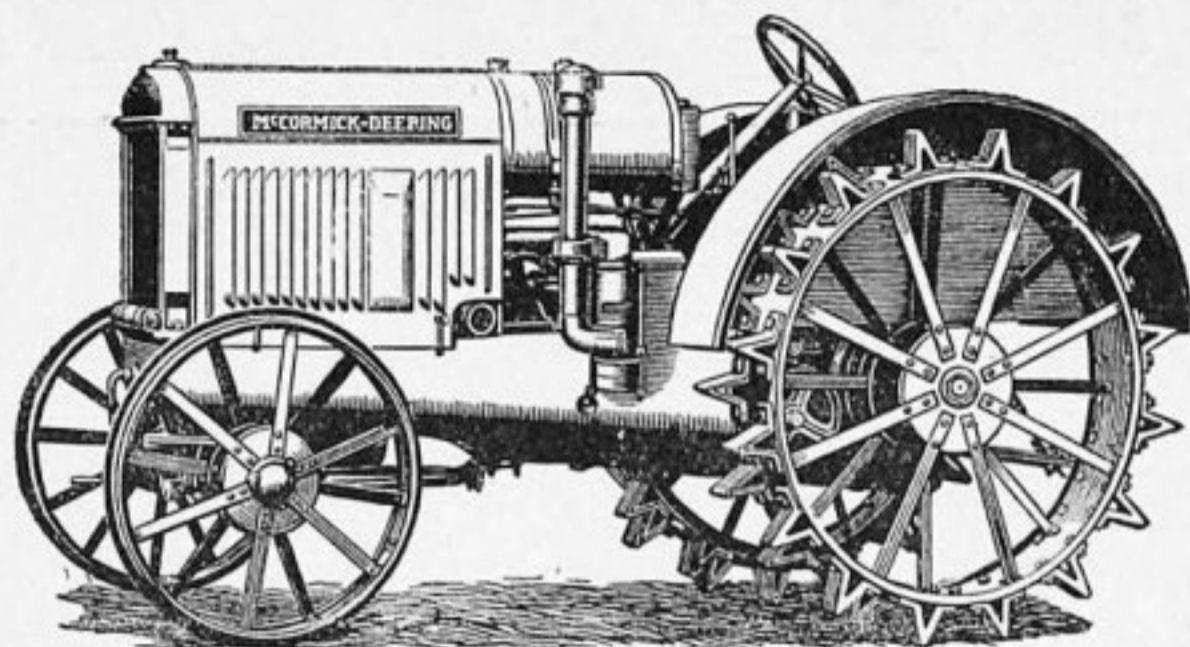


ЗА РУЛЕМ



13-14
1931

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОМПАНИЯ ЖАТВЕННЫХ МАШИН



При проектировании и постройке тракторов МАК-КОРМИК-ДИРИНГ-ИНТЕРНЭШОНАЛ Международная Компания Жатвенных Машин поставила себе задачей выпустить тракторы, которые могли бы дать максимальную службу и экономию в работе. При проектировании новейшей модели наших тракторов мы использовали все данные практического опыта относительно их работы при всевозможных условиях.

Тракторы МАК-КОРМИК-ДИРИНГ-ИНТЕРНЭШОНАЛ вполне отвечают всем требованиям, предъявляемым современному сельскохозяйственному двигателю. Мощность этих тракторов может быть использована трояко: при помощи упряжного крюка, приводного ремня, или вспомогательной передачи. Трактор может развивать три передние скорости в 2, 3 и 4 мили. Всякий тракторист, работавший на этом тракторе, знает, что он отличается хорошей сбалансированностью частей, отсутствием вибраций и легкостью управления.

ТРАКТОРЫ, ПОСТРОЕННЫЕ НА ОСНОВАНИИ ПРАКТИЧЕСКОГО ОПЫТА.

Тракторы МАК-КОРМИК-ДИРИНГ-ИНТЕРНЭШОНАЛ являются результатом 25-летнего опыта в области тракторостроения. За это время они установили замечательные рекорды работы. Отличительные черты их конструкции и постройки представляют результат технического искусства и практического опыта. Эти тракторы работают круглый год при разнообразных условиях во всех частях света.

