

ЗА РУЛЕМ

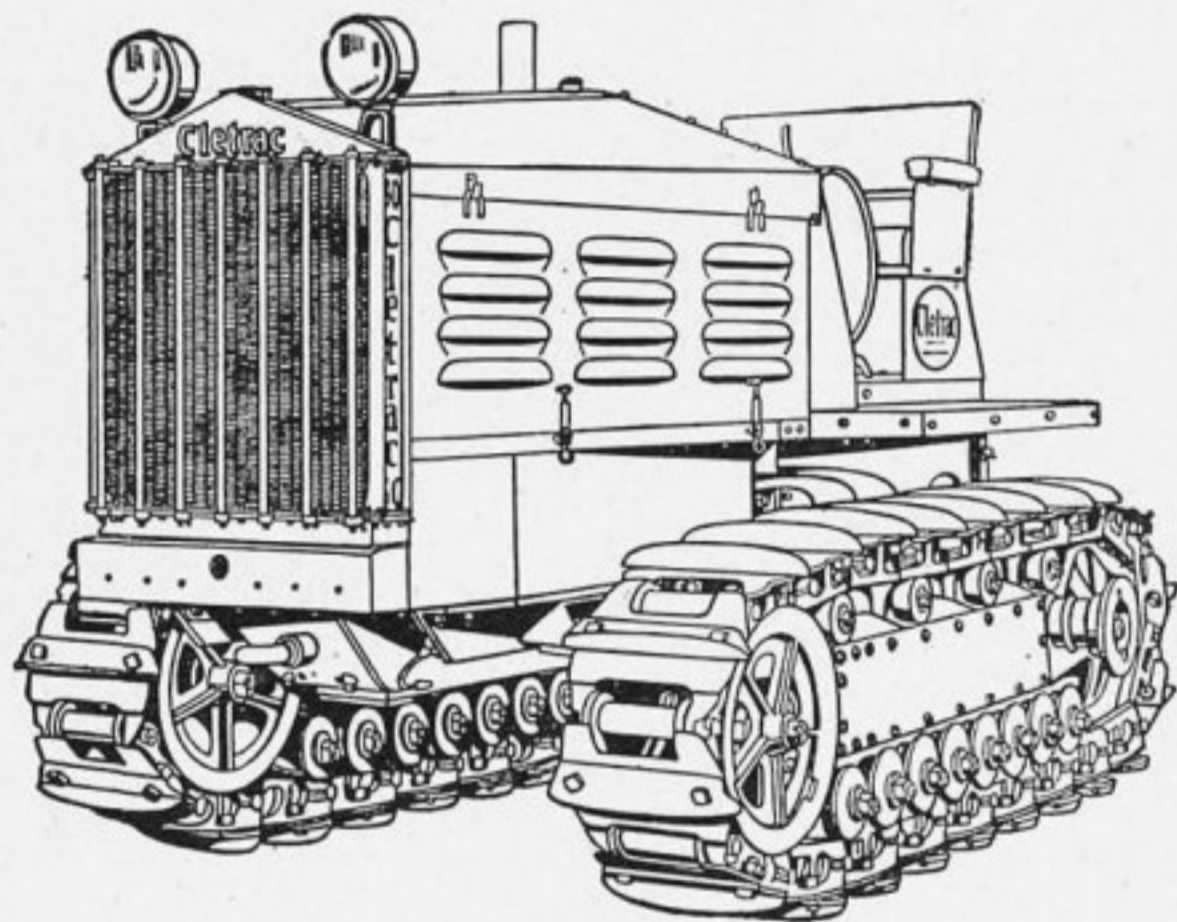


II
1931

ДРОЖИНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НАЧАЛОСЬ
НА САМЫЕ-ЛУЧШИЕ ВАШИИ ДЛЯ РЕМОНТА ДОРОГ,
ЗАКОНЧИЛИСЬ НАСЕЛЕНИЕМ В ДАТКСТАНО

ИСТОРИЯ

Избегайте вреда от зимних СНЕГОВ.



Если не убирать снега с дорог всю зиму, то таяние его весной ослабит дорожное полотно и вызовет появление колеи и выбоин, которые потребуют дополнительных расходов на ремонт дороги.

Этих расходов можно избежать, если удалять с дорог снег до его таяния. Клетраки с соответствующим оборудованием для очистки снега будут поддерживать проезжее состояние дорог.

Представитель в СССР: Инженер М. С. МОРРИС, Гостиница «Савой», Москва.

The Cleveland Tractor Co.

Cleveland, Ohio, U. S. A.



ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Четвертый год издания

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

Обеспечим перевозку хлеба с совхозных и колхозных полей	1
Вооружим мотором героических стражей советских границ!	2
Н. ОСИНСКИЙ.— О некоторых слишком решительных писателях и об одной слишком молчаливой редакции	3
Президиум ЦС Автодора о дискуссии в „Гудне“	10
Всесоюзный дорожный конкурс	11
На фронте автотракторного строительства	12
Массовое производство моторных лодок	16
Рабселькоровское движение—на высшую ступень!	17
В. ГУБАНОВ.—Приспособим „форды“ к нашим условиям	18
Автодор в борьбе за местный транспорт	20
Инж. А. КОРОСТЕЛИН.— Новые конструкции амортизаторов	22
Письма с мест	24
На общественный суд	27
Автодорожный экран	28
Инж. В. Н—ов.— Современные достижения в применении холодного асфальта	30
Универсальный автомобиль	32
В номере 36 иллюстраций	

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

ОБЕСПЕЧИМ ПЕРЕВОЗКУ ХЛЕБА С СОВХОЗНЫХ И КОЛХОЗНЫХ ПОЛЕЙ!

УСПЕХИ большевистской весны, обеспеченные четким руководством ленинского ЦК и трудовым энтузиазмом масс, необходимо закрепить умелой бесперебойной работой в период уборочной кампании.

В ближайшую уборочную кампанию большая работа предстоит Союзтрансу. Автотранспорт должен обслужить вывозку зерна из зерносовхозов. Срочность перевозок требует высоких измерителей работы: 20-часовой работы в сутки, 20-километровой скорости в час, прстоая под нагрузкой и выгрузкой не более 10 минут у каждой операции, что в среднем должно дать до 300 км пробега машин в сутки.

Опыт прошлого года показал неумелое применение автотранспорта в совхозах в уборочную кампанию, нерациональную переброску автоколонн из одной области в другую, неправильную, часто весьма громоздкую организацию автоколонн, плохое их снабжение всем необходимым (резиной, горючим, запасными частями), малую подготовленность автокадров. Необходимо принять все меры для того, чтобы устранить все эти недостатки, добиться отчетливой работы автотранспорта во время срочной переброски совхозного зерна к узловым путям и элеваторам. На это дело должно быть мобилизовано внимание совхозной, автодорожской, всей местной советской общественности.

Для должной подготовки к массовой переброске зерна текущего урожая необходимо раньше всего, чтобы автотранспорт во-время был перебросен в зерносовхозы, тем более, что автомашины предоставляются для этой цели Союзтрансу в обрз, всего лишь в количестве 3705 штук с общим тоннажем в 8000 тонн. Каждая машина должна быть на месте и вполне пригодна к усиленной, фактически бессменной работе на весь период переброски зерна из совхозов.

По согласованию между Зернотрестом, Союзтрансом и ВАТО точно установлен план распределения автомашин не только по областям, но и по отдельным совхозам. Однако те темпы выпуска машин, которые наблюдаются в ВАТО, вызывают большую тревогу. В течение апреля Союзтранс должен был получить от ВАТО для переброски хлеба из зерносовхозов 200 машин, но ни одна машина не была получена. Всего на второй квартал ВАТО обещало выдать для зерносовхозов 1725 машин, но нет уверенности, что обещание будет выполнено. Нужно еще иметь в виду, что для переброски автоколонн в отдаленные зерносовхозы требуется 20—25 дней.

Отсюда явствует, что зревает реальная угроза своевременной перевозке хлеба с совхозных полей. Необходимо немедленно принять все меры, чтобы ВАТО обеспечило своевременное предоставление автомашин зерносовхозам. Надо устранить все те причины, которые мешают бесперебойной передаче машин в распоряжение Союзтранса, необходимо со всей решительностью бороться с волокитой и бюрократизмом, которые дают себя знать в этом деле.

Нужно выяснить, насколько вески и действительны те объективные причины, на которые ссылается ВАТО, в какой мере они фактически справедливы.

Необходимо проявить гибкость в этом деле. В тех случаях, когда окажется, что ВАТО действительно не может ко вре-

мени перебросить обусловленную часть машин, Союзтранс должен произвести быструю перегруппировку своего автотранспорта для переброски в зерносовхозы. Нельзя допустить, чтобы хлеб хотя бы один лишней день оставался на полях зерносовхоза.

Своевременная переброска автомашин в зерносовхозы должна сопровождаться полным обеспечением этих машин запасными частями, оборудовани­ем ремонтных пунктов, складочных помещений для горючего, смазочного и резинового материала.

Крайне важно обеспечение машин достаточно

подготовленными кадрами, опытными начальниками автоколонн. Надо иметь в виду, что каждому водителю машины придется проделать не менее 150 км в сутки. Необходимо, чтобы машины при этом находились в исправном состоянии для дальнейшей езды. Требуется значительная квалификация и подготовленность шоферов.

Необходимо повысить требования к тем кадрам, которые в настоящее время готовятся на курсах Автодора, „Установки“ и Союзтранса специально для работы на машинах, которые будут направлены для массовой срочной переброски хлеба зерна из совхозов.

ВООРУЖИМ МОТОРОМ ГЕРОИЧЕСКИХ СТРАЖЕЙ СОВЕТСКИХ ГРАНИЦ!

Открываем новый сбор в фонд моторизации погранохраны СССР

АВТОДОР в числе других массовых добровольных организаций Советского Союза ставит одной из главных задач всемерное содействие укреплению технической мощи Красной армии, готовя в своих кружках и на курсах десятки тысяч водителей автомашин, автомехаников, дорожников, мотоциклистов-связистов и разведчиков, активно участвуя в допризывной подготовке, внедряя элементы военных знаний в учебу своего многочисленного актива. Общество первым поставило вопрос о необходимости организации производства в СССР своего шестиколесного автомобиля, имеющего крупнейшее военное значение.

Проблема аэросанного и глиссерного дела успешно разрешается силами автодоровских организаций, под углом потребностей оборонного порядка.

Поставив перед собой задачу дать рабоче-крестьянской Красной армии новые виды моторного транспорта, общество Автодор в короткий срок собрало среди своих членов 300 тыс. руб. в фонд шестиколесных автомобилей для Особой краснознаменной Дальневосточной армии.

Несколько колонн шестиколесных автомашин будут переданы бойцам Дальневосточной летом текущего года.

Десять гидроглиссеров, сооруженных на средства автодоровских организаций, передаются в ближайшее время Красному воздушному флоту.

На основе приобретенного опыта общество, по инициативе его низовых организаций, ставит перед собой новую ответственнейшую задачу—создать боевой автодоровский фонд моторизации погранвойск СССР.

Широкая советская общественность до сих пор еще мало знает о героической работе тех, кто охраняет рубежи пролетарского государства на громадном пространстве в 40 тыс. километров.

Советская граница—это чувствительный нерв, который с чрезвычайной точностью отражает замыслы и планы наших врагов.

Охранять советскую границу—это значит быть в непосредственной близости с непримиримым врагом и своевременно предотвращать и ликвидировать все его попытки нанести какой бы то ни было ущерб нашей стране.

Охранять границы СССР—это значит быть на передовых позициях лицом к лицу со злейшими вооруженными врагами рабочего класса.

Работа красного пограничника—это сплошной фронт и в мирное время.

Советская страна должна знать о беззаветной преданности и героизме тех, кто сейчас, в мирное время, с винтовкой в руках сражается с врагом и отдает свою жизнь за дело революции.

Рабоче-крестьянская общественность должна усилить свои заботы о красных пограничниках, находящихся под постоянной угрозой нападения со стороны бандитских шайк и вооруженной агентуры мировых империалистов.

Моторизируя Красную армию, широкие массы трудящихся обязаны обеспечить моторизацию и механизацию ее пограничных частей, обязаны дать в руки красного пограничника надежный мотор, надежную машину, которая бы обеспечила маневренность и усилила сопротивляемость погранчастей, машин, которая бы обеспечила максимальную быстроту и удобство передвижения и, обладая большой проходимостью, явилась бы одним из мощных средств защиты советских границ.

Автодор берет на себя инициативу в этом деле.

Президиум Центрального совета общества для укрепления технической мощи погранвойск СССР всеми видами сухопутного и водного транспорта объявил специальный сбор средств для этой цели среди автодоровских организаций.

Для проведения кампании по созданию фонда укрепления технической мощи погранвойск СССР создан специальный комитет. Председателем комитета утвержден И. А. Фельдман, зам. пред.—Д. Т. Бобрышев.

О НЕКОТОРЫХ СЛИШКОМ РЕШИТЕЛЬНЫХ ПИСАТЕЛЯХ И ОБ ОДНОЙ СЛИШКОМ МОЛЧАЛИВОЙ РЕДАКЦИИ

„Гудок“ и его автомобильная „дискуссия“

В НОМЕРЕ девятом журнала „За Рулем“ было напечатано письмо нижеподписавшегося в редакцию газеты „Гудок“. Письмо было вызвано тем, что в „Гудке“ без каких-либо оговорок со стороны редакции была помещена статья В. А. Кононова, содержащая два нижеследующих положения: 1) „дешевый массовый легковой автомобиль и дешевый малотоннажный грузовик“ есть кулацкий лозунг, 2) решения о постройке Нижегородского автомобильного гиганта и о реконструкции завода АМО суть плод „самотека“. В письме предлагалось редакции „Гудка“ ясно и недвусмысленно ответить, как она оценивает эти утверждения Кононова и считает ли она их соответствующими установкам ВКП(б), а также содействующими успешному ходу работ в Нижнем Новгороде.

„Гудок“ не только не напечатал сам этого письма, но и после напечатания его „За Рулем“ не дал ответа на поставленные в письме вопросы. Однако 27 апреля 1931 г. в „Гудке“ появилась статья Я. Блинова „О смысле некоторых лозунгов и об установках тов. Осинского“. Статью сопровождает редакционное примечание, в котором один из выпадов против пишущего эти строки признан „слишком поспешным“. Далее примечание содержит следующий абзац:

„Нельзя не отметить и того, что тов. Блинов не оценил по существу ряда неверных положений, допущенных тов. Кононовым в его статье „Срочно наверстать упущенное“ и в частности не дал развернутой до конца оценки утверждению тов. Кононова о том, что „самотек выбрасывает фермерский, т.-е. кулацкий лозунг: дешевый массовый легковой автомобиль и дешевый малотоннажный грузовик“.

Таким образом и в этом примечании редакция избегает дать от своего имени „развернутую оценку“ напечатанных ею же и притом без всяких комментариев „неверных положений“ Кононова, а почему-то перекладывает эту обязанность на одного из печатаемых ею авторов, между тем просейшая логика и правильное понимание долга большевистского журналиста категорически исключают подобного рода виляние при выявлении принципиальных позиций. Во-вторых, приходится установить, что редакция никаких иных претензий самому Я. Блинову не заявляет, тем самым, очевидным образом, солидаризируясь с остальными его положениями.

1. ПЕРВЫЙ ТЕЗИС Я. БЛИНОВА: ЛОЗУНГИ АВТОДОРА „СЕЙЧАС“ НЕГОДНЫ, ВРЕДНЫ И ВРАЖДЕБНЫ ДЕЛУ РАБОЧЕГО КЛАССА

Первым и основным тезисом разбираемой статьи является утверждение, что „защищаемые тов. Осинским лозунги Автодора „Автомобиль—трудящимся!“ или „Рабочий и крестьянин—на автомобили!“ на нынешнем этапе развития,

В виду этого представляет интерес разобратся в указанной статье, которая сама по себе является весьма характерным „человеческим документом“ и которая очевидным образом отражает взгляды редакции „Гудка“, если только эта редакция вообще претендует на то, чтобы иметь какие-то продуманные и осознанные установки по транспортным вопросам.

Статья Я. Блинова по форме своей характеризуется, с одной стороны, напыщенно-„учеными“ разглагольствованиями в духе гоголевского семинариста Хомя Брута; с другой стороны, необычайной смелостью и авторитетностью суждений, несмотря на крайне слабую их обоснованность. Пример первого:

„Дело, в конце-концов, не просто в тяжелом и легком грузовике—нужны и те и другие, а в том, чтобы правильно учитывая все связи, все сцепления, все опосредствования (!) подлинно диалектически построить перспективу потребности грузооборота в автотранспорте“.

Перед тем Я. Блинов упрекает нас в „м е т а ф и з и ч е с к о й, м е х а н и с т и ч е с к о й постановке проблемы в целом“. Учено, необычайно учено! Однако, увы, не всем ученость идет впрок. У таких людей, как автор разбираемой статьи, чтение Гегеля вызывает только путаницу в голове и приводит к неосмысленному, как увидим ниже, употреблению слов „метафизика“, „механизм“, „опосредствование“ и т. п.

А вот пример необычайной смелости и авторитетности высоко ученого тов. Блинова:

„Установка тов. Осинского, несмотря на ее внешнюю убедительность, практически не верна, теоретически ошибочна, технически реакционна—таков итог и вывод из всего предшествующего изложения“.

Именно к этому абзацу статьи Блинова редакция „Гудка“ и делает примечание, что „вывод тов. Блинова—слишком поспешен“. Нам нечего добавлять к этой дружеской оценке, кроме того, что она слишком по-дружески мягка. Можно также добавить, что и сам Блинов признает нашу установку по внешности убедительной. Так ли, наш ученый оппонент? Только ли по внешности? Не проговорились ли вы этой оговоркой? Но если наша установка является только по внешности убедительной, то посмотрим же, в какой мере убедительными внешне и внутренне являются ваши установки.

2. ТЕЗИС Я. БЛИНОВА: ЛОЗУНГИ АВТОДОРА „СЕЙЧАС“ НЕГОДНЫ, ВРЕДНЫ И РАБОЧЕГО КЛАССА

„сейчас“, „оказываются негодными, вредными, враждебными социалистическому строительству и борьбе рабочего класса“.

Ниже мы увидим, как автор защищает этот

смелый тезис. Но прежде отметим, что в редакционном примечании „Гудка“ не содержится ни слова возражений против подобного утверждения. Редакция упоминает о том, что Блинов напрасно не дал развернутой оценки заявлению Кононова о том, что массовый дешевый автомобиль есть кулацкая штука. И в то же время редакция не замечает, что напечатала статью, где эти утверждения, так сказать, возведены в квадрат, выражены уже в такой форме, когда не только опорочивается в общем виде лозунг массового дешевого автомобиля (Кононов), но когда конкретно лозунги Автодора объявляются негодными, вредными, враждебными социалистическому строительству и борьбе рабочего класса. Либо тут правая рука редакции не знает, что делает левая, либо правая рука прикрывает работу левой. Нельзя поздравить редакцию ни с той, ни с другой постановкой дела.

Почему же все-таки лозунги Автодора оказываются негодными, вредными и враждебными социалистическому строительству в борьбе рабочего класса? Надо отметить, что у высокоученого автора они только сейчас, только на данной ступени развития являются таковыми.

„И вчера этот лозунг (т.-е. „автомобиль—трудящимся!“ — Н. О.) был правилен, и завтра уж, возможно, он будет верен, а сегодня ему придается нелестный эпитет“. Имея в голове не вывихнутые мозги, вряд ли можно допустить, чтобы то, что правильно и вчера и завтра, сегодня оказывалось ... негодным, вредным и враждебным, как здесь утверждается. Это уж не диалектика, а помрачение ума. Попробуем обосновать эти умопомрачительные утверждения, Я. Блинов приводит следующий пример. Допустим, выставляется требование; „немедленно обеспечить по санитарной норме каждому трудящемуся жилую площадь, оборудованную водопроводом, канализацией и электричеством“. Если выбросить это требование сейчас (именно сейчас, а не через несколько лет) в СССР в качестве лозунга, в качестве ближайшей цели массовой агитации, пропаганды и активной борьбы, а не только в качестве программного требования“, то это оказалось бы „пособничеством самым скверным кулацким влиянием на рабочий класс, колхозников и крестьян“.

Теперь читатели видят, как ведется доказательство: если мы сегодня выдвигаем лозунги: „Автомобиль—трудящимся“, „Рабочий и крестьянин—на автомобиль“,—значит мы потворствуем шкурническим, мелкобуржуазным, кулацким влияниям, ибо мы помогаем предъявлению социалистическому государству таких требований, которых оно сегодня удовлетворить не может, не располагая еще достаточными ресурсами и достаточной производственной мощностью. Сейчас приходится по многим направлениям ограничивать личные запросы и устремлять все силы и средства на закладывание фундамента социализма. Вот что, собственно, хочет сказать автор в обоснование указанного „тезиса“

Все это очень хорошо, но, во-первых, почему все-таки хотя бы вчера лозунги Автодора были правильными? Как они могли быть правильными? Что же мы вчера были богаче, чем сегодня, вчера могли больше думать о непосред-

ственных потребительских нуждах? Или же дело объясняется тем, что вчера мы потакали кулаку, а сегодня перестали это делать, как довольно отчетливо получается это у более откровенного Кононова?

