы в работе, например, отсутствие комнаты для нормальных занятий.

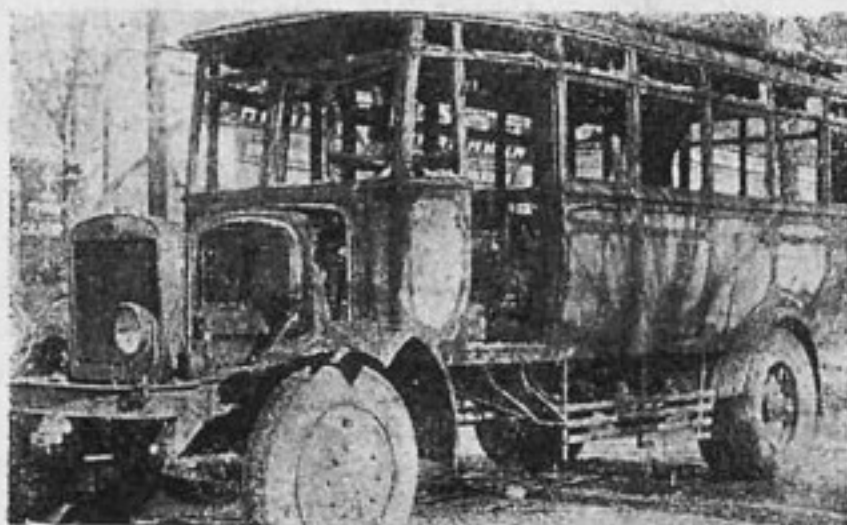
Но все же мы твердо верим, что взятые нами обязательства выполним и дадим советской стране хорошо подготовленных водителей автомобилей и тракторов.

В. Филоненко

Б.-Токмак

ПОЧЕМУ?

Сгорел автобус в Херсоне от короткого замыкания. Вспышка произошла под сидением шофера, где находился бензиновый бак. Виновники неисправности электропроводки—механики Л. Куденко и С. Гурьянов—привлечены к ответственно-



сти. Но этого мало. Повинна в этом и администрация, допустившая их к работе, не проверив специальности и не зная о том, что эти „герои“ частенько не раставались с пьянкой.

Херсон

Я. Лихвель

Два месяца хлопочет коллектив Автодора при заводе № 26 им. В. Павлова в Рыбинске о предоставлении помещения для автогаража и мастерской для учебы, но не может добиться разрешения этого вопроса.

В клубе „Металлист“ есть пустующее помещение, которое с небольшим ремонтом можно приспособить для этой цели, но... завклубом тов. Горшков неумолим.

Завком и партия не обращают внимания и не поддерживают работы коллектива Автодора.

Рыбинск

Н. Корнев

Староста первой группы самарских курсов Автодора тов. Артемьев перечеркнул все пункты социалистического договора второй группы этих же курсов, вызвавшей на соцсоревнование первую группу, мотивируя, что „это нам не нужно“, что „это нам не подходит“ и т. д.

Тов. Артемьев вытащил из кармана бумажку, заявляя, что „у нас есть встречный договор из двух-трех пунктов“. В результате договор был заключен очень неохотно всей первой группой.

Самара

К. Самарский

Две машины имеет Автодор в Камышине (Нижне-Волжский край) и обе стоят разбитыми. Состав правления Автодора недостаточно работоспособен.

По городу и району работают шоферы без права езды. Работа гаража поставлена настолько плохо, что ремонт машин производится так, что при первой поездке машина снова становится в капитальный ремонт.

Отношение к машинам такое, что одна машина три раза заморозила мотор и два раза налетала на столб и т. д.

Так у нас „работает“ Автодор.

Камышин

Шофер

По неизвестным причинам бросил кружок автодела Сталинградского тракторного завода организатор его — шофер Баширов.

Хотя кружок и развалился, но слушатели продолжали учиться частным путем и имеют уже хорошую теоретическую подготовку. Но с практикой плохо.

Несколько раз обращались к администрации завода с просьбой дать возможность пройти практику на заводе, но в машинах отказали, мотивируя тем, что их покалечат. А между тем не видят, как машины ломают телеграфные столбы, как старший шофер Лай, сидя на мотоцикле „Харлей“, налетел на машину „Форд“ и помял крыло.

Автодор должен помочь ребятам закончить начатую учебу!

Штурвал

Сталинград

Вереница машин стоит ежедневно на улице Желябова в Ленинграде у автоматической бензиновой колонки за получением горючего.

Машины преимущественно грузовые и каждая такая длительная задержка дорого обходится государству.

Считаю, что наши слишком скупо поставленные бензиновые колонки безусловно плохо обслуживают автотранспорт Ленинграда.

Л. Оль

Ленинград

По объявлениям, висящим в клубе фабрики „Герой труда“ в г. Добруше, как-будто существует коллектив Автодора, но собрания, несмотря на объявления, практически не проводятся. Общественные организации не уделяют внимания работе Автодора.

Хорошо было бы организовать коллектив Автодора при школе ФЗУ бумажников, но ячейка ЛКСМБ и исполбюро об этом не заботятся.

Гомельское отделение Автодора должно обратить внимание на работу коллектива Автодора в г. Добруше!

Гоман

Добруш

Тракторист-механик, не имеющий права езды, но допущенный управляющим Деркульского (УССР) государственного конного завода к управлению машиной, подогревает керосиновой лампой карбюратор автомашины „Хорьх“, которая уже несколько времени стоит неправильно поднятой на домкрате.

Об этом говорили управляющему, но он считает, что этот вопрос никого не касается кроме него.

Шофер Апсе

Деркуль

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“

Уполномоченный Главгиз В-2070.

Стат Б 5—176×250 мм. 2 п. л.

З. Т. 644.

Тираж 80.000.

Отпечатано в 7-й типографии „Искра Революции“ Мосполграф. Москва, Арбат, Филипповский пер., 18