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОМПАНИЯ ЖАТВЕННЫХ МАШИН строит тракторы МАК-КОРМИК-ДИРИНГ ИНТЕРНЭШОНАЛ 15-30, 10-20 и тракторы «ФАРМОЛ», а также большие современные сельскохозяйственные машины, работающие при помощи трактора.

International Harvester Export Company

(Incorporated)

Harvester Bldg.,

Chicago, U. S. A.



ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Четвертый год издания

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

| | |
|--|----|
| В. ЗАРЗАР—Автодоровцы, на передовую линию большевистской уборочной кампании! | 1 |
| Правильно организованная вывозка зерна из совхозов и колхозов — важнейшее звено уборочной кампании | 3 |
| Е. РУСАНОВ — Чем автодоровские организации могут помочь уборочной кампании | 5 |
| М. НАДЕЖДИН — Почему печать молчит о бездорожьях? | 6 |
| Я. Д. — Что дает выделение Цудортранса в самостоятельное управление | 8 |
| Вооружим мотором красных пограничников | 9 |
| На фронте автотракторного строительства | 10 |
| На пути к новому автомобилю | 14 |
| Энтузиастам советского тракторостроения — пламенный автодоровский привет | 16 |
| Н. БИБИКОВ — Новый стабилизатор. Всесоюзный дорожный конкурс | 19 |
| Сталь в дорожном строительстве | 20 |
| И. ЗАВАРИН — Применение разжиженного битума для дорог | 23 |
| Новости мировой автодорожной техники | 24 |
| А. КОЗЛОВ — Автодор закупает советские мотоциклы | 26 |
| Письма с мест | 28 |
| На общественный суд! | 31 |
| Техническая консультация | 32 |

В номере 39 иллюстраций

Центральный Совет Автодора — Москва, Садовая-Нудринская, 17. Телеф. 4-96-15

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв., 11. Тел. 3-31-91: трамв. А, 6, 15, 18, 23, 25. Контора: Москва 6, Страстной бульв., 11 «Огонек». Отдел распротр. Тел. 5-51-69.

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

АВТОДОРОВЦЫ, НА ПЕРЕДОВУЮ ЛИНИЮ УБОРОЧНОЙ КАМПАНИИ!

ВЫПОЛНИМ РЕШЕНИЯ ИЮньСКОГО ПЛЕНУМА ЦК
ВКП(б)

ЧЕРЕЗ несколько дней в южных районах и через несколько пятиндней — по всему лицу советской земли начинается уборочная кампания третьего, решающего года пятилетки. Предстоит гигантская борьба с силами природы и с классовым врагом на советских полях, борьба, которую совхозники и колхозники, бедняки и середняки — единоличники будут вести под руководством славной ленинской партии, ведущей массы рабочих, колхозников и трудящихся крестьян на завершение постройки фундамента социализма в нашей стране.

Постановление июньского пленума ЦК ВКП(б) об уборочной кампании — боевая развернутая программа действий.

Мощные бастионы социализма на полях — совхозы Зернотреста, Союзсахара, Главхлопкома, Скотовода, Свиновода, Маслотреста, Овцевода и Коневодсовхозтреста — уже перевыполнили свои посевные планы нынешней весны, оставив далеко позади посевные площади 1930 года.

Социалистические локомотивы коллективизации — машинно-тракторные станции Тракторцентра также перевыполнили не только свой план текущего года, но и задание вождя нашей партии т. Сталина, перекрыв цифру в 20 млн. га.

Колхозная система, охватившая уже свыше 53% крестьянских дворов, и, наконец, запоздавшие отряды трудящихся-единоличников также завершают свою посевную кампанию.

Теперь решающей атакой на нашем аграрном фронте является уборочная кампания. Все силы партии, рабочего класса, колхозников и трудящихся крестьян должны быть и будут брошены на проведение этой работы.

Организации Автодора впервые начали серьезно работать в деревне весной в связи с посевной кампанией этого года. Широко и организованно включаясь в проведение весенней посевной кампании, автодоровцы провели значительную работу по подготовке тракторного парка к севу, по обеспечению тракторов запасными частями и по ремонту их. Автодор принял активнейшее участие в подготовке кадров трактористов и шоферов, проводя в частности мобилизацию и досрочный выпуск слушателей своих курсов для обеспечения весеннего сева. Ряд организаций Автодора умело использовал автомобили и моторные лодки для переброски посевных грузов и для проведения большой агитационной работы, опираясь на большой массив плакатов, листовок и литературы.