На эти недоуменные вопросы Я. Блинов решительно никакого ответа не дает, да ведь на них и нельзя дать разумного ответа. По человечеству можно понять, отчего Я. Блинову приходится заявлять, что опорочиваемые им лозунги вчера были правильными. Дело в том, что решение о постройке Нижегородского автогиганта (совпадающее с установками Автодора) было принято ЦК ВКП(б). И если бы Я. Блинов вздумал утверждать, что лозунги Автодора будут правильны только завтра, то ему пришлось бы объявить ошибочными „вчерашние“ постановления центральных партийных инстанций. От этого нашему решительному автору хочется уклониться. Поэтому он и изобретает вышеописанный „диалектический“ трюк: вчера и завтра правильно, сегодня — нет. При этом он не замечает, что даже при допущении — вчера партийное решение было правильно, налицо остается утверждение, что сегодня оно является нигде негодным. И как бы ни вилял наш автор, все же таки выходит, что вчерашние решения были ошибкой, ибо ведь он не говорит, например, что одних вчерашних лозунгов сегодня недостаточно, что они должны быть дополнены новыми, более первоочередными лозунгами, а рубит напрямик: „негодные, вредные, враждебные“.

Во-вторых, какой все это по существу детский лепет и детские аргументы! Нельзя, видите ли, выбрасывать сегодня, выбрасывать в качестве срочного лозунга, а не программного требования лозунг „автомобиль—трудящимся!“ Ну а кто же, кроме Я. Блинова, понимает дело так, что Автодор требует немедленного предоставления отдельного автомобиля каждому рабочему? И кто, кроме человека зараженного схоластикой, может утверждать, что „лозунг“ и „программное требование“ суть два прямо противоположных понятия? Лозунг может выражать вкратце основное программное требование и потому иметь очень длительное действие (например, с 1848 г. и по сей день лозунгом международного пролетарского революционного движения является „Пролетарии всех стран, соединяйтесь!“). Когда в 1927 году был выставлен лозунг Автодора, то с самого начала было установлено и усвоено всеми нижеследующее:

„Необходимо поставить себе задачей в срок, намечаемый обычно для „генеральных“ планов реконструкции (около пятнадцати лет), посадить на автомобиль каждую рабочую и крестьянскую семью“ („Американский автомобиль или российская телега“, изд. ГИЗ. 1930, стр. 24).

Если бы сейчас образовалось добровольное общество, ставящее себе задачей содействие улучшению жилищных условий рабочего класса и если бы оно выставило лозунг: „благоустроенное жилище—трудящимся“, то возможно ли было бы считать этот лозунг и деятельность общества вредным только потому, что какой-нибудь новый Блинов понял данный лозунг в смысле немедленного и поголовного осуществления? Идя последовательно по „диалектическому“ пути Блинова, придется утверждать, что

пока мы не в состоянии обеспечить поголовно всех трудящихся нормальными жилищными условиями, нельзя ни говорить или писать об увеличении, ускорении и улучшении жилищного строительства (а мы все время это делаем), ни заявлять, что мы стремимся к полному удовлетворению потребности трудящихся и в этом направлении (а мы это также все время делаем).

Вся эта „аргументация“ основывается только на совершенно схоластическом противопостав-

2. ВТОРОЙ ТЕЗИС Я. БЛИНОВА: „ЕДИНСТВО ПУТИ И СРЕДСТВ ТРАНСПОРТА“, КАК СОЧЕТАНИЕ ТЯЖЕЛОГО ГРУЗОВИКА И „БЕЗУПРЕЧНОГО, ПРОЧНОГО И УДОБНОГО ПОЛОТНА ДОРОГИ“

Таким образом наш ученый автор совершенно провалился со своим обоснованием первого выставляемого им тезиса. Обратимся теперь к его второму основному тезису. Он состоит в нижеследующем. Осинский утверждает, что необходимо широко применять полутоннажные и грузовики среднего масштаба, потому что у нас плохи дороги и слабы мосты; по нашим дорогам и мостам пятитонные грузовики проходить не в состоянии; поэтому нам надо производить: 1) очень большое количество легких машин (миллионы штук), 2) весьма значительное количество средних грузовиков (сотни тысяч штук), 3) значительное, но меньшее количество тяжелых грузовиков (десятки тысяч штук ежегодно).

Все это неверно. „Доводы от плохих дорог представляют типичное равнение на узкие места... Приспособление транспортных средств к дорогам... уничтожает стимул к улучшению дорог... Нам нужно не приспособление автомобилей к плохим дорогам (то, что Форду нужно ради обеспечения сбыта), а борьба и за полноценный, высококачественный, технически совершенный автомобиль, соответствующий типу, уровню и укладу всего нашего народного хозяйства, и за безупречное, прочное и удобное полотно дороги, как за нечто единое, как за неразрывное единство пути и средств транспорта... При наших масштабах хозяйствования в новых гигантских совхозах и колхозах дороги из путей междурайонного транспорта превращаются в пути внутри хозяйственного транспорта“.

„Одна шестая часть земного шара, завершающая построение фундамента социалистического строя, обобществившая и обобществляющая все народное хозяйство, создающая на месте десятков миллионов мелких примитивных хозяйств десятки тысяч крупных, насквозь механизированных и моторизированных предприятий, представляет поистине необъятное поле применения тяжелых грузовиков“.

По существу это означает нижеследующее: ни легкая машина, ни средний грузовик, поскольку мы завершаем построение фундамента социализма, не могут играть значительной роли в нашем автотранспорте, не могут иметь и значительного распространения. Их надо заменить огромным количеством тяжелых грузовиков („поистине необъятным“ количеством). К такому типу грузовиков нужно приспособить и „полотно дороги“. Отсюда — повсеместное устройство таких дорог и мостов, по которым

отдельных этапов развития, отдельных задач нашей работы, а также понятий „лозунга“ и „программного требования“. Как две капли воды эта постановка вопроса напоминает блаженной памяти меньшевистскую „теорию стадий“, которая утверждала, что на первой стадии развития рабочего движения можно выставлять только экономические лозунги, и только на следующей — политические лозунги. Ни грана революционной диалектики в подобных построениях нет и не было.

могли бы проходить пятитонные грузовики. Таковы вкратце доводы Я. Блинова.

Да не обидится на нас ученый автор, но ведь он здесь обнаруживает совершенно детское неведение и детскую наивность в области вопросов безрельсового транспорта. Кроме того, его постановка вопроса, мягко выражаясь, совершенно недиалектична.

Упрекать автора этих строк в равнении на плохие дороги просто-напросто комично, поскольку он является одним из наиболее активных пропагандистов за всемерное улучшение дорог. Но, во-первых, нельзя, разумеется, перескакивать через неизбежные ступени технического развития. Если бы даже мы того и захотели, то, во всяком случае перестроить все три миллиона километров наших дорог в усовершенствованные пути сразу мы не можем. Данная область является одной из самых трудных в смысле „догона и перегона“ буржуазных стран. Тов. Сталин наметил как срок такого „догона и перегона“ для всего нашего хозяйства десять лет. Так как в этой области мы стоим даже не на уровне отсталой, но все-таки уже проделавшей некоторое техническое развитие страны (как, например, обстоит у нас дело с железнодорожной сетью), а буквально находимся в примитивно-азиатском состоянии бездорожья, то срок в десять лет для данного случая является отнюдь не преувеличенным. Что же прикажет почтеннейший автор нам делать в течение этих десяти лет, когда фактически по большей части сети тяжелые грузовики ходить будут не в состоянии?

Но дело, собственно, и не в этом. Дело в том, что в экономии безрельсового транспорта существует всем (кроме, повидимому, нашего ученого автора) известное разделение дорог на „разряды“, исходящие из стоимости сооружения и содержания дорог в соответствии с грузооборотом по данной дороге, а также и с тоннажем машин, которые — на базе данного грузооборота — представляется выгодным пускать по этим дорогам. Асфальт, брусчатка, цемент, булыжник, гудронированный щебень, простой щебень, гравий, грунт, усовершенствованный смешением глины и песка — таков основной перечень. Стоимость километра дороги падает от начала этого списка к его концу. Затрата на более дорогие типы дорог оправдывается только при наличии весьма мощных грузовых потоков. Лишь по наиболее усовершенствованным типам до-

рог из этого списка могут проходить тяжелые грузовики. Регулярное их движение уже по щебенчатым шоссе невозможно: в весьма короткий срок автомобиль портит дорогу и обратно. В соответствии с этим находятся прочность и стоимость мостов на дорогах отдельных разрядов. Вся эта диалектика дорожных разрядов представляет азы, всем известные, кроме, повидимому, Я. Блинова. Действительно, имеется „единство пути и средств транспорта“ (а также, что не менее важно, грузооборота). Но в чем это единство состоит, Я. Блинов и редакция „Гудка“ либо не знают, либо не понимают. А состоит оно в том, что каждому типу дороги и каждой напряженности грузооборота соответствует машина определенного тоннажа. Здесь дело обстоит примерно так же, как на железных дорогах, где мы имеем следующие аналогичные разряды: 1) сверхмагистраль с исключительно мощными грузовыми потоками и сверхмощным подвижным составом; 2) нормальные железные дороги широкой колеи; 3) узкоколейные железные дороги с облегченными типами паровозов; 4) дековильки с работающими на них „кукушками“.

Выставляя требование о „необъятном применении тяжелых грузовиков (т. е. попросту о превращении тяжелого грузовика в основное или сплошное средство автотранспорта), Я. Блинов одновременно фактически требует превращения всех наших дорог минимум в булыжные мостовые (ибо булыжная мостовая и есть первое ближайшее „безупречное, прочное, удобное полотно“, подходящее для работы тяжелых грузовиков). Это требование не только не менее вредно и легкомысленно, чем, например, требование немедленно дать автомобиль каждому рабочему. Но оно абсолютно бессмысленно, так как совершенно не считается с градацией напряженности грузооборота и с невыгодностью сооружения дорогих полотен и применения большегрузных машин на тех участках дорожной сети, где грузопотоки более слабы или непостоянны.

Наш автор мог бы в данном случае сослаться на то, что вследствие роста концентрации производства, с развитием социалистической его формы, нам понадобится меньшее количество дорог: вместо миллионов километров пути нам нужны будут только сотни тысячи километров. Но, во-первых, даже и постройка сотен тысяч километров усовершенствованных мостовых с соответствующими мостами требует весьма длительных сроков. Во-вторых, вопрос о внутрихозяйственном грузообороте в пределах отдельных крупных хозяйств тем самым ни в какой мере не снимается с очереди. Эти хозяйства будут использовать всю свою площадь для производственных целей. Между основными артериями солидных шоссе, по которым будут двигаться сконцентрированные потоки грузов, должна поэтому существовать целая сеть мелких артерий с грузооборотом меньшей напряженности, но именно с тем грузооборотом, который дает базу для сконцентрированных потоков. От трех миллионов километров дорог все равно не уйдешь, да этого протяжения в сущности еще и недостаточно, ибо в отношении к площади страны даже и то, что у нас сейчас называется

„дорогой“, явным образом находится в дефиците. По характеру своего грузооборота эти дороги в „единстве“ со своим транспортным средством определяются формулой: улучшенное грунтовое или гравийное полотно, легкий мост, легкая грузовая машина.

В вопросах автотранспорта Я. Блинов вообще не понимает одной простой вещи, которая заставляет и заставляет автора этих строк делать основной упор на малом и среднем грузовике. Основная революционизирующая роль автотранспорта состоит не в том, что автомобиль начинает принимать на себя переброску грузов, идущих мощными и постоянными потоками. Эту функцию выполняла уже и железная дорога. Самое главное и новое, что дает автомобиль, состоит в превращении транспортной сети страны в сплошную ткань: автомобиль оказывается в состоянии — при мало-мальски приличном состоянии дорог — перебрасывать также и периферийные грузы, движущие более слабыми и менее постоянными потоками. Автомобиль заменяет лошадь, а не железную дорогу, и этим создает теснейшую смычку всяческой периферии со всяческими центрами; он колоссально интенсифицирует возможность использования территории для сельскохозяйственных и промышленных целей, а также для распределения продуктов. Все это мы поясняли в печати уже не раз, в частности и на страницах „Гудка“ в той самой статье, на которую возражает Блинов. И всех этих соображений никак не может взять в толк наш оппонент; этого слона он до сих пор не заметил.

Он не заметил до сих пор еще и следующего обстоятельства. Если брать установку только на „полноценный, высококачественный, технически совершенный автомобиль“ (т. е. пятитонный грузовик) и „прочное, удобное“ для него полотно — вне времени, пространства и экономической конкретности, так зачем же разговаривать только об автомобиле и шоссе? От чего не заменить всю шоссе-ную сеть железными дорогами? Мы заменяем „миллионы мелких примитивных хозяйств десятками тысяч крупных, насквозь механизированных и моторизированных“. Почему же эту систему не может обслужить железная дорога, если мы вовсе не хотим считаться ни с состоянием нынешних путей (это, дескать, „равнение по узким местам“), ни с астрономичностью затрат (это, дескать, недоучет возможностей, связанных с развитием новых форм хозяйства), ни с грузооборотом (об этом вообще упоминать не стоит). Я. Блинову безусловно надо заменить автомобиль и шоссе паровозом и рельсами: ведь „теоретически“ и „вообще“ железная дорога возит дешевле даже тяжелого грузовика.

Но, шалишь! Пусть себе Я. Блинов упражняется как угодно по вопросам рельсового транспорта на страницах „Гудка“. Но если „Гудок“ и Я. Блинов взялись еще за вопросы безрельсового транспорта, мы должны от них потребовать, во-первых, знания и ясного понимания того, о чем они рассуждают, во-вторых, действительно марксистского, а не схоластически-механистического (вот тут это слово на месте), антимарксистского подхода к данному вопросу. Пока же надо отметить, что наш автор провалился на сто процентов и со своим вторым тезисом.

3. ДВА ПОСЛЕДНИХ „ДОВОДА“ Я. БЛИНОВА

Остается разобрать еще два положения Я. Блинова. Во-первых, он недоволен нашим утверждением, что тяжелый грузовик в отношении к единице грузоподъемности обязательно будет стоить дороже легкого грузовика вследствие меньших масштабов выпуска тяжелых машин. Во-вторых, он недоволен нашим утверждением, что на периферии легкие грузовики обязательно будут возить дешевле тяжелых. Контр-„аргументы“ Блинова по этой части еще легче, чем уже рассмотренные.

По первому пункту Блинову кажется, что мы будто бы попадаем в порочный круг.

„Для того чтобы доказать невозможность массового применения тяжелого грузовика, он (Осинский) ссылается на его дороговизну, а эту дороговизну объясняет, исходя из невозможности развернуть массовое производство тяжелых грузовиков. Чем объясняется эта последняя невозможность — не ясно... Если... невозможностью обеспечить массовый сбыт, то получается порочный круг, из которого тов. Осинскому не выбраться“.

Тут и выбираться-то не из чего, Дело не в абсолютных размерах производства тяжелых грузовиков, а в соотношении выпуска тяжелых и легких машин. Выпуск тяжелых грузовиков десятками тысяч в год уже есть массовое производство, и мы никогда не утверждали, что массовое производство пятитоннок „невозможно“. Но вот легкие грузовики будут выпускаться в порядке сверхмассового производства: их выпуск будет исчисляться сотнями тысяч уже на первых стадиях развития. А когда мы начнем (в следующем пятилетии) выпускать тяжелые грузовики сотнями тысяч, тогда легкие машины (особенно если присчитать к ним и пассажирские, все части шасси которых, кроме рамы и колес, идентичны с грузовыми) будут выпускаться миллионами. Такое соотношение определяется, во-первых, наличием определенной пропорциональности между машинами, обслуживающими концентрированные перевозки, и машинами, обслуживающими периферийные перевозки; ибо только стоя на абсурдной точке зрения, отрицающей „разряды грузооборотов, тоннажей и полотен, можно не понимать, что для подвоза к магистральным путям и для внутреннего грузооборота по периферийным путям нужно в несколько раз большее количество мелких или средних грузовиков, чем тяжелых для движения по „магистралям“; во-вторых определяется массовым развитием в будущем экспрессных перевозок на полутонках и полутонках в городском и пригородном грузообороте (об этом Блинов молчит—как в рот воды набрал) и, в-третьих, определяется массовым применением легковых машин, которые, как сказано, только рамой

и колесами будут отличаться от грузовых (о легковых машинах Блинов тоже молчит, как и все люди той же „школы“).

А если вы производите любую машину в масштабе, скажем, в десять раз большем, чем другой тип, то она обходится вам относительно дешевле. Доказывать это людям, знакомым с учением Маркса, как будто не приходится.

Так что порочного круга нет, но зато есть неспособность Блинова мыслить соотношениями, т. е. диалектически, несмотря на употребление все слова „опосредствование“. Теперь по вопросу о большой дешевизне перевозок легкими грузовиками на периферии. Здесь Блинов совершенно уклоняется от рассмотрения основных наших доказательств (в частности того, что здесь не потребуются квалифицированного шофера-механика). И вся его „аргументация“ сводится к следующему:

„Не напоминает ли этот довод тов. Осинскому рассуждения небезызвестного кондратьевца Макарова, также опиравшегося на опыт Америки, доказывавшего нецелесообразность тракторной обработки земли из-за ее дороговизны сравнительно с конной тягой? В действительности, когда тяжелые грузовики получают массовое распространение... тогда тяжелые грузовики не могут просто в силу закона концентрации не оказаться выгоднее в эксплуатации, чем маломощные машины“.

Нет, дорогой товарищ, довод сей нам Макарова не напоминает. Но мы ясно видим, что вам „нечем крыть“, кроме Макарова, и „просто“ закона концентрации. Вы опять перескакиваете через все градации грузооборота, пути и машины и не понимаете, что подобными „аргументами“ вы могли бы „крыть“ всякого, кто стал бы, напр., утверждать: в определенных случаях одиночный автомобиль перевозит дешевле, чем „концентрированный“ железнодорожный поезд, ибо это-де противоречит и принципу наибольшей механизации и „просто“ закону концентрации. А между тем попробуйте-ка построить булыжную мостовую в тридцать километров и начать по ней ежедневно возить на пятитонном грузовике только по полторы тонны груза (вследствие слабого грузооборота), и вы быстро убедитесь в том, что нельзя превращать в схоластические принципы требование повышения тоннажа машин и закон концентрации. Опыт вам быстро покажет, что здесь рентабельны только гравийная дорога и полутоннотонной грузовик.

На этом мы кончаем с тов. Блиновым, и в заключение должны сказать: его построения значительно более напыщенны, трескучи и „смелы“, чем кононовские. Но при всем этом они еще и куда слабее. Напрасно „Гудок“ подымал этот „ученый авторитет“.

4. ТОВ. И. ГАВШИН О ДШЕВИЗНЕ ПЕРЕВОЗКИ НА „ФОРДАХ“ И ОБ АВТОМОБИЛЬНОЙ ОБЕЗЛИЧКЕ

Вслед за Блиновым редакция „Гудка“ выпустила еще одного оппонента—тов. Гавшина. Последний составляет приятное исключение в данной серии тем, что в его статье нет тех неприличных наскаков на лозунги Авдодора, нет тех недопустимых выступлений против массовой дешевой машины, нет того исключая-

щего противопоставления тяжелого и легкого грузовика (а также тяжелого грузовика и легкой машины), коими характеризуется выступление Кононова и Блинова. И у Гавшина есть явный перегиб в сторону тяжелой машины. Но он приводит также ряд дельных аргументов в сторону необходимости срочного

расширения производства тяжелых грузовиков, аргументов, которые можно только поддержать. Совершенно напрасно, однако, тов. Гавшин некоторые из этих соображений пытается направить против пишущего эти строки, почему-то предполагая, что мы с ними не согласны. Например, тов. Гавшин доказывает нам с цифрами в руках, что форды невыгодны для массового московского грузооборота. В этом мы совершенно согласны с тов. Гавшиным и считаем, что в Москве форды пойдут лишь в экспрессном движении (о котором тов. Гавшин, как работник Союзтранса, т. е. массового перевозчика, характерным образом забывает). Для массового грузооборота Москве нужны, как воздух, именно большегрузные машины, так же как ей нужны большегрузные автобусы (см. об этом нашу статью в „Известиях“ от 14 мая о метрополитэне).

Но и тов. Гавшин не может отказать себе в том, чтобы не оспорить нашего утверждения насчет большой дешевизны работы малых грузовиков на периферии:

„Тов. Осинский доказывает, что эксплуатация полутоннажной машины на периферии обойдется дешевле; этой машиной, по его словам, может управлять любой колхозник, и не нужны специалисты — шоферы. Но ведь это не что иное, как замаскированная попытка внедрить в автотранспорт столь резко осужденную в других областях транспорта обезличенную езду... За трактором и автомобилем нужен такой же бережный и тщательный уход, как и за паровозом“.

Заметьте: тов. Гавшин не пытается отрицать, что при отсутствии на колхозном автомобиле специального шофера-механика эксплуатация его обойдется дешевле¹. Этот аргумент никак не перекроешь и потому-то одни его замалчивают, другие пытаются прибегнуть к доводам „от Макарова“, а третьи (Гавшин) стараются выехать хотя бы на жупеле „обезлички“.

Обезличка, однако, тут непричем. В Америке более чем на 90% машин ездят не шоферы-профессионалы, что является простым результатом массового внедрения автомобиля. Такое же действие произведет это внедрение и у нас, — к этой мысли пора уже привыкнуть всем, в том числе и тов. Гавшину. В то же время никакой автомобильной „обезлички“ в Америке нет. Один и тот же водитель сидит на одной и той же машине. Но этот водитель именно только и является водителем, но огнюдь не автомехаником, как шофер-профессионал. Работа по заправке и ремонту

производится специалистами-механиками на ремонтных и наливных станциях, коих множество имеется везде. Разумеется, и нам придется ввести эту систему с теми отличиями, которых требуют советские условия. И у нас произойдет отделение функций водителя от функций механика (как это уже имеется в гаражах такси и автобусов), что не означает ни обезличивания водительства, ни плохого водительства. Можно отлично ездить на лошади, но не уметь ее лечить. Можно отлично ездить на автомобиле (доказательство — миллионы людей в Америке, в том числе — миллионы женщин) и не уметь производить на нем серьезного ремонта. Бережное обращение с машиной во время езды также вовсе не связано с квалификацией механика, как опять-таки показывает американский опыт.

Теперь уже и у нас все шире распространяется и обучение езде и обучение тем необходимым сведениям по автоделу, которые делают водителя способным справиться в пути с возможными расстройствами в работе машины. Этим именно и занимается Автодор, эту задачу ставят себе автодоровские кружки, распространение которых ныне огромно. Такие кружки уже существуют в массе колхозов, и чем больше колхозы получают машин, тем больше будет в них возникать кружков, тем большее количество колхозников будет уметь управлять машиной, пока — через пару-другую лет — умение хорошо ездить на машине не станет у нас столь же распространенным, как и умение управлять лошадью (а это делать умеет каждый колхозник).

Отсюда вытекает, что в самом близком будущем в колхозах и совхозах на весь их гараж потребуется лишь несколько механиков, которые одновременно будут заняты и ремонтом тракторов. Водительство же автомобилей сможет осуществляться „колхозниками и рабочими совхозов, так же как они выполняют по очереди общие сельскохозяйственные работы“ (наша статья в „Гудке“). То-есть: рабочий или колхозник, прикрепленный к автомобилю, будет в свободное время также работать и в поле или на усадьбе. Повышенной заработной платы ему не потребуется, так как любителей ездить на машине всегда будет больше, чем машин. И следовательно фактически специальная заработная плата шофера-механика будет таким образом экономиться по сравнению с тяжелым грузовиком.

Ничего решительно, кроме демагогии от Макарова и обезлички, на все это возразить невозможно, и довод остается неопровергнутым в полной своей силе.

5. ПРАВИЛЬНАЯ ПОСТАНОВКА ВОПРОСА О ТИПАХ МАШИН И ВАЖНЕЙШИХ ЗАДАЧАХ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ

К предшествующим возражениям на неосновательные доводы наших противников надо еще добавить несколько положительных соображений, которые должны показать, как же в действительности надо поставить вопрос о ближайших задачах автомобилизации СССР.

Здесь надо прежде всего отметить, что все наши оппоненты ставят этот вопрос в корне неправильно, ибо все они противопоставляют (а Кононов и Блинов исключают)

еще противопоставляют) тяжелые грузовики и тяжелое грузостроение легким грузовикам и легкому грузостроению, а также пассажирской машине и ее производству. Между прочим они пытаются приписать нам противопоставление обратное по своему смыслу. Для этого они цепляются за нашу формулу „основное ударение на массовом дешевом автомобиле, которое ни в какой мере не должно исключать заботы о развитии тяжелого автостроения“. Здесь, видите ли, сказано только „не исключает“! Во-первых, здесь сказано: „ни в какой мере не должно исключать“; во-вторых, это как

¹ Подчеркием и в данном случае, что заработная плата шофера составляет минимум треть эксплуатационных расходов автомобиля.

раз и означает, что никакого противопоставления и тем паче исключаящего противопоставления (в духе Кононова—Блинова) быть не должно и не может.

Только такая постановка вопроса и является единственно правильной. Градация грузовых потоков и путей (включая сюда и городские, индустриальные, строительные единицы) требует синтетического применения всех категорий грузовых машин. Переброска людей есть задача не менее важная, чем переброска грузов, не с точки зрения личных потребительских удобств и развлечения, а с точки зрения огромной экономии времени и сил, повышающей производительность труда. Мы выступили за постройку метрополитена в Москве (см. „Известия“ от 14 мая), а также за всемерное развитие пассажирского автомобильного сообщения в Москве, именно исходя из этой точки зрения, которая решительно расходится с азиатско-пренебрежительным отношением к времени и силам трудящихся.

Необходимо двигать вперед производство и применение всех типов машин — грузовиков в легких, средних и тяжелых, пассажирских машин легковых, таксомоторных и автобусных. Все они нужны, всем надлежит дать массовое распространение, соблюдая надлежащие пропорции, вытекающие из технико-экономических условий и исторической обстановки.

Основное ударение было и остается на массовом дешевом автомобиле, ибо он играет решающую роль в вытеснении отживших средств передвижения на широкой периферии и обеспечивает действительно сплошную моторизацию транспорта. Поэтому мы должны усиленно драться за скорейший пуск станвого хребта нашей автопромышленности — Нижегородского гиганта и за удвоение его мощности, лишь только он освоит свою нормальную мощность. Мы будем также усиленно драться за скорейшее развертывание реконструированного АМО до полной мощности и за расширение этой мощности в дальнейшем. Оба завода имеют первостепенное значение для обороны страны, и тем энергичнее должны мы бороться за их развертывание. И в то же время — тем энергичнее должны мы отражать всякие попытки, прикрытые или открытые, приукрашенные левыми фразами или неприятельно-оппортунистические опорочивать работу по сооружению и развитию этих заводов.

На ряду с тем надо отметить, что развертывание нашего тяжелого автостроения (большегрузные машины и автобусы) сильнейшим образом запоздало. Старое правление ВАТО не имело успеха в своих стремлениях обеспечить скорейшее развертывание Ярославского автомобильного завода. Новое правление должно предпринять самые решительные шаги в этом

направлении. Не только надо добиваться скорейшего доведения завода до мощности 25 тыс. машин в год, но своевременной является постановка вопроса об организации второго завода такой же мощности. Ибо тяжелый грузовик не только должен обслуживать города, заводы, стройки, концентрированные перевозки крупного сельского хозяйства, но все более становится очевидным, что он должен восполнить также пробелы в железнодорожной сети и тем содействовать ликвидации наших транспортных затруднений. Условия момента выдвигают поэтому вопрос о тяжелом автостроении, как один из важнейших ударных вопросов.

Лозунгом Автодора является — „Автомобиль трудящимся!“. Это программное требование включает в себя, как предел, снабжение отдельным автомобилем каждого рабочего и колхозника. Но оно означает также обеспечение всех нужд великого трудового коллектива, именуемого СССР. Оно означает автомобилизацию СССР по всем направлениям и во всех смыслах. Осуществление его предполагает первоначальный перевес грузового автостроения над легковым, первоначальный перевес транспорта общего пользования над машиной, предоставленной в индивидуальное пользование (подобно велосипеду), с постепенным переходом к обратной расстановке того и другого. В десятилетний срок этот переход должен быть осуществлен, и лозунг Автодора должен целиком претвориться в жизнь.

Н. Осинский

* * *
Р. С. В заключение — еще пара слов по адресу специально редакции „Гудка“. Нас продолжает интересоваться, соблаговолит ли редакция от своего имени ответить на поставленные ей в нашем уже напечатанном письме вопросы. К этим вопросам мы здесь прибавляем еще следующие:

1) Считает ли „Гудок“ правильным и приличным заявление Блинова о том, что лозунги Автодора являются „негодными, вредными, враждебными социалистическому строительству и борьбе рабочего класса“?

2) Согласен ли „Гудок“ с Блиновым в том, что лозунги, которые были правильными вчера и будут таковыми завтра, сегодня могут быть „негодными“, вредными, враждебными социалистическому строительству и борьбе рабочего класса“, в частности если таковые лозунги были утверждены ЦК партии и до сих пор таковым не запрещены?

3) Считает ли „Гудок“, что можно называть автомобильной „дискуссионной“ печатание статей, в которых повторно подвергаются неприличному поруганию лозунги автомобильной общественной организации, и что такая „дискуссионная“ может принести пользу автомобильному делу?

ВНИМАНИЮ НАШИХ АВТОРОВ И РАБОТНИКОВ

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 (посредине) указывать фамилию и адрес автора и принадлежность к статье или заметке; отдельные фото снабжать подробными надписями.

Непринятые рукописи и фото авторам не возвращаются

ПРЕЗИДИУМ ЦС АВТОДОРА

О ДИСКУССИИ В „ГУДКЕ“

12 МАЯ президиум Центрального совета Автодора подводил итоги дискуссии, начавшейся на страницах „Гудка“ по вопросу о том типе грузовой машины, на который должно ориентироваться советское автостроение.

Обсуждение материалов, печатавшихся в нескольких номерах газеты „Гудок“ и в журнале „За рулем“, началось большим выступлением тов. Осинского, который подробно осветил основные принципиальные положения своих противников по дискуссии и разобрал аргументы тт. Кононова, Блинова, Гавшина и позицию редакции газеты „Гудок“.

Положения, развитые тов. Осинским в его докладе по существу совпадают с помещенной выше его статьей.

После выступления т. Осинского, с защитой своих положений выступили тт. Кононов и Гавшин.

Тов. Кононов указал, что его статья имела задачей поставить основные принципиальные пункты для построения плана второго пятилетия, но свет увидела только первая часть статьи, не дающая поэтому полной картины состояния и перспектив автомобилизации СССР на сегодняшний день.

Тов. Гавшин, исходя преимущественно из опыта московской конторы Союзтранса, считает, что тов. Осинский недоучел значения большегрузных машин в общей экономике нашего народного хозяйства.

Резюмируя выступления, тов. Лежава в заключительном слове указал, что лозунг „Автомобиль — трудящимся!“, под которым Автодор начал свою работу три года назад, полностью остается в силе.

В заключение президиум принял резолюцию, оценивающую как саму дискуссию, так и выводы из нее по линии Автодора.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРЕЗИДИУМА ЦС АВТОДОРА ОТ 12 МАЯ 1931 г.

ПРЕЗИДИУМ ЦС Автодора констатирует, что авторы статей в „Гудке“ не поколебали ни в какой степени лозунга Автодора — „Автомобиль — трудящимся!“, поддерживаемого всей советской общественностью и проводимого в жизнь строительством автогиганта и реконструкцией завода АМО.

Президиум ЦС считает абсолютно неправильным противопоставление тяжелого автомобилестроения легкому и считает политически вредными и противоречащими установкам ВКП (б) и советской власти утверждения, выставленные на страницах „Гудка“:

1. „Самотек выбрасывает фермерский, т. е. кулацкий лозунг — дешевый массовый автомобиль и дешевый малотоннажный грузовик“ (Кононов).

2. „Эти лозунги („Автомобиль — трудящимся“, или „Рабочий и крестьянин — на автомобиль“) оказываются негодными, враждебными социалистическому строительству и борьбе рабочего класса“ (Я. Блинов).

Президиум ЦС считает вредным выступление „Гудка“ с опорачиванием проводимой партией, советской властью и автодоровской общественностью борьбы за скорейшее окончание строительства автогиганта и успешного осуществления строительства многочисленных и разнообразных отраслей промышленности, призванных завершить автостроение.

Президиум ЦС Автодора, согласно первоначальной своей позиции, находит настоятельно необходимым развертывание тяжелого автостроения для обслуживания нужд крупной промышленности и социалистического сельского хозяйства.

Президиум ЦС находит правильной и своевременной реконструкцию Ярославского завода для большего обеспечения выпуска тяжелых машин, считая недостаточным и то количество, которое завод будет выпускать по последним наметкам, так как потребность в тяжелых машинах для страны значительно выше.

ВНИМАНИЮ НАШИХ ПОДПИСЧИКОВ!

Редакция и издательство еще раз обращают внимание всех подписчиков на то, что в связи с передачей всего дела распространения и экспедирования журнала на почту **ЖАЛОБ НА НЕАККУРАТНУЮ ДОСТАВКУ „ЗА РУЛЕМ“ В ИЗДАТЕЛЬСТВО „ОГОНЕК“ ПОСЫЛАТЬ НЕ СЛЕДУЕТ.**

ГОРОДСКИМ ПОДПИСЧИКАМ надо обращаться непосредственно в бюро жалоб городского отдела подписки Моспочтамта (ул. 1-го мая, 26) или по телефону 2-82-89 и 3-85-70.

ИНОГОРОДНИМ ПОДПИСЧИКАМ следует направлять жалобы непосредственно в центральное бюро жалоб Моспочтамта.

ВСЕСОЮЗНЫЙ ДОРОЖНЫЙ КОНКУРС

В КАЖДОЙ ОБЛАСТИ, В КАЖДОМ РАЙОНЕ
ДОЛЖНЫ БЫТЬ СОЗДАНЫ КОНКУРСНЫЕ КОМИССИИ

ШТАБ дорожного конкурса через центральные, областные и районные газеты своевременно информировал все местные организации о задачах, значении и условиях конкурса, объявленного ЦС Автодора, Цудортрансом и редакцией „За Рулем“.

В специальном письме всем автономно-республиканским, краевым и областным отделам Автодора и Дортранса указывалось на необходимость срочно организовать краевые и областные конкурсные комиссии.

Совершенно ясно, что успех конкурса будет зависеть исключительно от энергии, активности и работоспособности этих комиссий, от их умения привлечь к широкому практическому участию в дорожном строительстве профсоюзы, рики, сельсоветы, колхозы, комсомол, райотделения и коллективы Автодора.

А между тем, к настоящему времени, несмотря на то, что дорожный сезон наступил, конкурсные комиссии организованы лишь в отдельных районах, очень органиченых по числу, и работа по конкурсу на местах только начинает разворачиваться. При чем, центральному штабу это известно через местную печать, а не непосредственно от комиссий, которые не считают нужным сообщить

как они работают, что намеряют сделать по плану, какие испытывают затруднения.

Конкурсные комиссии должны быть организованы в кратчайший срок не только во всех областях, но и в районах, проводя свою работу по следующим двум направлениям:

1. Широкая агитационно-разъяснительная работа о задачах конкурса, о значении дорожно-строительного сезона этого года.

2. Непосредственное участие в организации и успешном проведении дорожных работ с систематическим учетом того, в какой степени и с какими результатами участвуют в дорожном строительстве низовые органы власти, комсомол и автодоровская общественность.

В своей работе комиссии должны широко использовать местную печать и наладить живую, отнюдь не бумажную связь с районами.

Инициатива в организации конкурсных комиссий должна, безусловно, принадлежать отделам Автодора. Президиумам краевых и областных отделов следует выделить из своей среды специальных товарищей, возложив на них ответственность за проведение конкурса, периодически заслушивая их отчеты, осуществляя постоянный контроль и руководство.

ВАЛДАЙСКИЙ И АХТИНСКИЙ РИКИ ПЕРВЫЕ ВКЛЮЧИЛИСЬ В ПРОВЕДЕНИЕ КОНКУРСА

Валдайский рик откликнулся своевременно. Он включился в конкурс и решил проводить его на основе широкого социалистического соревнования. Помимо премий, установленных центральным штабом, райисполком установил премии местного значения для сельских старост за лучшую организацию и проведение трудовой дорожной повинности в размере от 25 до 75 руб.

Газета „Валдайский колхозник“, информируя читателей о задачах и условиях конкурса, призывает:

„Комсомольцы, избачи, учителя, колхозники, весь деревенский партийно-профессиональный актив, мобилизуйте внимание населения на проведение трудовой дорожной повинности. Организуйте массы на успешное выполнение дорожных работ! От вас зависит, сможет ли Валдайский район выйти в конкурсе на лучшее место“.

Ахтинский рик Дагестанской республики не менее активно включился в проведение конкурса. Приветствуя начинание ЦС Автодора, он призывает Дортранс, Дагдортранс и Дагавтодор немедленно создать на местах конкурсные комиссии и энергично повести эту работу.

Ахтинский рик выставил свои конкретные, практические показатели. Его объекты стро-

ительства — районные дороги и постройка шоссе Ахты — Белиджи. Этому шоссе рик присвоил звание „Дороги имени всесоюзного дорожного конкурса“ и вызвал на социалистическое соревнование соседние Рутульский и Касум-Кентский рики.

В заключенном договоре все три рика берут на себя следующие обязательства:

1. Всемерно мобилизовать общественность вокруг строительства дорог и особенно постройки шоссе Ахты — Белиджи.

2. Изыскать недостающие средства, путем различных отчислений, постановки спектаклей и т. д.

3. Создать при риках и сельсоветах комиссии содействия и вовлечь в социалистическое соревнование все сельсоветы и трудящееся население аулов.

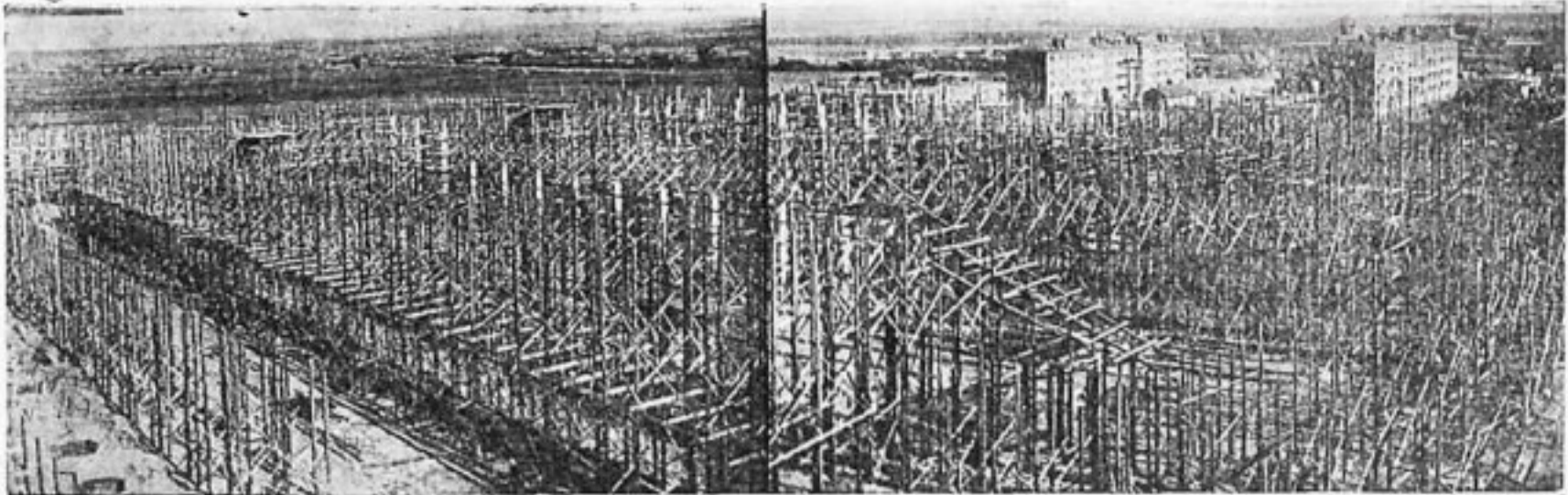
4. Добиться, чтобы каждый трудящийся выполнил свои обязательства по трудовой дорожной повинности.

5. Следить за полным снабжением строительных рабочих инструментом и продовольствием.

6. Командировать 10 товарищей в аулы для привлечения внимания к дорожному строительству.

7. Укрепить работу коллективов Автодора, вовлекая в их ряды новые массы трудящихся.

8. Обязать соревнующиеся районы ежнекдно информировать друг друга о ходе работ.



Стройка Шарикоподшипникстроя (Москва) в середине мая.

Фото М. Козлова

НА ФРОНТЕ АВТОТРАКТОРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

К ПЕРВОМУ АВГУСТА ЗАКОНЧИМ РЕКОНСТРУКЦИЮ АМО

8 МАЯ под председательством т. Орджоникидзе состоялось заседание президиум ВСНХ СССР, на котором был заслушан доклад директора завода АМО т. Лихачева о ходе реконструкции завода.

Реконструкцию АМО, сказал т. Лихачев, трудно назвать реконструкцией. Это, по сути дела, постройка нового автогиганта, который должен будет выпускать при 7-часовом рабочем дне в одну смену 100 машин ежедневно.

Сейчас строительство АМО подходит к концу. Монтаж кузницы закончен на 95%. Монтаж холодно-прессового цеха — на 75%. Рамный и рессорный цехи уже сремонтированы и готовы к пуску. Заканчиваются монтажные работы кузовного цеха. Несколько задержался монтаж литейной ковкого чугуна. Основное оборудование для нее начало поступать только сейчас. К 15 июля литейная должна быть готова. Для механического цеха, в котором будет работать 1260 станков, 40% оборудования уже имеется. Прибытие остального оборудования на очереди.

Конструктивное оформление автомашин „АМО-3“, которую будет выпускать завод, уже закончено.

Вместо первоначально намеченной мощности мотора в 54 л. с. решено увеличить ее до 72 сил. Усиливается также коробка скоростей. Это позволит ставить моторы АМО на машины производства Ярославского автозавода.

Не в порядке пока дело с металлобазой для АМО. Для снабжения АМО металлами к нему прикреплен ряд заводов: Мариупольский, „Серп и молот“, „Златоустовский“, „Красный Октябрь“, „Электросталь“ и Ленинский трубопрокатный. Но ни один из этих заводов не подготовился к снабжению АМО соответствующим ассортиментом металлов.

В нынешнем состоянии заводы смогут удовлетворить потребность АМО в металле максимум на 50—60%, да и то не всегда металлом того качества, какое нужно автозаводу. Мариупольский завод вообще отказывается приспособить свое производство к нуждам АМО.

Заводу АМО потребуется ежедневно до 40 вагонов металла. По мнению т. Лихачева, основную базу по снабжению АМО качественным металлом следует создать на московском заводе „Серп и молот“, который при соответствующей реконструкции сумеет удовлетворить потребность автозавода в металле на 80%.

Неблагополучно положение с теплофикацией АМО. Постройка теплоэлектроцентрали, которая должна снабжать АМО паром, задерживается.

Кадрами завод, в основном, обеспечен. Срок пуска нового АМО был установлен на 1 июня с тем, чтобы до конца этого года завод выпустил 5500 машин. Однако намеченный срок не выдерживается, и т. Лихачев считает возможным пустить все цехи завода к 15 июля, но сборку машин начать только с 1 октября — после проверки всех процессов производства. При этом он берет установку на выпуск до конца года не больше 3000 машин. Такую установку президиум ВСНХ решительно отверг.

По мнению т. Орджоникидзе, АМО должен начать выпускать машины с 1 августа этого года и намеченная программа выпуска машин в 1931 г. должна быть выполнена полностью. Для детальной разработки всех вопросов, связанных с пуском АМО, президиум ВСНХ создал комиссию.

Автодорожская общественность должна всячески поддерживать директиву ВСНХ.

К 1 августа реконструкцию АМО надо закончить во что бы то ни стало.

АВТОДОРОВЦЫ ДОЛЖНЫ БЫТЬ В ПЕРВЫХ РЯДАХ РАБОЧИХ КОЛОНН, ОВЛАДЕВАЮЩИХ ПЕРЕДОВОЙ ТЕХНИКОЙ!

НАВЕРСТАТЬ В МАЕ И ИЮНЕ ПРОРЫВЫ АПРЕЛЯ

Нижегородский Автострой

В СТРОИТЕЛЬНЫХ работах за апрель на Автострое получился провал. Об этом свидетельствует выполнение работ лишь на 3 млн. рублей из 25 млн. программы, определенной правительством для второго квартала.

Такой срыв строительных работ — следствие крайне слабо развернутой партийной массовой работы и недостаточной мобилизации масс на борьбу за выполнение определенных заданий; слабого использования рабочей силы; крайне слабого, граничащего с небрежностью и халатностью использования механизмов; отсутствия в апреле стройфинплана; невозможности вследствие этого организовать встречные планы и, наконец, недостатка рабочей силы и нужного ассортимента стройматериалов.

В связи с этим бюро парткома Автостроя приняло решение, по которому уроки апреля должны быть полностью и широко усвоены всей парторганизацией стройки, хозяйственным руководством и профессиональными звеньями. Основное внимание в мае и июне должно быть сосредоточено на полном устранении причин, которые привели к срыву работы в апреле.

Бюро парткома выбросило лозунг: „сплошной ударной колонной, по-большевистски драться за программу мая и июня“. План на эти месяцы в объеме 22.236 тыс. руб. (в мае 10.448 тыс. руб. и в июне 11.788 тыс. руб.) спустить на районы, участки и объекты, обеспечив полное выполнение встречного рабочего плана и снижение себестоимости: по промстроительству на 18⁰/₀ и по жилстроительству на 11,5⁰/₀. Одновременно повысить производительность труда на 39⁰/₀ по отношению к старым нормам выработки. Для достижения этого объема работ и качественных показателей партийный комитет вынес целый ряд практических предложений.

На 15 мая процент готовых работ по Авто-



На Шарикоподшипникстрое готовят кадры.

строю таков: механо-сборочный цех — по строительным работам сделано 83⁰/₀, а по сантехнике — 5⁰/₀; кузнечный цех соответственно 70⁰/₀ и 68⁰/₀; рессорный цех — 80⁰/₀ и 5⁰/₀; прессовый цех — 70⁰/₀ и 1⁰/₀; деревообделочный — 91⁰/₀ и 27⁰/₀; ремонтно-механический в общем 96⁰/₀; ремонтно-кузнечный — 96⁰/₀ и литейный цех — 40⁰/₀; силовая станция — 16⁰/₀; понизительная станция — 87⁰/₀; главная контора и экспериментальная лаборатория — 72⁰/₀; проходная контора — 100⁰/₀; склад материала кузницы — 46⁰/₀; нефтехранилище — 28⁰/₀; жилищное строительство (40 каменных домов и 18 деревянных) — 22⁰/₀; культурно-бытовое строительство — 8⁰/₀; профтехкомбинат — 16⁰/₀; санитарное обслуживание — 22⁰/₀; транспорт ж.-д. — 55⁰/₀; транспорт безрельсовый — 16⁰/₀ и, наконец, благоустройство — 11⁰/₀.

СТАЛИНГРАДСКИЙ ТРАКТОРНЫЙ НА СЕРЬЕЗНОМ ЭКЗАМЕНЕ

КАК известно, т. Орджоникидзе в конце апреля лично ознакомился с состоянием Сталинградского тракторного завода.

В результате этой поездки т. Орджоникидзе особым приказом по ВСНХ отмечает, что завод находится в совершенно недовлетворительном состоянии.

Полное отсутствие хозяйсчета. Внутри цехов отсутствует порядок. Двор завален мусором, грязью и браком. В цехах — непрерывное хождение. По заводу слоняются посторонние лица и незанятые рабочие. У отдельных станков скопляются по 8—10 человек. В пролетах и отделениях наладчики, мастера и инженеры не находятся на своих местах. Полное отсутствие контроля над приходом на работу рабочих. Самовольная, бесконтрольная остановка и пуск конвейеров, отсутствие надлежащего ухода и наблюдения за оборудованием лиц, ответственных за правильный ход производства на отдельных участках. Разбросанность и неорганизованность складского хозяйства, отсутствие учета материалов, преувеличенные требования на материалы, инструменты и оборудование.

Для немедленного приведения завода в порядок и устранения всех недостатков, Сталинградский тракторный завод временно переведен на непрерывку с отдыхом на шестой день, по этому образцу предположено сделать на Нижегородском автозаводе и Харьковском тракторном заводе в первый год работы.

Предложено немедленно перевести все цеха Сталинградского завода на хозрасчет и в установленные сроки ликвидировать все ненормальности, отмеченные приказом.

Для успешной борьбы с затянувшимся прорывом на СТЗ т. Орджоникидзе перебросил группу специалистов с завода „Красный путиловец“ на Сталинградский. Этот приказ т. Орджоникидзе вместе с письмом рабочих „Красного путиловца“ внес известный перелом, и май является для СТЗ экзаменом, чтобы выполнить все те обещания, которые были даны рабочими СТЗ год назад.

Вся страна с напряженным вниманием ежедневно следит через сводки „Правды“, как сталинградцы выполняют данные ими обещания, и действительно в мае СТЗ начал выполнять и перевыполнять программу.

МЫ ТРЕБУЕМ ОТ УРАЛЬСКИХ АВТОДОРОВЦЕВ РАЗВЕРНУТОГО ВНИМАНИЯ К ЧЕЛЯБИНСКОМУ ТРАКТОРОСТРОЮ



Московский автодорожный завод. Машины готовы и ждут отправки в колхозы.

Фото М. Козлова

ЧЕЛЯБИНСКИЙ тракторный завод, рассчитанный на ежегодный выпуск 40 тыс. шестидесяти, сильных тракторов типа „Катерпилар“ (что составляет 2.400.000 л. с. в год) явится важнейшей технической базой коллективизированного социалистического сельского хозяйства.

Между тем, развертывание строительства пошло не по линии наибольшего усиления постройки производственных цехов. Так, с конца 1929 г. до 1 апреля 1931 г. из общей суммы затрат в 50 млн. руб. на строительство производственных цехов основного тракторного завода и строительство и оборудование опытного завода израсходовано всего лишь 5,3 млн. руб. Стоимость выполненных работ чрезвычайно высока.

Директива партии об упрощении строительных конструкций и удешевлении строительства не нашла пока должного отражения при сооружении завода. Проекты и строительство отличаются излишествами и ничем не вызываемым повышенным запросом срочности. Наблюдается расходование остро-дефицитных материалов (металл, цемент и пр.) в жилищном строительстве и при постройке ряда других сооружений.

Правление ВАТО и управление строительством не приняли необходимых мер к своевременной реализации предложений о замене железобетонном металлических конструкций основных цехов, что явилось одной из причин замедления строительства.

Стройка отягощена громоздким штатом служащих, накладные расходы чрезмерно высоки, отсутствует элементарно-поставленные учет и отчетность, это не дает возможности правильно планировать и вести действительный хозяйственный расчет.

В специальном постановлении ЦК ВКП (б) от 30 апреля с. г. отмечает, что на ряду с не-

дочетами в строительстве Челябинского тракторного имеется ряд положительных сторон: построен опытный завод с выпуском в течение 1931 г. 100 тракторов и в 1932 г. 300 тракторов, что позволит на практике изучить и проверить технологические процессы производства основного завода. В то же время опытный завод явится одним из источников подготовки квалифицированных кадров будущего завода. Проведены мероприятия подготовительного характера по организации собственной разработки местных строительных материалов, построен лесопильный завод и механические мастерские.

ЦК предложил ВСНХ СССР организовать работу так, чтобы окончание постройки, монтаж оборудования и пуск завода на его полную мощность были обеспечены в установленные сроки. Челябинский тракторный завод должен привлечь особое внимание нашей общественности, так как его значение для механизации социалистического сельского хозяйства огромно.

ЦК предложил ВСНХ СССР организовать работу так, чтобы окончание постройки, монтаж оборудования и пуск завода на его полную мощность были обеспечены в установленные сроки. Челябинский тракторный завод должен привлечь особое внимание нашей общественности, так как его значение для механизации социалистического сельского хозяйства огромно.

Между тем наша общественность недооценила Челябинский тракторный гигант и не оказывала ему достаточного внимания.

Постановление ЦК ВКП (б) о Челябинском заводе должно явиться решающим не только для строительства завода, но и для перелома в общественном внимании к нему.

Автодорожской общественности в целом, а уральскому Автодору в особенности необходимо уделять максимум внимания Челябинскому строю. Между тем, как это выяснилось при обследовании автодорожской работы на Челябинском строю специальной бригадой ЦС Автодора, челябинские автодорожцы позорно бездействуют, а уральский областной Автодор явно недооценивает всей важности автодорожской работы, содействия и контроля на Челябинском строю.

Результаты работы бригады ЦС общества будут опубликованы в одном из ближайших номеров нашего журнала.

Уральскому областному и Челябинскому районному отделу общества надо понять, что при оценке их работы их бездеятельность на Челябинском строю не может рассматриваться иначе, как оппортунистическое—„моя хата с краю“.

**ХОРОШАЯ ДОРОГА —
УДЕШЕВЛЯЕТ СТОИМОСТЬ ПРОДУКЦИИ,
УЛУЧШАЕТ СНАБЖЕНИЕ,
УСКОРЯЕТ ПРОЦЕСС ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ СТРАНЫ
И КОЛЛЕКТИВИЗАЦИИ
КРЕСТЬЯНСКИХ ХОЗЯЙСТВ.**

ЯРОСЛАВСКИЙ КОМБИНАТ ПОД УГРОЗОЙ

ЯРОСЛАВСКИЙ резиновый комбинат имеет, как говорили когда-то, плохую прессу; хуже того — он почти не имеет никакой прессы, о нем мало пишут и он мало известен даже в автодорожских кругах.

Между тем этот комбинат занимает видное место в ряде крупнейших наших строителств. В его состав входят крупные заводы — кордны й завод, завод синтетического каучука, который позволит нам обойтись без заграничного каучука или во всяком случае до минимума свести ввоз дорогостоящего каучука. Комбинат обойдется до 180 млн. руб. Ценность его ежегодной продукции составит до 800 млн. руб., а вместе с синтетическим каучуком — до 1 млрд. руб.

Комбинат должен восполнить пробел, который образовался у нас между строительством автомашин и наличным производством авторезины. Хорошо известно, что автошины являются „узким местом“ в нашем автотранспорте. Со всех сторон поступают жалобы на нехватку авторезины. Потребность в ней растет с каждым годом, а производство крайне отстает. При проектировке строительства автотракторных гигантов недоучли важности организации соответствующего производства автообуви. Ярославский комбинат должен выручить. Он должен производить до 10 млн. покрышек в год и других резиновых и асбестовых принадлежностей и организовать сырьевую базу для получения резины. Это должен сделать завод синтетического каучука.

Достаточно сказать, что если комбинат не развернет к 1932 г. производства автошин, то машины, выпускаемые Нижегородским автогигантом, не смогут полностью быть пущены в эксплуатацию из-за отсутствия автошин. Отсюда понятна связь автопроизводства с успешным строительством Ярославского комбината.

Строительство комбината признано первоочередным, но оно нуждается в самых необходимых строительных материалах, происходит задержка с размещением оборудования для комбината; в частности долго не выясняется, какого рода котлы будут установлены. В ожидании разрешения этого вопроса приостановлены проектировочные работы по теплоэлектростанции и другие специальные работы. Организованные бригады по этим работам (в том числе по электрооборудованию) — водопроводу и вентиляции — распущены.

Комбинат строится на местном торфяном топливе. Полагали, что это обеспечивает дешевую топливную базу, но затем выяснилось, что ком-

бинат потребует больше топлива, чем его в состоянии дать местные торфоразработки. То количество торфа, которое Союзторф готов предоставить комбинату в текущем году, не может быть использовано последним из-за отсутствия рельс на прокладку ветки расстоянием в 6 км. Комбинат крайне нуждается в специалистах и в квалифицированных рабочих. На ряде заводов (на „Каучуке“, „Треугольнике“, „Красном богатыре“) для него готовится до 1500 рабочих, но специальное производство Ярославского комбината с его сложным оборудованием требует до 15 000 опытных рабочих.

Такова та обстановка, в которой происходит строительство комбината. Создается серьезная угроза, что важнейшие заводы комбината не только не будут готовы к ноябрю 1931 г., как это обусловлено проектом строительства, но и в первом квартале 1932 г. Тут сказываются не только объективные причины. На строительство комбината не обращено должного внимания, общественность не приняла всех необходимых мер для усиления строительства, не сигнализировала о прорывах и тормозах строительства.

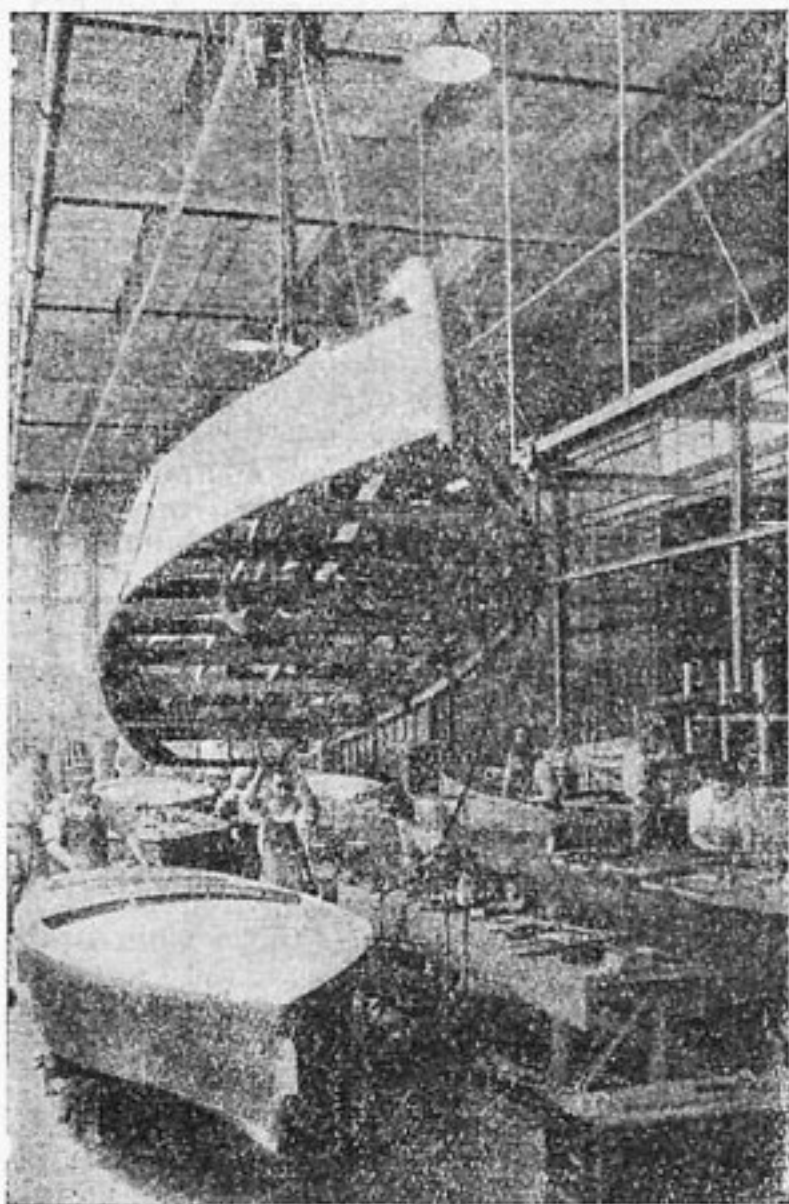
В связи с положением дела на строительстве ЦС Автодора принял все меры, чтобы добиться решительного перелома в ходе строительства комбината. В докладной записке в ВСНХ и отдельной на имя председателя ВСНХ тов. Орджоникидзе ЦС Автодора указывает на всю необходимость снабжения комбината стройматериалами, оборудованием, рабочей силой и необходимым подвижным составом — в порядке ударной стройки. Таганрогский завод „Красный гидропресс“ должен усилить изготовление оборудования для комбината,

Одновременно президиум ЦС Автодора принял меры к усилению автодорожской работы на строительстве комбината. На всех участках строительства организуются посты Автодора для своевременной сигнализации о прорывах на работах. Создаются ударные автодорожские бригады на строительстве, — они должны стать показательными в строительстве и общественной работе. Лучшие ударники-автодорожцы будут премированы ЦС Автодора.

Организации и ячейки Автодора на тех предприятиях, которые снабжают и обслуживают Ярославский резиновый комбинат, не могут оставаться безразличными к тому, как их предприятия выполняют свои обязательства перед комбинатом. Автодорожские организации и активные автодорожцы на этих предприятиях должны принять все меры, чтобы эти обязательства выполнялись точно и в срок.

РЫТВИНЫ И УХАБЫ ДЕРЕВЕНСКОГО ПРОСЕЛКА ОТДАЛЯЮТ НАС ОТ СОЦИАЛИЗМА. УДАРИМ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ ВСЕМИ СИЛАМИ ОРГАНИЗОВАННОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ!

МАССОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО МОТОРНЫХ ЛОДОК



Собранный корпус переносится подвижной лебедкой для окончательной отделки в соседний цех

ПОТРЕБНОСТЬ ряда районов Союза в легком водомоторном транспорте уже наметилась со всей остротой.

Рыболовные и лесозаготовительные организации, органы связи, охрана наших границ и т. д. требуют и будут требовать все больше и больше резкого увеличения нашего водомоторного „парка“.

Имеющиеся у нас производственные мотолодочные верфи, мастерские и другие предприятия в том виде, в каком они существуют в настоящее время, не смогут удовлетворить этой потребности.

Для доведения нашего мотолодочного парка до нужных размеров придется пойти по тому пути (конечно, в других масштабах), по которому мы идем в автомобилизации Союза.

Это — путь постройки достаточно мощного завода, оборудованного на основе достижений передовой техники.

С этой точки зрения интересно познакомиться с американской практикой, имеющейся в области постройки моторных лодок, разумеется, внося в нее для наших условий ряд соответственных изменений.

Америка в постройке моторных лодок начинает применять методы массового производства, основанного на тех же принципах, которые применяются в автомобилестроении.

Примером такого производства может служить завод Доджа в Нью-Порте. Завод этот выпускает стандартные моторные лодки, снабженные 40-сильным четырех цилиндровым двигателем Ликоминг.

В 1930 г. завод выпустил около 4000 таких лодок; в дальнейшем предполагено довести выпуск до 40 лодок в день.

Стоимость законченной лодки франко-завод — 945 долларов.

Отличие этого завода от соответствующих заводов автомобильной промышленности состоит в том, что отсутствует конвейерная сборка лодок. Лодки собираются на неподвижных стэндах и по мере окончания определенных операций перемещаются по сборочной линии на однорельсовых подвижных лебедках.

Все части корпуса лодки сделаны взаимозаменяемыми, насколько это возможно для деревянных изделий.

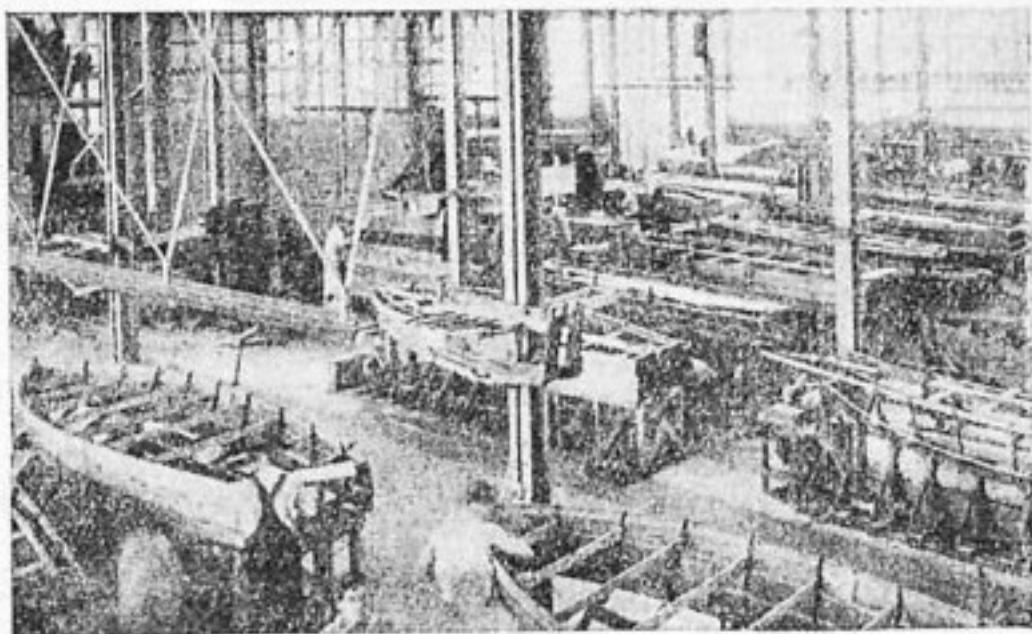
Это дает возможность производить ремонт путем замены поврежденных частей новыми.

Последней стадией сборки, после окраски корпуса, является установка двигателя, руля и другого оборудования.

Когда вся сборка закончена, лодка подвижной лебедкой выводится из здания, где подхватывается мощным краном и опускается для испытания в специальный испытательный канал, отгороженный от залива, у которого стоит завод.

Все производственные процессы в данном случае, конечно, значительно проще, чем при производстве автомобилей.

Поэтому можно считать, что в случае наличия производственной базы для изготовления двигателей, организация в СССР достаточно мощного производства моторных лодок не должна встретить существенных затруднений.



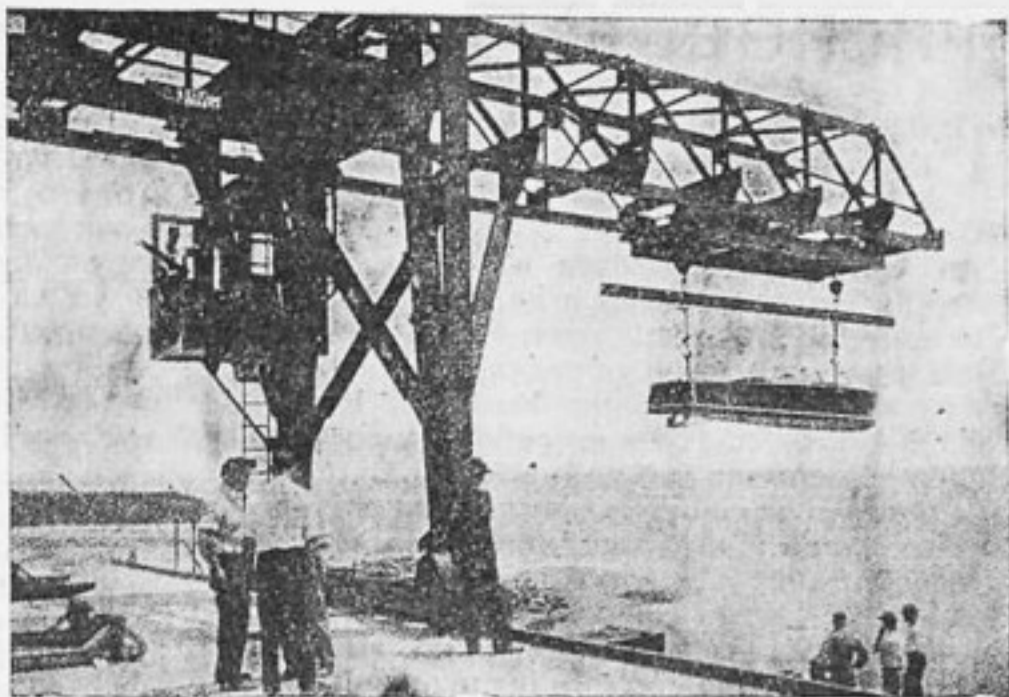
Сборка деревянных корпусов

Нам представляется, что в ближайшее время следует поставить этот вопрос на обсуждение сначала общественных организаций, а затем и хозяйственных органов, и одновременно приступить к выбору наиболее пригодных типов моторных лодок, которые должны будут строиться массовым порядком.

Последний вопрос наилучшим образом, как нам представляется, может быть разрешен путем организации Автодором соответствующего конкурса.

Г. З.

Редакция предполагает дать в одном из очередных номеров специальную техническую статью о мотолодках.



Пятитонный кран спускает готовую лодку на воду для испытания

РАБСЕЛЬКОРОВСКОЕ ДВИЖЕНИЕ — НА ВЫСШУЮ СТУПЕНЬ!

ОСНОВНОЕ, что отличает пролетарскую печать от печати буржуазной это то, что пролетарская печать не только информирует, просвещает, воспитывает массы но, самое главное, она организует их на выполнение задач, поставленных партией и рабочим классом на каждом данном этапе.

Пролетарская печать — это печать рабочих масс, и те, кто делают газету (журналы пока значительно меньше), выросшая рабселькорская армия — лучшие рабочие ударники и крестьяне-колхозники.

Постановление ЦК ВКП(б) о перестройке рабселькорского движения поднимает его на еще большую политическую высоту. Если в первый период развития движения рабселькор был сигнализатором, вскрывающим недочеты, бюрократизм, злоупотребления в советском аппарате, то теперь рабкор — организатор масс для социалистического строительства, для развернутого наступления под руководством партии на классового врага. Теперь рабкор должен глубоко вникать во все важнейшие вопросы социалистического строительства, должен мобилизовать массы показом как отрицательного, так и положительного опыта.

Рабселькоры должны быть в первых рядах за овладение техникой производства, упорно борясь за количественные и качественные показатели промфинплана, — говорит директива ЦК.

Поэтому рабселькор не может ограничиться общими задачами, а должен конкретизировать эти задачи применительно к тому участку, где он сам работает и который он сам хорошо знает.

Задачи журнала „За рулем“, работающего в области автодорожного строительства, — всемерно бороться за осуществление автомобильной и тракторной пятилетки, за своевременное окончание строительства, монтажа и пуска автотракторных гигантов, за хорошие дороги, за бережное отношение к трактору и т. д.

Рабселькоры „За Рулем“, активисты-автодорцы должны помогать в этом журналу.

Рабкоры и ячейки Автодора автостроительства Ваше дело через журнал „За Рулем“ бороться за все то, что улучшит качество и ускорит сроки строительства, за полное и разумное использование механизмов, за рационализацию, за удешевление себестоимости.

Рабселькоры и автодорцы колхозов, совхозов, МТС, гаражей! Вы должны бороться против обезлички, за прикрепление к тракторам за высокое качество ремонта, и ухода за машинами, за экономию горючего и т. д.

Социалистическое соревнование, ударничество, повышение норм выработки шоферов, трактористов, автостроителей, ремонтно-дорожных бригад, достижения, хорошие примеры наряду с разоблачением негодного, гнилого, оппортунистического — все это должны показывать рабкоры, селькоры, рабкоровские бригады.

На каждом важном участке автодорожного строительства необходимо организовать рабселькорский пост, который возьмет под свой контроль выполнение производственного плана.

Рабселькоры-одиночки, рабкоровские бригады и посты должны больше приблизиться к журналу, помогая ему в выдвижении и проталкивании важнейших вопросов, давая журналу темы и задания, критикуя и исправляя его недочеты.

Журнал „За Рулем“ должен подготовить из активных рабселькоров, автодорцев кадры авторов и журналистов. Для этого надо прикреплять к отделам журнала рабкоровские бригады; эти бригады под руководством редакционного работника должны будут выполнять оперативную работу, превращаясь этим самым в практикантов, а затем в настоящих редакционных работников.

При активном участии рабселькорских масс журнал „За Рулем“ должен стать подлинным организатором масс для борьбы за генеральную линию партии, за автомобилизацию СССР, за скорейшее выполнение автотракторной и дорожной пятилетки,

ПРИСПОСОБИМ „ФОРДЫ“ К НАШИМ УСЛОВИЯМ

ПРИНЯТАЯ к производству Нижегородским автомобильным заводом модель представляет собою копию фордовской модели 1930 г.

Эта машина при работе в наших условиях обнаруживает ряд слабых и неприспособленных к нашим требованиям мест. Ряд дефектов машины уже полностью определен; целый ряд других еще недостаточно выяснен. Изучение этих дефектов, изучение работы „фордов“ в наших условиях и введение соответствующих изменений в конструкцию машины составляет одну из задач Нижегородского завода.

После пуска и установления нормального хода производства завод приступит к второй части этой задачи; к выполнению же первой части завод, через свой технический отдел, уже приступил.

В техническом отделе поставлено изучение работы „фордов“ путем собирания сведений от автохозяев и их систематического учета. Успех этой работы в большой степени зависит от самых автохозяев, от их отношения к этому большому делу.

Не нужно доказывать, что в интересах самих автохозяев — добиться устранения слабых мест машины и получить машину наиболее отвечающую нашим требованиям.

Автохозяева должны серьезно отнестись к этому делу и немедленно организовать изучение работы „фордов“ и имеющихся у них недостатков. Все накопленные данные и свои предложения следует направлять в технический отдел автозавода, Н.-Новгород.

Для лучшего использования направляемых материалов необходимо, чтобы они составлялись по некоторой системе. Сводные ведомости дефектов должны составляться за определенный срок (например, поквартально), который должен быть указан.

Затем должно быть указано количество машин, для которых составлена ведомость и производился учет.

При наличии отдельных недостатков надо указывать количество замеченных случаев. Только при этих данных можно производить количественное сравнение материала и оценку серьезности дефекта. Безусловно ценно и указание километража, после которого наблюдается дефект, причины его и прочее. Примерная форма ведомости, которая может быть рекомендована приведена ниже (форма 1).

Для изучения и регистрации дефектов можно пользоваться различными способами (учет с дефектных актов и прочее), но один из них можно рекомендовать, как дающий хорошо систематизированный материал. Способ этот заключается в том, что ведут систематический учет дефектов каждой машины путем занесения сведений о них в хронологическом порядке в соответствующие ведомости. Примерная схема ведомости дана в форме 2. Ведомость заводится на каждую машину и заменяется новой по мере заполнения.

Если учет заводится не для новой машины, желательно зафиксировать состояние машины: километраж, произведенные ремонты и происшедшие поломки (для этого можно воспользоваться формой 3).

Если учет ведется по этому типу, то ведомости можно направлять непосредственно техническому отделу, без предварительной обработки в сводные ведомости.

Учет дефектов „фордов“ при работе в наших условиях должен быть налажен автохозяевами немедленно.

Совместными усилиями автозавода и автохозяев автомобиль „Форд“ будет более полно отвечать требованиям, предъявляемым нашими условиями.

В. Губанов

Н.-Новгород, Автозавод

Форма 1

Автохозяйство

Сводная ведомость дефектов и конструктивных недостатков, обнаруженных при эксплуатации автомобилей „Форд“

За срок с по

Количество машин, по которым велся учет для составления ведомости:

Легковых А.....штук. Грузовых АА.....штук.

№№ по пор.	Наименование детали	№№ по каталогу Форда	Модель машины и год выпуска	Сущность дефекта	Причины и условия образования дефекта	Предлагаемые меры устранения дефекта	Средний километраж образован. дефекта	Примечания

Форма № 2 включает ведомость дефектов и конструктивных недостатков, обнаруженных при эксплуатации автомобиля. Вверху ведомости должно быть указано автохозяйство, год выпуска автомобиля, номер двигателя. В графах должны быть указаны: дата образования дефекта, наименование дефектной детали, номер по каталогу Форда, километраж, в чем заключается дефект, причины и условия образования дефекта, предлагаемые и принимаемые для устранения дефекта меры.

Форма № 3 включает ведомость технического состояния автомобиля (двигатель № ...) к моменту заведения учета дефектов и конструктивных недостатков, обнаруживаемых при эксплуатации. Вверху в ведомости указывается дата ее заполнения, время поступления автомобиля в эксплуатацию и километраж к моменту заведения ведомости. В графах указывается характер происшедших аварий, произведенные ремонты и примечания.

ВСЕСОЮЗНЫЙ СЪЕЗД СОЮЗА РАБОЧИХ МЕСТНОГО ТРАНСПОРТА

4 МАЯ в Ленинграде открылся VIII Всесоюзный съезд союза рабочих местного транспорта.

С докладом о работе и задачах союза Местран выступил председатель ЦК союза тов. Черемухин.

Докладчик подчеркнул, прежде всего, что на фоне больших успехов социалистического строительства ярко выделяется своей отсталостью местный транспорт. Работа автопарка не поспевает за темпами роста грузооборота, при чем этот разрыв продолжает расти.

До сих пор местный транспорт не имеет единого центра, планирующего и регулирующего как автомобилизацию и дорожное дело страны, так и экономику эксплуатации.

Особое значение перед лицом стоящих задач приобретает подготовка и переподготовка кадров. Необходимо дифференцировать подготовку шоферов в зависимости от той работы, какая им предстоит.

В заключение тов. Черемухин остановился на дискуссии о типе автомобиля на страницах „Гудка“, материал о которой мы даем в этом номере.

С большим докладом об итогах работы местного транспорта за отчетный год выступил зам. начальника Цудортранса тов. Перепелкин.

Отчетный год Цудортранс провел под знаком выкорчевывания из аппарата центра и мест остатков вредительства и ликвидации его последствий.

В 1931 г. местный транспорт вступил с весьма скромными достижениями. Насколько узким местом в системе всего социалистического транспорта является автотранспорт, видно хотя бы из того, что грузооборот возрос с 570 млн. тонн до 1054 млн. тонн, а автотранспорт по своей тяговой силе остался стабильным.

Дорожное строительство в прошлом году было закончено с огромным прорывом и выполнено по дорогам общесоюзного значения на 70—80%, а по остальным дорогам — еще меньше.

Нужно принять все меры к тому, чтобы трудовое участие населения в дорожном строительстве, запроектированное на 292 млн. руб., было полностью использовано.

Важнейшей задачей по линии автотранспорта является мобилизация внутренних ресурсов. Достаточно указать, что одного масла мы теряем ежегодно 14 тыс. тонн. Нам необходимо поставить практику регенерации смазки, о чем имеется и постановление правительства.

В конце своего доклада тов. Перепелкин остановился на той организационной неразберихе, которая до сих пор существует в автотранспорте. Так, ненормально то положение, что строительство дорог у нас зависит от ручки железных дорог. Должен быть создан единый наркомат безрельсового транспорта, в который должны быть введены такие хозяйственные организации, как Союзтранс и Авторемснаб. Только этим путем можно, по мнению тов. Перепелкина, действи-

тельно организовать работу местного транспорта.

Доклад вызвал оживленные прения, в которых выступило 26 человек. Делегаты с мест указывали на ряд больших недостатков в работе Цудортранса. Работа на местах шла исключительно самотеком и Цудортранс не мог справиться даже с вопросами планирования (тов. Дуарский — Москва). За двухлетний период между двумя последними съездами Местрана Цудортранс не перестроился (тов. Гавшин — Москва). На наших крупнейших строительствах эксплуатация автотранспорта поставлена безобразно, примером чему может служить хотя бы Магнитогорск (тов. Егоров — Урал).

Все делегаты настаивали на необходимости организации наркомата или коренной перестройки работы Цудортранса. О необходимости улучшения работы местного транспорта говорил в заключительном слове и тов. Перепелкин.

Тов. Полуян в докладе о работе Союзтранса указал, что за год своего существования Союзтранс превратился в крупнейшую транспортную организацию и его парк вырос с 724 до 2931 грузовых машин.

Однако качественных измерителей по автотранспорту Союзтранс не выполнил. Если для Ленинграда и Москвы суточный пробег машины был запроектирован в 120 км, а для остальных городов Союза — в 100 км, то фактический пробег составил для Москвы 104 км, для Ленинграда — 112 км, а по остальным городам, за исключением Киева и Нижнего, выразился всего в 75 км.

Коэффициент использования пробега почти не подымается выше 54—55% и таким образом мощность автопарка всего Советского Союза используется только на 50%.

Выступавшие в прениях делегаты резко критиковали Союзтранс за его неповоротливость и бюрократизм. Они отмечали, что новое правление еще не ликвидировало оппортунизма старого руководства.

Союзтранс, взяв правильный курс на максимальную эксплуатацию машины, проводит его без всякого плана; живого руководства местами не было, как не было и проверки собственных директив.

В заключительном слове тов. Полуян признал правильность критики работы Союзтранса.

На съезде выступил ответственный секретарь ЦС Автотора тов. Фельдман, речь которого мы приводим ниже.

В последнем заседании съезда был избран новый состав ЦК в количестве 65 человек. В заключительной речи избранный председателем ЦК союза Местран тов. Черемухин указал, что работа съезда должна дать перелом в работе местного транспорта и вывести его из „узкого места“.

Жестокая самокритика на местах должна вскрывать все ненормальности работы.

Союз преодолет трудности роста, борясь под руководством ленинской партии с оппортунизмом, обломовщиной и рабскими темпами.

АВТОДОР В БОРЬБЕ ЗА МЕСТНЫЙ ТРАНСПОРТ

Выступление тов. Фельдмана на с'езде рабочих местрана



Колонна мотоциклистов-автодорожцев на Красной площади во время парада 1 мая

ТОВАРИЩИ, разрешите мне передать вашему с'езду горячий привет от президиума Автодора, от того отряда советской общественности, который вместе с вами борется за автомобилизацию нашей страны, за проезжую культурную дорогу, потому что автомобилизация без культурной дороги немыслима.

Задачей огромной важности является проблема моторизации нашей страны,— проблема проникновения мотора во все поры нашей хозяйственной жизни. Тов. Сталин на конференции хозяйственников поставил во всей широте вопрос о необходимости овладения техникой. Что это значит? Это значит, прежде всего, овладеть машиной, в том числе автомобилем, мотоциклом, моторной лодкой, глиссером, аэросанями, т. е. как раз теми объектами, вокруг которых сосредоточена работа нашего общества.

Вы вправе спросить нас, Центральный совет Автодора, какую работу проделало наше общество за несколько лет своего существования? На сегодняшний день в рядах Автодора числится 1.030.000 членов. Эта цифра сравнительно невелика, но я уверен что при содействии вашего союза нам удастся не только поднять качество работы Автодора, но и умножить — удвоить или утроить — количество членов нашего общества.

Важно то, что в Автодоре уже на сегодняшний день числится 59% рабочих и 17% крестьян, преобладающая часть которых колхозники. Это уже определяет социальное лицо нашей организации, ее общественную значимость.

Автомобильная и дорожная секции проделали за последний год довольно значительную работу. При помощи наших коллективов и наших постов, при помощи специальных бригад, в которые вошли

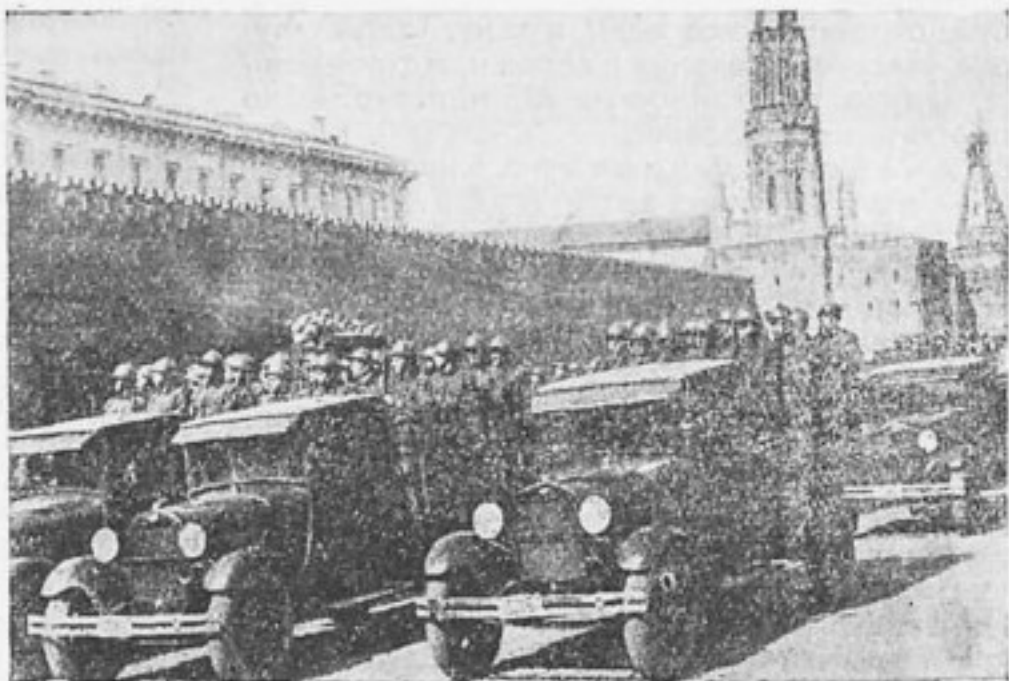
рабочие с производства, инженеры, техники и другие работники нашего общества, мы обследовали состояние заводов АМО, Ярославского, автосборочного в Москве и т. д.— и чем могли помочь устранению ряда недостатков. Мы внимательно следим за ходом и развертыванием строительства Нижегородского автогиганта.

В ближайшее время мы соберем конференцию коллективов ячеек нашего общества на предприятиях, обслуживающих Нижегородский завод. Надо, чтобы члены нашего общества и члены вашего союза подготовились к этой конференции.

По линии активного содействия дорожному строительству общество начало свою работу по-настоящему совсем недавно. Проблема дороги была до самого последнего времени

слабым звеном в работе нашего общества. Первые серьезные шаги были сделаны осенью прошлого года, когда мы провели интересный опыт в Чувашии. На примере этой республики мы показали, что можно дорожную пятилетку за два месяца выполнить на 75%.

Скажу несколько слов о подготовке кадров и о военной работе. Приведу цифры, которые лучше всего убеждают: достаточно сказать, что только в одних кружках и на курсах общества занято автоучебой свыше 60 тыс. человек. На фоне недавнего процесса вредителей и готовящейся интервенции военная работа общества требует особого внимания. В прошлом году, осенью, наши организации впервые приняли участие в маневрах рабоче-крестьянской Красной армии. В этих маневрах участвовали, главным образом, члены вашего профсоюза, и здесь наша организация показала себя не с плохой стороны, что было отмечено в приказах военного командования.



Автомобиль на службе Красной армии

В первомайский парад этого года мы впервые вышли на Красную площадь в Москве, выставив довольно большой автототряд.

Мне хочется еще привлечь ваше внимание к той работе, которая проводится нашей секцией зимнего и водного моторного транспорта. Здесь два объекта, которые вас не могут не интересовать; это—аэросани и глассер. Нам пришлось долго бороться за то, чтобы добиться признания этого вида транспорта. Мы организовывали для популяризации этого дела специальные пробеги аэросаней и глассеров, которые при испытании показали, что могут занять очень видное место в деле моторизации нашего транспорта.

Не ограничившись пробегом опытных экземпляров аэросаней, мы провели зимою этого года первый большой пробег аэросаней серийного производства, а сейчас готовимся к тому, чтобы совместно с Всесоюзным объединением гражданского воздушного флота наладить работу постоянно действующих линий аэросаней и глассеров. С целью популяризации глассеров мы открыли недавно в Москве первую всесоюзную выставку глассеров, которая создана силами автодорожного актива.

Какие основные и важнейшие проблемы стоят перед Автодором и союзом местного транспорта, какие проблемы должны быть разрешены нашими совместными усилиями? Первый и важнейший вопрос—это, по-моему, поднятие труддисциплины в наших автохозяйствах. Нужно добиться, чтобы к машине относились не как к казенному имуществу, а как к собственности пролетарского государства.

Вторая проблема—это борьба за хорошую культурную дорогу. На общем фоне наших крупнейших достижений бездорожье выделяется грязным пятном и грозит создать прорыв на целом ряде участков нашего строительства.

Совершенно очевидно, что и ваш союз заинтересован в том, чтобы во всю ширь поставить вопрос о борьбе с бездорожьем.

За последнее время усиленно дебатруется вопрос о том, какая машина нужна Советской стране—многотоннажная ли машина или небольшая легкая машина фордовского типа. Наше хозяйство несомненно сильно нуждается в многотоннажной мощной машине. И здесь, очевидно, нам придется мобилизовать все общественное мнение для того, чтобы добиться известного сдвига в отношении пересмотра программы тех наших автозаводов, которые призваны дать нам многотоннажную машину.

Но это отнюдь не значит, товарищи, что можно отказаться от легкой машины. И когда



Моторизованная часть Красной армии

некоторые товарищи начинают поход против легкой машины, когда кое-кто договаривается до того, что, мол, лозунг „автомобиль—трудящимся“ сейчас устарел, то нужно прямо сказать, что у этих товарищей, чрезвычайно внешне „левых“ на деле, мысль реакционна.

От легкого автомобиля мы не откажемся, не откажемся и от лозунга „Автомобиль—трудящимся“.

Что такое лозунг „Автомобиль—трудящимся“?

Это значит, товарищи, автомобиль—заводу, автомобиль—колхозу, автомобиль—для целого ряда потребностей хозяйственного и оборонного порядка и, наконец, автомобиль—для индивидуального пользования рабочих и колхозников. Надо, наконец, понять, что автомобиль не есть средство роскоши. Автомобиль—это средство транспорта, автомобиль—это средство передвижения. Вот почему мы будем бороться за автомобиль (тяжелый и легкий), как мы боролись до сих пор.

Еще один вопрос, который необходимо здесь поставить. Мы считаем, что сейчас назрело время, когда организационные формы органа, который призван руководить нашим автодорожным строительством, должны быть пересмотрены. Если Цудортранс оставить сейчас в таких рамках, как до сих пор, если он останется в системе НКПС, то он не сможет развернуть работы нужным образом и надлежащими темпами. Это совершенно очевидно.

Центральный совет Автодора ставит вопрос о создании специального автодорожного наркомата, который мог бы обеспечить с большим успехом, чем Цудортранс, выполнение нашей автодорожной пятилетки в кратчайший срок.

В заключение позвольте выразить твердую уверенность, что работа нашего общества везде и всюду как в центре, так и на местах, в дальнейшем встретит полную поддержку со стороны вашего союза, и что общими усилиями Автодора и вашего союза мы добьемся выполнения с максимальным успехом автотранспортной и дорожной пятилетки.

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

НОВЫЕ КОНСТРУКЦИИ АМОРТИЗАТОРОВ

ИЗ ЦЕЛОЙ серии появившихся за последнее время амортизаторов наибольшего внимания заслуживают гидравлические амортизаторы Ньютон, представляющие собою группу телескопически расположенных цилиндров (рис. 1).

Рис. 1. Разрез амортизатора Ньютон. 1—пробка для направления амортизатора, 2—буферная камера, 3—пробка, 4—верхний плоский клапан, 5—цилиндр, 6—регулирующий винт, 7—скользящий клапан, 8—поршень, 9—нижний плоский клапан, 10—пылепредохранитель, 11—поршневая скалка, 12—уплотнение

Верхние цилиндры прикрепляются к раме автомобиля, а нижние — с пылепредохранителем и поршневым штоком — к осям передних колес.

В момент прохождения колеса над какой-нибудь резкой выпуклостью пути или толчка о препятствие ось автомобиля стремится приблизиться к раме; поршень амортизатора перемещается вверх, плоский клапан поднимается со своего места и образует в днище поршня проход для жидкости из верхней полости цилиндра в нижнюю. Жидкость заполняет нижнюю полость цилиндра и сжимает находящийся в ней воздух, создавая этим самым мощный амортизирующий эффект.

Верхний и нижний плоские клапаны отрегулированы при помощи натяжной пружины таким образом, что полость среднего цилиндра всегда бывает заполнена жидкостью, уровень которой доходит до верхнего клапана. Всякая потеря жидкости (случайная или нормальная,

от испарения) немедленно компенсируется из этого источника.

Винтовая пробка сверху амортизатора служит для наполнения его жидкостью, примерно через каждые 8—10 тыс. км пробега автомобиля. Общий вид установленных амортизаторов дан на рис. 2.

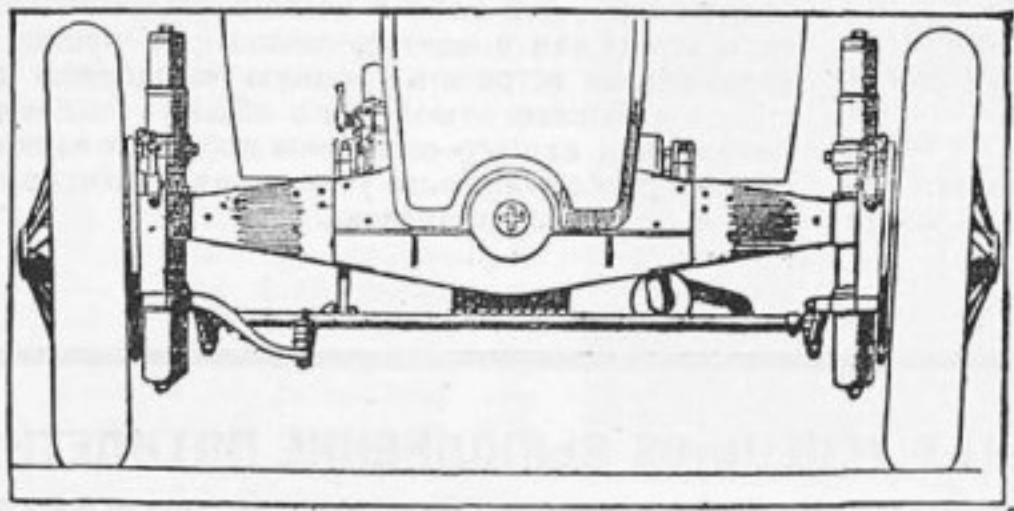


Рис. 2. Общий вид установленных на машине амортизаторов

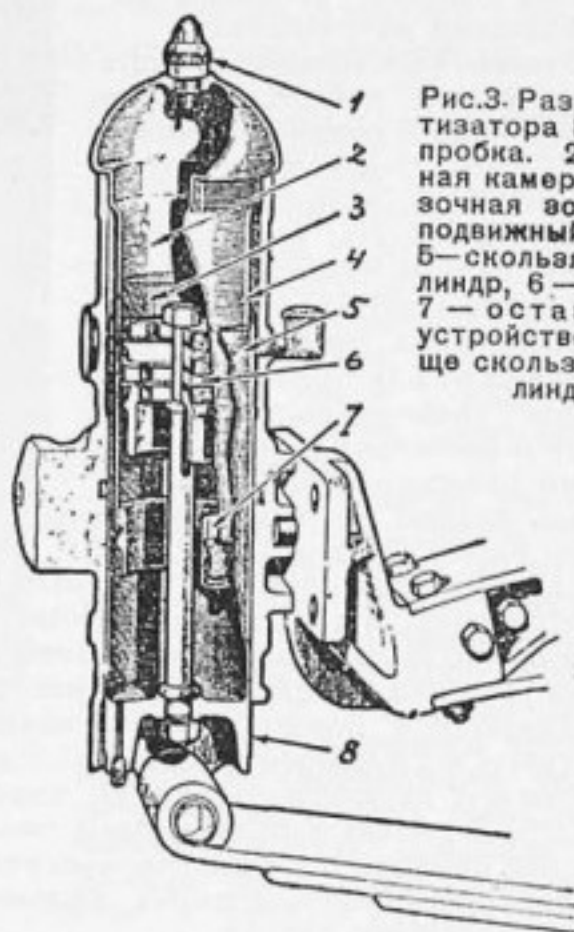


Рис. 3. Разрез амортизатора Грюсс. 1—пробка, 2—воздушная камера, 3—смазочная зона, 4—неподвижный цилиндр, 5—скользящий цилиндр, 6—поршень, 7—остановочное устройство, 8—днище скользящего цилиндра

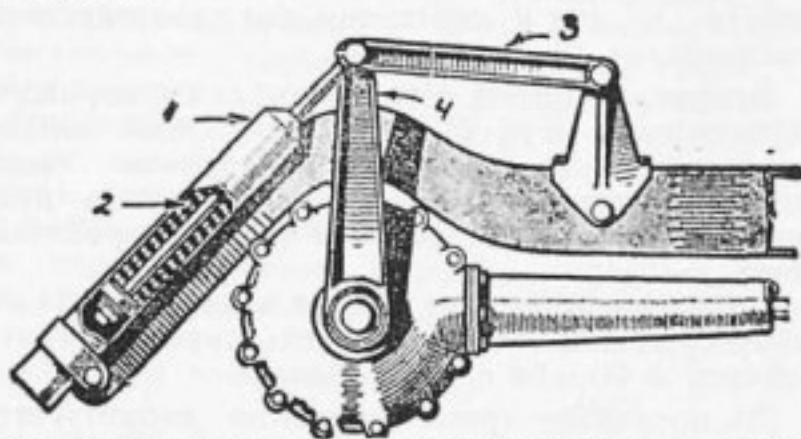


Рис. 4. Пружинный амортизатор задней оси. 1—цилиндр, 2—винтовая пружина, 3—радиальная тяга, 4—рычаг, опирающийся на заднюю ось.

Фирма Грюсс выпустила для связи рамы с перетяжными рессорами автомобиля пневматические амортизаторы (рис. 3).

Каждый амортизатор имеет стальной цилиндр, ввинченный в чугунную отливку с лапой для прикрепления к клыку рамы. Средняя часть этого цилиндра несколько сужена для обеспечения свободного прохода другому стальному скользящему цилиндру, с массивным дном и пальцем для захвата рессоры. В дно скользящего цилиндра жестко вставлен чугунный поршень с тремя кожаными манжетами, улучшающими плотность прилегания поршня к стенкам неподвижного цилиндра.

Для уменьшения колебаний рессоры внутри амортизатора имеется специальное кольцо, препятствующее большому опусканию поршня.

Интересная конструкция пружинного амортизатора для задней оси разработана инженером Ватсоном. К концу каждой балки прикреплен цилиндр (рис. 4) с винтовыми пружинами, действующими на круглую тягу, шарнирно-связанную с другой тягой, вращающейся на стойке, и рычагом, опирающимся на заднюю ось автомобиля.

Крайняя дешевизна и простота устройства этого механизма способствуют быстрому внедрению его в категорию легких машин.

Из новейших механизмов, применяемых для амортизации карданного вала, самым интересным является прибор Аткинсона.

К кожухам вала коробки скоростей и универсального шарнира приделаны фланцы и специальные стальные кольца (рис. 5), служащие опорой для двух чугунных дисков. В дисках сделаны концентрические выточки с пружинами, стремящимися раз'единить диски между собою. Боковые поверхности дисков примыкают к полотнищам из феррода. Для устранения влияния радиальных усилий на диски и возможности переноса пружин в места со-

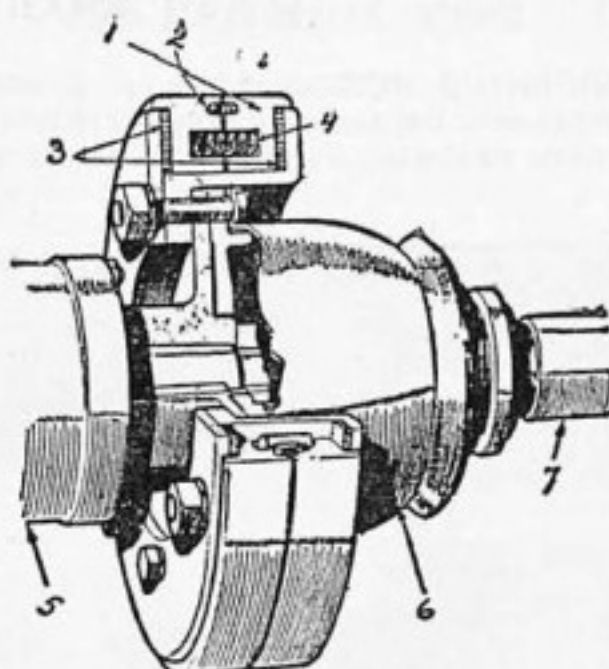


Рис. 5. Амортизатор карданного вала Аткинсона, 1—чугунный диск, 2—медное кольцо, 3—ферродо, 4—пружина, 5—кожух коробки скоростей, 6—кожух универсального шарнира, 7—карданный вал.

прикосновения дисков заложено медное кольцо эллиптического сечения.

Этот прибор почти совсем уничтожает вибрации карданного вала.

Инж. А. Коростелин

ДОРОГИ И АВТОМОБИЛИ ВО ВСЕМ МИРЕ

Сильное сокращение рабочих вынуждена была произвести в связи с мировым кризисом итальянская автомобильная промышленность. За один месяц число занятых рабочих уменьшилось с 23 310 до 21 748 чел.

Итальянские автозаводчики вводят на заводах неполный рабочий день. Курс акций автомобильных компаний сильно упал на бирже.

Немецкая печать сообщает подробности о работе Фордовского завода в Кельне. Завод будет выпускать в одну смену 75 легковых и около 35 грузовых автомобилей. При трехсменной работе выпуск завода составит 200 машин. В первом году на заводе будет занято от 1 500 до 2 000 рабочих.

Западная печать в последнее время усиленно пишет об изобретенном неким Пушеном свинцово-цинковом аккумуляторе, который должен произвести большой сдвиг в электрооборудовании. На Парижской автомобильной выставке демонстрировались первые модели изобретения Пушена. Будем ждать деловых сообщений о том, в какой мере перед нами действительное достижение.

Для смягчения достигшей огромных размеров безработицы английское правительство отпустило 1 852 000 фунт. стерл. на улучшение существующих и постройку новых дорог и мостов.

За последний год в Соед. Штатах было издано до 140 правительственных постановлений об автомобильном движении. В 11 штатах введено принудительное страхование от несчастных случаев, освобождая этим владельцев автомобилей от ответственности за увечья при авариях.

Югославия до сих пор не имеет собственного автопроизводства. Только сейчас начаты переговоры о постройке автозавода под руководством одной из иностранных фирм. По всей вероятности этот завод будет выпускать полугрузовики Ситроен.

Новый тип гаража круглой формы строится в Кельне. Он вмещает всего 19 машин. Отделения для машин расположены радиально. В центре находится бюро, из которого можно обозревать весь гараж. У въезда устроена бензиновая колонка и два магазина—резины и запасных частей.

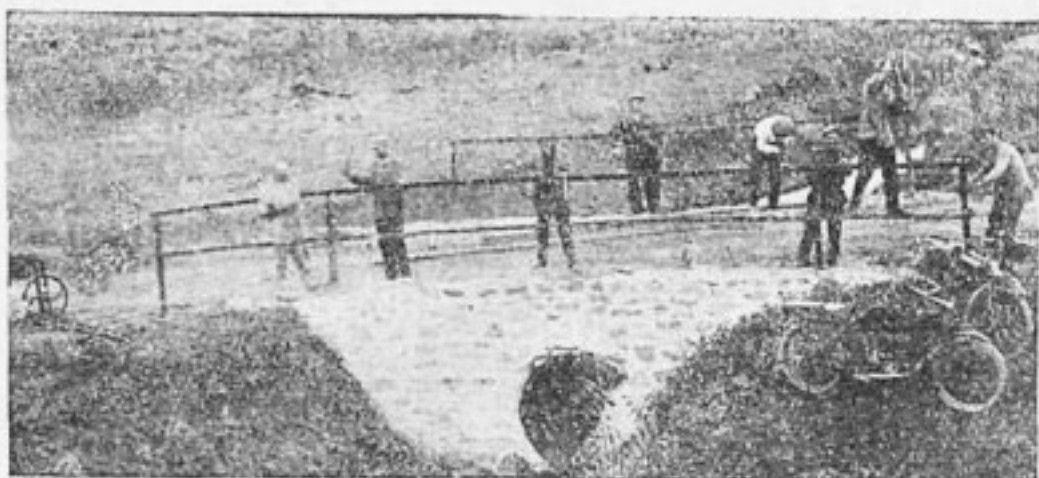


Из рекламных соображений для лучшего привлечения потребителей некоторые фирмы придают дорожным автомобильным станциям неожиданные экзотические формы. На фото—американская дорожная автостанция, имитирующая своим внешним видом вигвам (жилище индийских племен).

на бензиновая колонка и два магазина—резины и запасных частей.

НАШ КОЛЛЕКТИВ РАБОТАЕТ

КОЛЛЕКТИВ АВТОДОРА при Донсоде ст. Переездная с первых дней существования нашел пути разрешения стоящих перед ним задач.



Мост через речку Белую, выстроенный силами автодоровского коллектива при Донсоде (ст. Переездная)

В 1930 г. выполнена своими силами постройка капитального моста, правда, не на большой, но на очень досадной, особенно в весенний разлив речке — Белой. Работа эта закончена, проверена и признана настоящим хорошим мостом, несмотря на уверения некоторых старых путейцев, что так мосты не делаются.

Наш коллектив поступил так: узнали в совете, что нужен мост, заручились согласием совета на оказание помощи, если потребуется, и приступили к работе, и сейчас не нужно проезжать и обходить за километры.

Надо сказать, что коллективом за три года существования выстроено не одно дорожное сооружение.

Кроме этого коллективом были организованы курсы шоферов, окончившие участвовали в осенней посевной кампании по обработке земли на тракторах. Сейчас курсы заняты новым набором слушателей. Для учебных целей и нужд коллектив имеет отпущенный заводом Донсода и капитально отремонтированный автомобиль.

С текущего года коллективом организуется автомобильное сообщение между Переездной и рубежное через Лисичанск. Уже внесено

2500 руб. для приобретения „Форда“.

Коллектив Донсода считает, что при том сочувствии, которое оно встретило со стороны Лисичанского района и горсовета Верхнего можно осуществить задачи, стоящие перед Автодором.

Рыжыло

Ст. Переездная

УТОПАЕМ В ГРЯЗИ И БЕЗДОРОЖЬИ

НЕ БЛАГОПОЛУЧНО обстоит дело с дорогами в Детском селе. Есть такие участки дорог, где ходить возможно только в болотных сапогах. Но еще хуже этого — колодцы городской канализации, которые часто находятся без крышек и заплывли грязью. Проезжающие автомобили и лошади могут свободно остаться без колеса и ног. Ухабов и ям по нескольку лет не выравнивают.

Дорога к вокзалам Варшавскому, Детскосельскому и Витебскому — в ужасном состоянии.

Загородные дороги хотя и находятся под наблюдением, но все же имеют дефекты. Например, сгребают грязь не со всей дороги, а только с середины; иногда грязь собирается в кучки и лежит до тех пор, пока не раскатится обратно по дороге и т. д.

В Детском селе есть 3-й дорожный строительный участок, работа которого, хотя бы инструктивная, не чувствуется.

П. Фирсов

Детское село

ПО СОБСТВЕННОЙ ИНИЦИАТИВЕ

НА ПРОТЯЖЕНИИ 6 МЕСЯЦЕВ после ликвидации окружного отделения Автодора в г. Умани (Украина) никакой работы не велось, коллективы распались и вся автодоровская работа прекратилась.

Сейчас у нас организовалась инициативная группа из 12 чел., которая начала работу, избрала из своего состава организационное бюро. Вся группа объявила себя ударниками и вступила в соцсоревнование по вопросу о наи-

лучшей организации коллектива Автодора и наибольшего вовлечения в члены Автодора.

Каждый из членов инициативной группы обязался в двухнедельный срок организовать не менее двух коллективов, главным образом в колхозах и производственных предприятиях.

После оформления коллективов решено организовать у нас райотделение Автодора.

Френкель

г. Умань

УДАРНИК АВТОДОРА

Письмо в редакцию журнала „За Рулем“.

Объявляю себя ударником Автодора до конца пятилетки и обязуюсь провести следующее:

- 1) Организовать у нас райсовет Автодора и наладить его работу.
- 2) Втянуть 50 новых членов в Автодор.
- 3) Наладить работу сельячейки нашего района.

4) Завербовать 50 новых годовых подписчиков на журнал „За Рулем“.

Вызываю всех членов Автодора и курсантов последовать моему примеру.

Курсант Д. Босинко

В. Тепла, УССР

К СУРОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ — СРЫВАЮЩИХ СЕВ!

АВТОТРАНСПОРТ СРЫВАЕТ завоз горючего, смазочного и семзерна для посева в зерносовхозе „Динамо“. Тракторы часто стоят из-за отсутствия горючего и смазочного. Большой прорыв получился в переброске груза. По неопытности шоферов автомашины выбывают из строя и требуют длительного ремонта. Так, например, шофер Тихомиров, не придерживаясь правил езды, налетел на машину и разбил радиатор, фары, изуродовал крылья.

Договоры по социалистическому соревнованию шоферами не выполняются, но никто за этим не следит.

Не лучше обстоит дело с тракторами. До сих пор трактористы не прикреплены к тракторам. На одном участке работает много тракторов, а на другом их не

хватает. Из-за нераспорядительности пом. директора Михеичева получается частый простой машин. Неправильно используется рабочая сила. Например, бригадира направили работать трактористом (по 3-му разряду), а трактористов посылают работать бригадирами.

Недавно Чапаевский зерносовхоз прислал в совхоз „Динамо“ 9 „кэтерпилларов-30“, которые вышли из капитального ремонта. Очевидно, чапаевцы погнались за количеством и забыли про качество, так как тракторы, даже не приступая к работе, пошли в текущий ремонт.

Ни дирекция, ни соответствующие организации пока никаких мер против этих безобразий не принимают.

Рабкор

Зерносовхоз „Динамо“

НЕСКОЛЬКО СЛОВ О МОСКОВСКИХ МОСТОВЫХ

ЛЕТОМ 1930 г. было произведено асфальтирование Бакунинской улицы. Через два дня после окончания работы улица приняла гладкую отшлифованную поверхность, которая, не продержавшись двух недель, „заболела“, дала трещины, появились рытвины и ямы.

Сейчас одна из сторон этой улицы (правая) пришла в совершенно негодное состояние, покрылась сплошными ямами, и нормальный проезд по ней невозможен.

Кто виноват — спешка ли в работе, плохое ли качество самой работы или плохое качество работников, сидящих в аппаратах дорожного строительства?

Нужно привлечь внимание общественности к строительству московских мостовых!

Автодоровец

Москва

ДЛЯ ПОМОЩИ ВЕСЕННЕМУ СЕВУ

СЛУШАТЕЛЯМИ КУРСОВ шоферов при Бийском городском Автодоре была организована специальная бригада на помощь посевной кампании.

Бригада автодоровцев собрала девять тракторов, предназначенных для машинно-тракторных станций.

г. Бийск

Шаланов

АВТОДОР В НЕМРЕСПУБЛИКЕ

АВТОДОР в НЕМРЕСПУБЛИКЕ существует с 1929 г. и насчитывает 28 коллективов с общим количеством 5000 членов. Имеется 6 автомашин, и курсовое здание, оборудованное исключительно самим Автодором. Мастерские обслуживают не только территорию Немреспублики, но перекинулись и за пределы ее.

Немавтодором за свое существование подготовлено около 1000 шоферов. При каждой сельской ячейке организован кружок по изучению автодела.

Кроме того Немавтодор открывает курсы заочного обучения по автоделу на немецком языке.

Сейчас идет подготовка к организации технической комнаты для консультации всех автороботников и трудящихся по автотехнике.

Сделано, правда, мало, но это потому, что наши советские профессиональные и партийные организации мало уделяют внимания нашей организации. До сего времени мы ютились по углам, не имея своего помещения. Сельские советы на местах тоже очень мало уделяют внимания коллективам Автодора, но несмотря на это, коллективы на селе активно участвуют во всех политических и хозяйственных кампаниях.

Немавтодор провел кампанию по сбору средств на шестиколесные машины для Красной армии. Всего собрано 2 тыс. руб.

г. Покровск

В. Санников



Кремидовская МТС (Украина). Лучшая трактористка Т. Баева (болгарка). Фото Б. Бродского (Одесса)

ШОФЕРЫ-ВОДИТЕЛИ ИЛИ ... ШОФЕРЫ ВРЕДИТЕЛИ?

В дискуссионном порядке

ЦИТ-установка, подготавливая рабочих массовых профессий, добрался и до шоферов.

Весь курс обучения шофера водителя, шофера только „рулевика“ рассчитан на 2—2½ месяца.

За эти два месяца цитовцы должны овладеть искусством управления автомашиной, регулировки карбюрации, установки зажигания, заправки мотора и колес.

Теории автодела дается очень мало, около 25 часов.

Таким образом шофер, окончивший цитовские курсы, не будучи знаком подробно с устройством автомобиля, путевыми неисправностями, сам устранить ничего не сможет и ему придется обратиться за помощью к шоферу-механику.

Даже такая машина, как „Форд“, имеет целую кучу капризов, которые, не зная всего автомобиля, не раскусить. Примерно: педаль сцепления часто перетирает провод аккумулятора на стартер, и при нажатии этой педали она входит в контакт с проводом. Мотор вдруг перестает работать.

В условиях Москвы, где такие гаражи, как Москомтранса, имеют выездные бригады, где машины ходят даже без запасных колес, и в случае прокола камеры грузовик привозит колесо,— шофер-цитовец еще найдет себе место, ибо у него будет именно то качество, которое, повторяю, в условиях работы больших гаражей требуется — прекрасное управление машиной.

Больше от него ничего не надо. Остальное сделают бригады, механики.

На окраинах Союза дело обстоит иначе.

К примеру — Минск. В Минске больших гаражей нет. Гараж Союзтранса имеет 8 машин,

гараж Церабкопа — 5 машин. В ближайшее время, по крайней мере в течение 4—5 месяцев, эти гаражи увеличат свой парк лишь на 10—15 машин.

Остальные гаражи Минска насчитывают 1—2 машины.

Конечно, подготовку кадров вести надо, но по цитовской ли программе? Если эта программа подходит к Москве, то подойдет ли она к Минску? Едва ли.

Кто их возьмет? Гаражей в 50—100 машин, где было бы целесообразно держать выездные бригады, у нас нет.

Учреждения, имеющие 1—2 машины, от „водителей“ будут открещиваться руками и ногами.

И если шоферы, окончившие 4—6-месячные курсы, в единичных случаях гробят машины „изнутри“, то кто поручится за то, что порча нутра машины, когда на них будут работать цитовцы, не примет массовых размеров из-за того, что цитовец будет лишь элементарно знать устройство машины.

„То, что русскому здорово,— то немцу смерть“. То, что может быть применено сейчас в условиях Москвы, то на окраинах, а в частности у нас в Минске ничего, кроме плохого не даст. Таково мое, да и многих мнение.

По-нашему, с цитовской программой надо было бы обождать, пока не начнут организовываться крупные гаражи.

В мелких — метод ЦИТа даст только недоразумения, порчу машин и калеченье людей: самих водителей — недоучившихся шоферов.

Интересно было бы узнать мнение товарищей с окраин Союза о целесообразности в их условиях метода ЦИТ.

Шофер-инструктор В. С. Новицкий

Минск

ХРОМАЮЩИЙ ТЕХНИКУМ

В ЦЕНТРЕ Восточно-Сибирского края — Иркутске — в 1930 г. открыт автодорожный техникум, насчитывающий больше 200 студентов.

Количество обучающихся обеспечивает запросы Восточно-Сибирского края и даже Дальне-Восточного.

Казалось бы, такому хорошему начинанию должно уделяться максимум внимания. Но на самом деле это далеко не так.

Техникум поместился в школе-семилетке и находится на правах гостя. Самостоятельно делать ничего нельзя, так как администрация школы не идет ни на какие уступки, ничем не хочет помочь и вместо деловых разговоров — вечная ругань.

Не лучше вопрос и с практикой. Вместо прохождения практики по специальности студентов направляют на обувную фабрику, кожзавод и ряд других производств, не имеющих ничего общего с автодорожным делом. От Крайтракторцентра получена заявка на 3 человека на практику в Читу по ремонту тракторов. Но когда на место приехали студенты, то там никакой работы и ремонта не оказалось, и сту-

денты вынуждены были ехать обратно. В Авто-трестестудентов заставляли мыть части, а с основной работой для практики их не знакомили.

Когда подходит время послышки на практику, дирекция и учебная часть не знают, куда направлять студентов.

План по учебе и практике не выполнен на 30—35%. Эти цифры говорят, что в техникуме не все благополучно.

Преподавательский состав не совсем соответствует назначению. Дисциплина не на должной высоте. Есть пропуски без уважительных причин. Учебниками и инструментами техникум обеспечен плохо. В монтажной стоят четыре негодных мотора, у которых нехватает частей; поэтому студенты, проучившись в техникуме целый год, не умеют пускать мотор, уже не говоря о его регулировке. Дисциплина в техникуме хромает, студенты пропускают занятия без уважительных причин.

Таковы условия, в которых работает Иркутский автодорожный техникум. Крайдортранс об этом знает, но мер никаких не принимает.

г, Иркутск

В. Житов

НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД!

УХАРЬ-ШОФЕР!

Угробили, налетев на сосну, почти новую машину, принадлежащую спиртовому заводу в Журавицком районе. Завод расположен в 51 км от ж. д. и, несмотря на то, что доставка груза производилась на лошадях и удорожала стоимость продукции, администрация отнеслась к эксплуатации машины без внимания. Машиной рулили все, кому не лень. Последний „герой“, мчавшийся со скоростью 60 км в час по шоссе, врезался в сосну. От такой встречи у машины разбит картер мотора, коробка скоростей; рама и ось согнулись в дугу; подшипники и другие части разбиты вдребезги. Сейчас завод без машины, а „герой“ до сего времени не наказан.

Автодоровец

г. Рогачев



У нас в школе поставили художественно-отделанную доску, агитирующую за овладение техникой

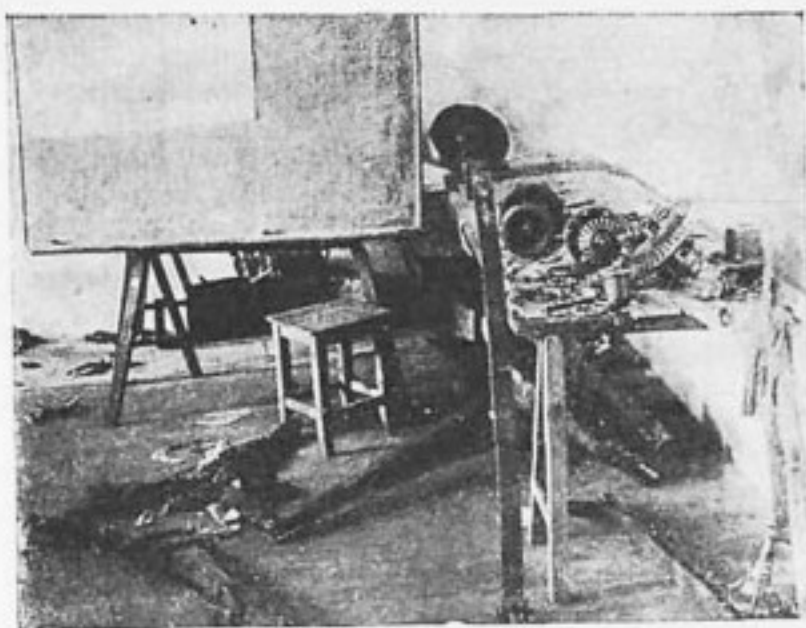
ЭНТУЗИАСТЫ С ПРОХЛАДЦЕЙ

Развились курсы шоферов, организованные специально для начсостава гарнизона при доме Красной армии в Виннице. Сперва все охотно взялись за дело, а потом понемногу энтузиазм затих.

Преподаватели перестали ходить на занятия. горотдел Автодора не принимал никаких мер, В результате убили три месяца дорогого времени и все пошло прахом из-за безответственности вполне серьезных людей.

Виттер

Винница



В то же время в нашей автодоровской комнате постоянно бывает так...

„НИЩИЕ“

Отказываются вступить юридическими членами о-ва Автодор Бийская контора Союзтранса, Буланихинская и Б.-Угрениевская машинно-тракторные станции, мотивируя тем, что на это дело им не отпускают средств.

К. Лаксин

г. Бийск

ТЕПЛАЯ СЕМЕЙКА

По два велосипеда (дамский и мужской) получили для себя братья Кузнецовы, избранные в правление Таганрогского автодора, в то время как рабочие, еще год назад уплатившие деньги за велосипеды, до сего времени не могут их получить.

Нужно проверить, на каком основании им выданы четыре велосипеда!

Автодоровец

Таганрог

КТО ОТВЕТИТ ЗА МАШИНУ?

Проработав 7—8 месяцев рабочим на машине, шофер Тисленко был допущен без права езды в качестве водителя машины конторы „Водоканалстроя“ в хуторе Свитличное (Донбасс) и, заморозив бак, вывел машину из строя.

Сейчас самое горячее время, а администрация занята поисками бака. До сего времени даже не составлен акт о порче автомобиля.

Тракторист

Хутор Свитличное

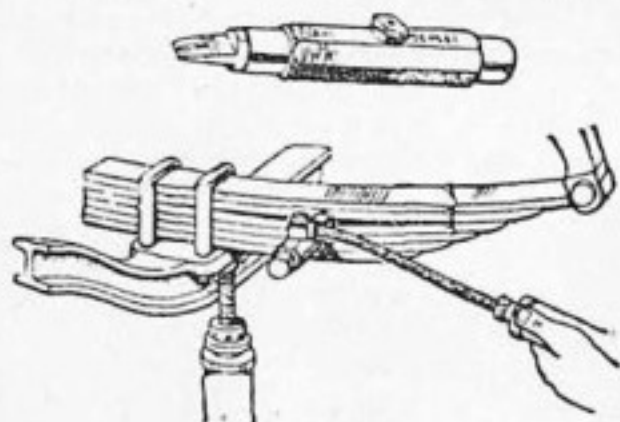


...А иногда бывает и так

НА СЛОВАХ И НА ДЕЛЕ. Фото-письмо Вержовского (N-ская артшкола).

СМАЗКА АВТОМОБИЛЬНЫХ РЕССОР НОВОЕ ВЕЗДЕХОДНОЕ УСТРОЙСТВО

Рессоры большинства машин находятся далеко не в блестящем состоянии из-за трудности смазки между отдельными, составляющими их пластинами. На английском рынке появилось очень интересное приспособление, позволя-



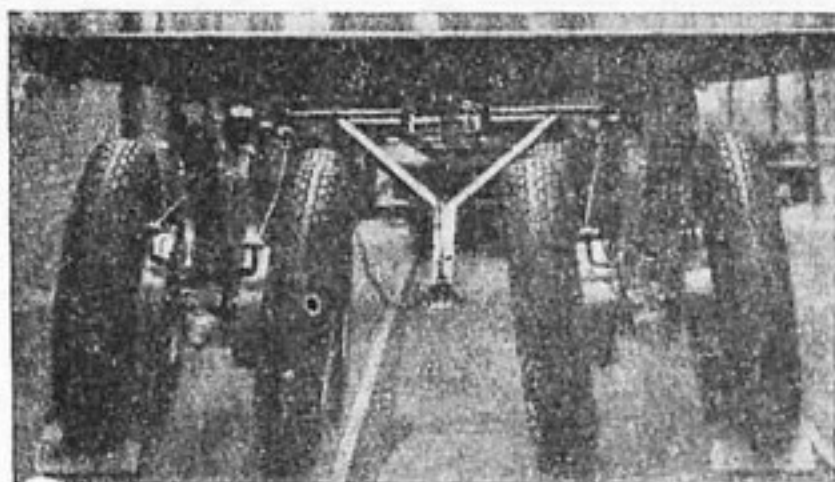
ющее просто и без особых усилий смазывать рессоры.

Это—клинообразный металлический наконечник с отверстием внутри, присоединяемый к обычному ручному насосу для жидкостей. Ударом молотка наконечник осторожно вгоняется между рессорными пластинами и легко вводит туда смазку, подаваемую насосом. Каждый насос имеет набор из трех разных размеров наконечников.

ШКОЛЬНИКИ-ИНСТРУКТОРА

Увеличение числа несчастных случаев заставило некоторые города Америки создать кадры добровольцев-инструкторов по уличному движению из учащихся старших групп школ.

По окончании обучения им поручают следить за передвижением малышей.



В Германии сконструировано новое устройство подвески колес для тяжелых грузовиков и тягачей. „Ось“ состоит из 4 колес, расположенных попарно. Каждая пара имеет сильную продольную рессору и может качаться. Рамы и кузов совершенно не реагируют на дорожные ухабы и неровности.

ТРОЛЛЕЙБУС-ГИГАНТ

Наше фото изображает самую большую из существующих моделей троллейбусов, т.-е. электрических автобусов,—66-местный, двухэтажный, трехосный „Гюи-Вульверхамптон“.



СПАЛЬНЫЕ АВТОБУСЫ

На снимке—один из нескольких автобусов, построенных по заказу генеральной компании транспорта и туризма в Марокко для линии Казабланка—Танжер.

Кузов этих автобусов расположен на шестиколесном шасси и разделен на 4 отдельных помещения. Непосредственно позади кабины управления находятся два трехместных спальных купэ. В задней части имеется другое помещение на 7 пассажирских мест,

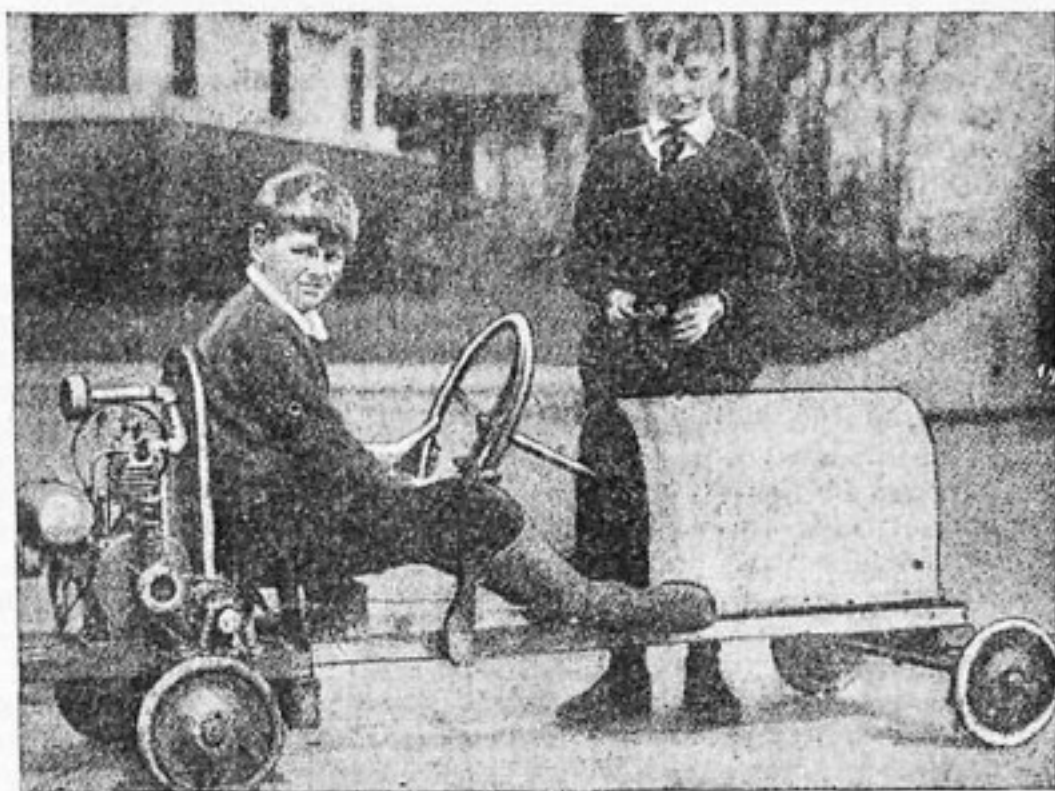


Н Ы Й Э К Р А Н

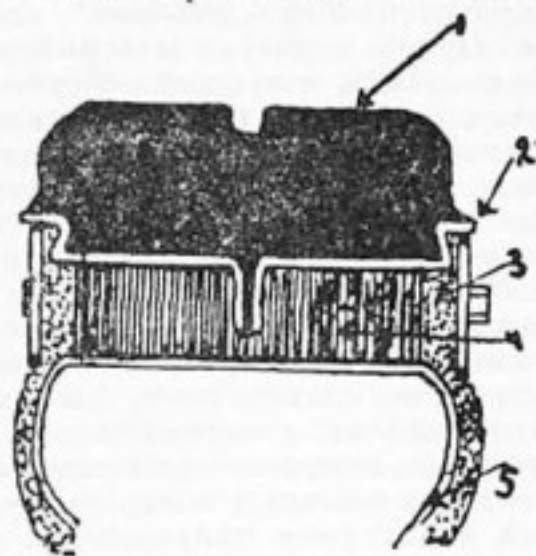
ПНЕВМАТИЧЕСКАЯ ШИНА, НЕ БОЯЩАЯСЯ ПРОКОЛОВ

Существенный недостаток современной автомобильной пневматической шины — легкая возможность прокола. Поэтому на тяжелых грузовых автомобилях применение таких шин ограничено. В Англии

ОДНОЦИЛИНДРОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ



На снимке — самодельный одноцилиндровый автомобиль, сделанный двумя американскими школьниками 11 и 12 лет.



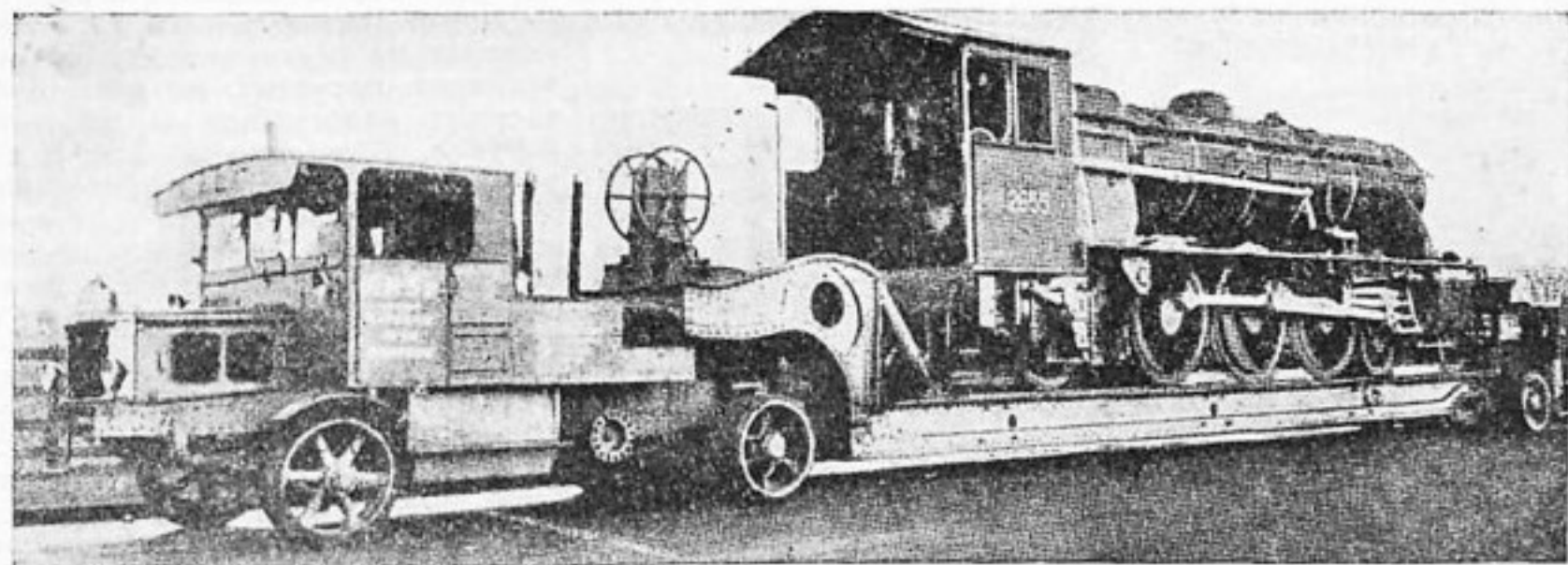
выпущена в продажу и в большинстве стран запатентована (кроме Америки и Канады) новая оригинальная пневматическая шина, обладающая полной нечувствительностью к проколам и применимая на всех грузовых машинах.

Верхняя часть (трущаяся поверхность) шины представляет собой массивный плотный слой резины (1), помещенный на металлическом стальном основании (2). Последнее вмонтировано в деревянный слоистый обод (4). С обеих сторон шины расположены плоские стальные, стягивающие и удерживающие обода с отверстиями для

болтов. Болты стягивают шину, проходят насквозь через все ее составные части от одного края до другого. Затем в шине имеется стандартная волокнистая прокладка (3), покрывающая воздушную резиновую камеру (5).

Большое преимущество шины в том, что в случае утечки воздуха из камеры шина выполняет свою задачу и поэтому нет необходимости ее немедленной смены.

С Т О Т О Н Н Ы Й Г Р У З О В И К



Успехи в конструировании тяжелых грузовиков наглядно демонстрирует помещаемое фото, на котором изображен стотонный грузовик Скаммель, транспортирующий паровоз,

установленный на специальной платформе. Конечно, этот рекордный по грузоподъемности грузовик выпущен пока только в единичных экземплярах.

СОВРЕМЕННЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ В ПРИМЕНЕНИИ ХОЛОДНОГО АСФАЛЬТА

АСФАЛЬТОВЫЙ бетон и разновидность его — песчаный асфальт считаются наиболее рациональными современными типами асфальтовых одежд. Дорожная техника еще недостаточно точно установила способы приготовления составов этих материалов (у нас асфальтовый бетон еще не вышел даже из стадии опытов), как уже появился новый материал — холодный асфальт, сразу создавший новую проблему в дорожном строительстве. Холодный асфальт представляет собой материал, который, будучи рассыпан по готовому основанию и укатан, дает одежду типа асфальтобетонной или песчаного асфальта.

Существует много сортов холодного асфальта, изобретенных в различных странах, носящих специальные наименования и запатентованных фирмами. Наиболее известными из них, о которых мы и будем говорить в этой статье, являются „дамман“, „эмизит“ и „эгролис“.

Первый из этих материалов — „дамман“ — испытывался в СССР. Из „даммана“, привезенного из Германии, были построены опытные участки под Ленинградом и Москвой. Принцип приготовления холодного асфальта различен для каждого материала, поэтому он будет приведен при описании каждого из холодных асфальтов.

Дамман-асфальт или эссенский асфальт изобретен германским строителем из города Эссена — Дамманом, по фамилии которого он и носит свое название. Материал этот в настоящее время получает широкое распространение в Европе, где для его изготовления построено уже свыше 20 заводов. По внешнему виду дамман-асфальт представляет собой черный песок. Вырабатывается он с применением шлаков доменных печей. Шлаки для этого дробятся, растираются, высушиваются и в горячем состоянии перемешиваются с определенным количеством битума или каменноугольного дегтя.

В своем составе „дамман“ имеет определенное количество частиц различной крупности до самых мелких, размером в 0,003 мм, чтобы при уплотнении получалась масса почти не

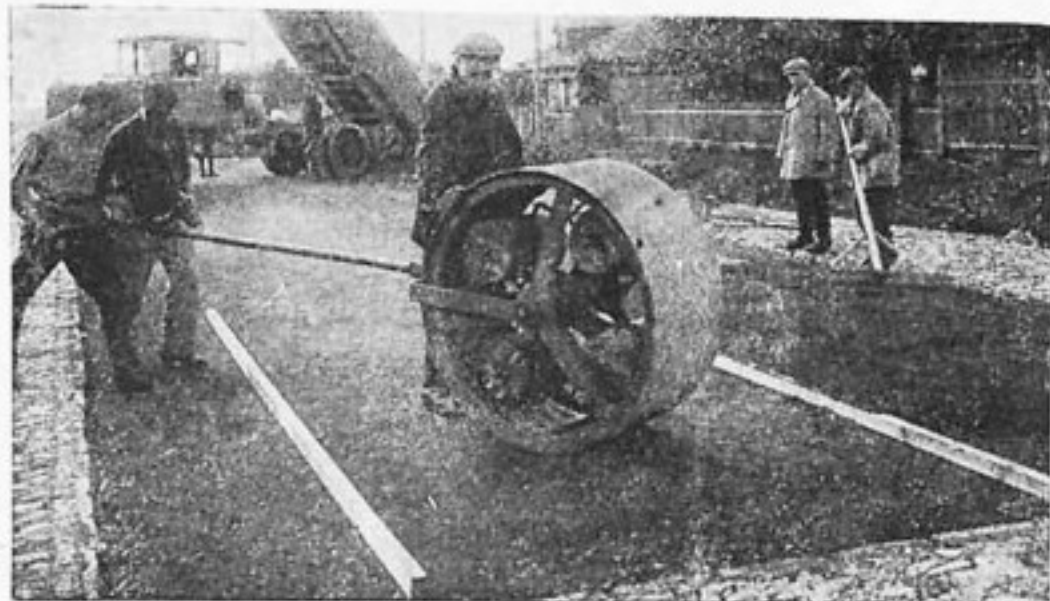
имеющая пустот. Для приготовления „даммана“ применяют незначительное количество вяжущего вещества, достаточного только для того, чтобы каждая частица шлака была покрыта его тончайшей пленкой. Так, в „даммане“, применявшемся в СССР, содержалось всего 5,2—5,8% каменноугольного дегтя.

Принцип приготовления „даммана“ состоит в следующем. Очень пористые материалы, какими являются шлаки, в процессе перемешивания с горячим вяжущим веществом как бы всасывают в свои поры это вяжущее вещество. Поэтому, в виду незначительного количества примененного вяжущего вещества, достаточного только для заполнения пор, материал после охлаждения остается рыхлым и не слипается при легком сжатии. При сжатии порошка битум облегчает скольжение частиц и их уплотнение, при сильном сдавливании (например, укатке) дамман-асфальт уплотняется, из пор выдавливается часть вяжущего вещества, которое и связывает всю одежду в сплошную массу. Окончательное уплотнение получается с течением времени под влиянием укатки от движения.

Способ работ с дамман-асфальтом очень прост. В качестве основания может служить щебеночная кора или бетонная плита. По готовому основанию дамман рассыпается ровным слоем около 4—5 см толщиной, этот слой укатывается сначала легким катком, затем более тяжелым — моторным. Если щебеночное основание не имеет достаточно ровной поверхности, то для выравнивания его рассыпают и укатывают слой из смеси мелкого щебня с дамманом, а поверх него устраивают самую одежду. После укатки сразу пускается движение, которое придает окончательное уплотнение. Работу можно производить во всякую погоду, за исключением дождя, снега и холода ниже 4°С.

Принцип применения дамман-асфальта был сообщен германским специалистом Эггертом, руководившим в СССР опытными работами с „дамманом“. Если это сообщение верно, то как будто бы можно вырабатывать холодный асфальт из имеющихся у нас материалов: пористых, но достаточно твердых известняков и нефтяных битумов. В настоящее время для установления способов приготовления холодного асфальта типа „даммана“ ведется научно-исследовательская работа в Центральном автомобильно-дорожном институте в Ленинграде.

Американские холодные асфальты изготавливаются по совершенно иному принципу. Они представляют собой те же асфальтовые бетоны и песчаные асфальты, приготовляемые в обычных асфальтобетонных машинах, только в состав их вводится не обыкновенный битум, а битум, разведенный каким-либо растворителем (лигроин, бензин, газолин, керосин и др.), являющимися продуктами, вырабатываемыми из нефти.



Устройство одежды из дамман-асфальта на Волоколамском шоссе под Москвой

Такой разведенный битум остается жидким до тех пор, пока растворитель, который является летучим веществом, весь не испарится. Если держать разведенный битум в закрытом сосуде, из которого не смогут уйти пары растворителя, он будет оставаться жидким. Также и асфальтовый бетон и песчаный асфальт, сделанные с применением разведенного битума, остаются рыхлыми и пластичными, пока растворитель не испарится. Поэтому приготовленный холодным способом асфальтовый бетон и сыпанный в кучи может долго сохраняться в пластичном состоянии, так как затвердевающая верхняя тонкая корка материала, соприкасающаяся с воздухом, не будет пропускать наружу паров растворителя.

Укладываются холодные материалы обычным способом. Укатанный слой затвердевает, так как тонкий слой материала имеет большую поверхность соприкосновения с воздухом, и растворитель испаряется быстрее, после чего получается обычного типа асфальтобетонная одежда.

Преимущества таких холодных материалов перед укладываемыми в горячем состоянии заключаются в следующем. Асфальтобетонные заводы, имеющие большую суточную производительность, готовят горячий материал только в дни его укладки т. е. в незначительный период времени в году; остальное время заводы обычно не работают. Заводы же, приготовляющие холодный материал, могут работать круглый год, заготавливая материал в запас для работ в летнем сезоне. Такие заводы при одинаковой суточной производительности с первыми дают в год продукцию большего размера. Кроме того, укладка холодного материала проще, так как нет необходимости тщательно соблюдать температурный режим, качество получаемой одежды не так страдает от влияния погоды, при которой производятся работы, а стоимость одежды получается ниже.

Путем внесения ряда отдельных улучшений в вырабатываемые холодные материалы создан целый ряд патентованных холодных асфальтов. Из них остановимся несколько на эмизите, получившем широкое распространение в САСШ и Канаде.

Эмизит закупается на складах, в которые он доставляется с вырабатывающих его заводов.



Укатка одежды, устроенной из холодного асфальта



Работы по устройству дороги из эмизита

Подвезенный на дорогу материал рассыпается с автомобилями на основание, разравнивается граблями и укатывается; все эти работы могут выполняться не спеша, с необходимой тщательностью для получения хороших результатов. Оба слоя устраиваются одинаковым образом. В качестве основания может служить старая щебеночная или гравийная одежда.

Анализ образцов одежды из эмизита дает следующие составы их (в %):

Материал	Нижний слой	Верхний слой
Битум	4—6	5—7
Растворитель	0,4—1,0	0,4—1,0
Гидравл. известь	0,5—1,0	0,5—1,0
Заполнитель	0—6	0—8
Песок и щебень	86—92	83—90

Как видно из приведенных составов, особенностью эмизита является наличие в нем гидравлической извести. Готовая одежда сразу открывается для движения.

Недавно появившийся в Америке холодный асфальт под наименованием „эгролис“, совершенно отличается по способу своего приготовления от предыдущих. Способ приготовления этого типа асфальта является пока секретом фирмы; во всяком случае установлено, что он готовится без применения растворителей и воды (применяемой при приготовлении эмульсии). Можно догадываться, что по способу приготовления он сходен с „дамманом“. Холодный порошок „эгролиса“ рассыпается по основанию слоем толщиной 5 см и укатывается тяжелым моторным катком.

В связи с ростом у нас автомобильного движения и развитием дорожного строительства безусловно большое значение получит применение холодного асфальта. Холодный асфальт при небольшом количестве заводов позволит получить материал для большого объема работ.

Кроме того холодный асфальт допускает дальнюю его транспортировку (даже по железным дорогам), поэтому один центральный завод может снабжать материалом ряд окрестных городов при небольшом масштабе работ, в которых было бы экономически невозможным организовать отдельные заводы для приготовления горячих смесей.

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

ПОД ТАКИМ НАЗВАНИЕМ выпущен новый автомобиль, сконструированный Шнейдером в Германии.

В основном и по внешности он мало чем отличается от всякого автомобиля и переоборудование „нормальной“ машины в „универсальную“ не вызывает больших затрат и трудностей.

Описываемая машина обладает лишь особенно высокой проходимостью, поворотливостью и специально рассчитана на работу с с.-х. орудиями в различных условиях и буксировку.

Шестицилиндровый мотор этого автомобиля развивает 12/50 лощ. сил. Колеса подвешены независимо друг от друга. Угол поворота передних колес достигает 40°.

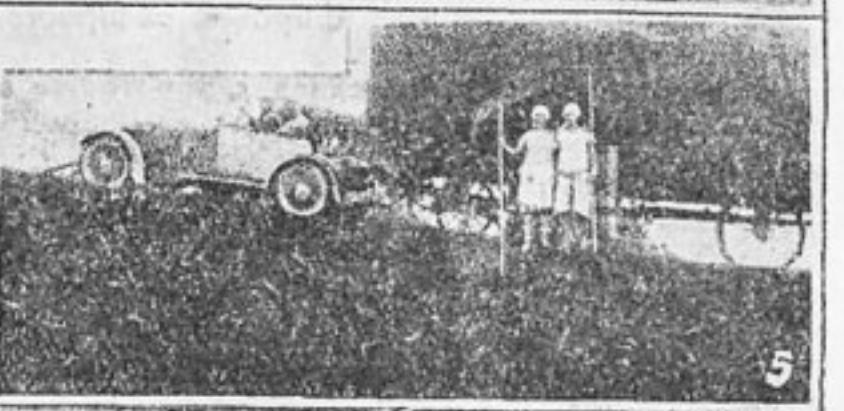
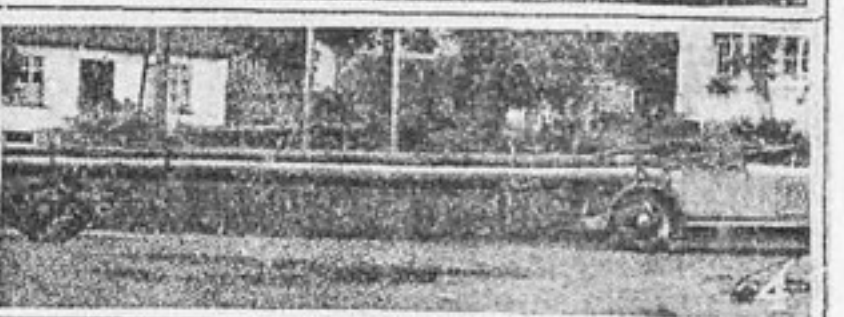
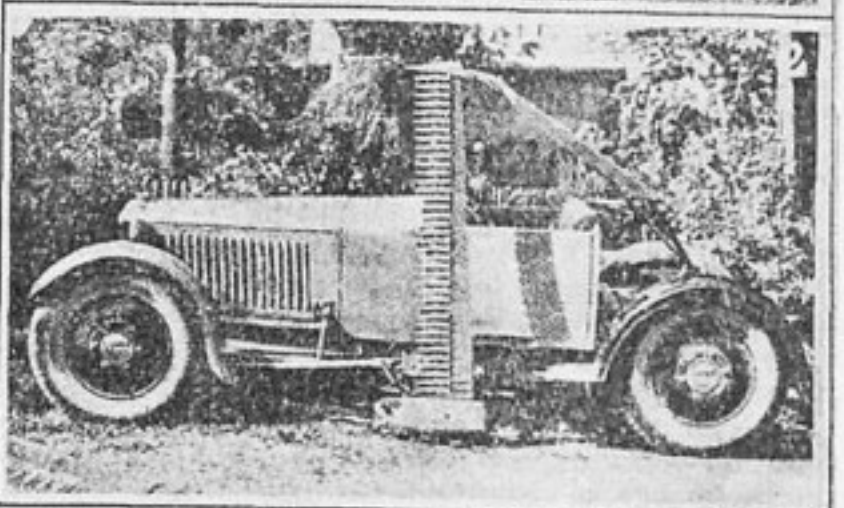
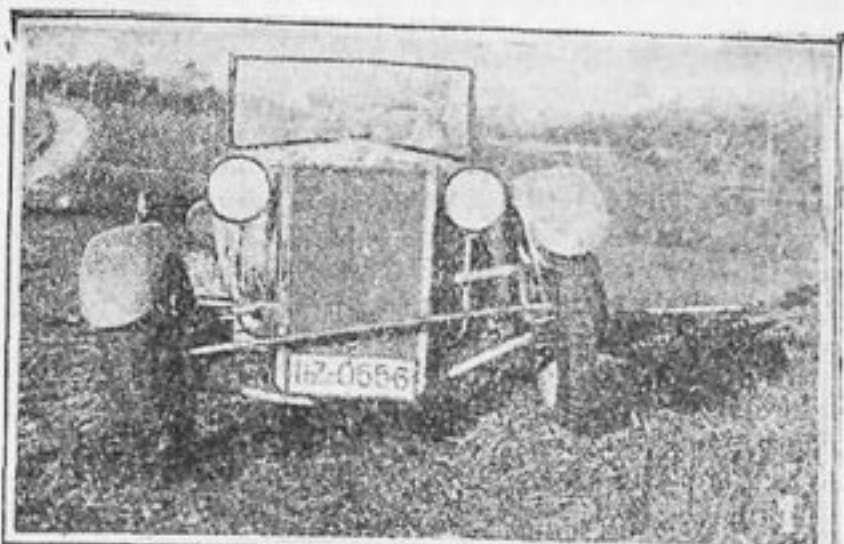
Машина эта может быть применена как сельско-хозяйственный трактор, как тягач, лесовоз и, наконец, как пассажирский экипаж.

На рис. 1 показана работа „Шнейдера“ с косилкой, на рис. 2—прикрепление косилки к машине; левая подножка снята, косилка вдвинута по двум направляющим рельсам и укреплена растяжкой. Косилка управляется особым рычагом.

К „Шнейдеру“ может быть прицеплена любая с.-х. машина. Применение автомобиля как тягача весьма разносторонне; на рисунках 3, 4 и 5 показан „Шнейдер“, тянущий двухколесную прицепку с мешками, бревна и воз с сеном.

Было бы весьма целесообразно испытать такой тип автомобиля в наших советских условиях.

Д.



УЛУЧШИМ СТАРОБЕЛЬСКУЮ ДОРОГУ

НА РАССТОЯНИИ 56 км от Сватова расположен бывш. окружной город Старобельск. Связь производится по тракту Сватово—Старобельск. Последние 5—6 лет по этому тракту начали ходить автомашины. Но состояние дорог таково, что даже в сухую летнюю пору нормально ехать нельзя. Рывины и ухабы, которые встречаются на каждом шагу, уничтожают рессоры автомашин, которые не выдерживают более 2—3 поездок. А в ненастную погоду дорога становится непроходимой ни для автомашин, ни для подвод, особенно осенью и весной. До 1930 г. никаких мероприятий не принималось. На этой дороге погибло немало крестьянских лошадей и преждевременно вышло из строя немало автомашин.

В 1930 г. началась постройка шоссе, но темпы работы оставляют желать лучшего. Дорожный отдел не позаботился своевременно забронировать излишки рабочей силы по колхозам и селам, лежащим по этому тракту, не вел никакой подготовительной работы с населением о значении постройки шоссе и сейчас получилось, что рабочей силы нехватает. Перевозка камня идет слабо за отсутствием транспорта. Каменный же карьер находится за несколько десятков километров.

Сейчас необходимы срочные меры. Дорожному отделу необходимо раскачаться и увязать работу с сельсоветами и форсировать эту работу, чтобы за-

кончить ее в срок. Нужно более активное вмешательство общественности. Нужно ускорить темпы, иначе проезд будет невозможен.

В. А. С.

Сватово

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“