Вместем некоторые организации Автодора (Восточно-Сибирская, Дальневосточная, Бурято-Монгольская, Якутская, Киргизская, Нижегородская, Карельская, Ленинградская и Крымская) не поняли огромного хозяйственно-политического значения второго большевистского весеннего сева, не возглавили подема автодоровских масс в деревне, взяв оппортунистическую ставку на самотек. Президиум ЦС Автодора дал решительный отпор этим настроениям.

При проведении уборочной кампании такое положение не повторится! Все отряды автодорожцев в общей колонне ударников социалистического земледелия должны организованно бороться на советских полях, выполняя задания партии и правительства с максимальным успехом. Только организованное и дружное проведение этой работы обеспечит победу большевистской уборки хлебов и технических культур.

В уборочной кампании третьего года пятилетки примут участие мощные колонны тракторного и автомобильного парка. Свыше 100 000 тракторов и до 10 000 автомобилей общим тоннажем свыше 15 000 тонн будут брошены на поля совхозов и колхозов, чтобы максимально укоротить сроки уборки, сохранить урожай до последнего зерна, перебросить его в зернохранилища, на станции и на пристани и этим обеспечить продовольствие для трудящихся масс Союза, сырье для нашей легкой индустрии и экспортный фонд для оборудования 518 социалистических заводов и фабрик, вступающих в строй нашей индустрии в текущем году.

Предстоит напряженнейшая работа, где от подготовленности, дисциплинированности, сознательности и инициативности каждого бойца будет зависеть четкость и слаженность проведения этой исторической кампании.

В этой работе отрядам автодорожцев принадлежит далеко не последнее место и на этой работе Автодор будет держать экзамен как миллионная ударная бригада социализма. Автодорожцы, где бы они ни находились, должны сделать все для обеспечения уборки.

Работая на заводах тракторостроения, автостроения и сельмашстроения, а также на предприятиях, изготовляющих запасные части для этих машин, автодорожцы должны мобилизовать себя и всех рабочих под руководством партии и профсоюзов на быстрое выполнение и перевыполнение производственных планов, учитывая, что каждая новая машина и каждая запасная деталь к ней являются рычагом социалистического переустройства сельского хозяйства, рычагом победы большевистской уборки и верным ударом по нашему классовому врагу, пытающемуся использовать каждую трудность в нашей работе и борьбе, чтобы сорвать наше дело.

Работая в совхозах, в машинно-тракторных станциях, в колхозах и в среде трудовых единоличников, находясь на передовых постах уборочного фронта, автодорожцы должны быть в среде лучших ударников, показывая образцы социалистического труда, являющегося „делом славы, делом чести, делом доблести и героизма“ (Сталин). Автодорожцы должны окружить машину самым любовным отношением, беречь ее от порчи, от хищнической эксплуатации, подымая квалификацию водительских кадров, добиваясь самых напряженных норм работы машинного парка.

Автодорожцы Союзтранса, призванного выполнить одну из величайших транспортных работ, какие только знает мир, должны проявить величайшую активность, чтобы добиться выполнения и перевыполнения заданных измерителей труда в виде 20-часовой работы в три смены с пробегом не менее 300 км во всех районах, кроме Дальнего Востока и некоторых еще зон воюющего бездорожья и повышенной ранней распутицы при поздней уборке, где суточный пробег как минимум установлен в 240 км.

Автодорожцы, работающие на железных дорогах и водных путях, должны добиться самого срочного выполнения боевых заданий партии и правительства по ударной переброске грузов — машин, горючего и иных, обеспечивающих успех уборочной кампании.

Автодорожцы должны вместе с тем помнить, что далеко не последнее место во всей этой работе занимает дорожный фронт. Унаследованное нами от царизма бездорожье, несмотря на большой сдвиг, совершаемый впервые в текущем году, продолжает оставаться тяжелыми гирями, тормозящими наше соцстроительство.

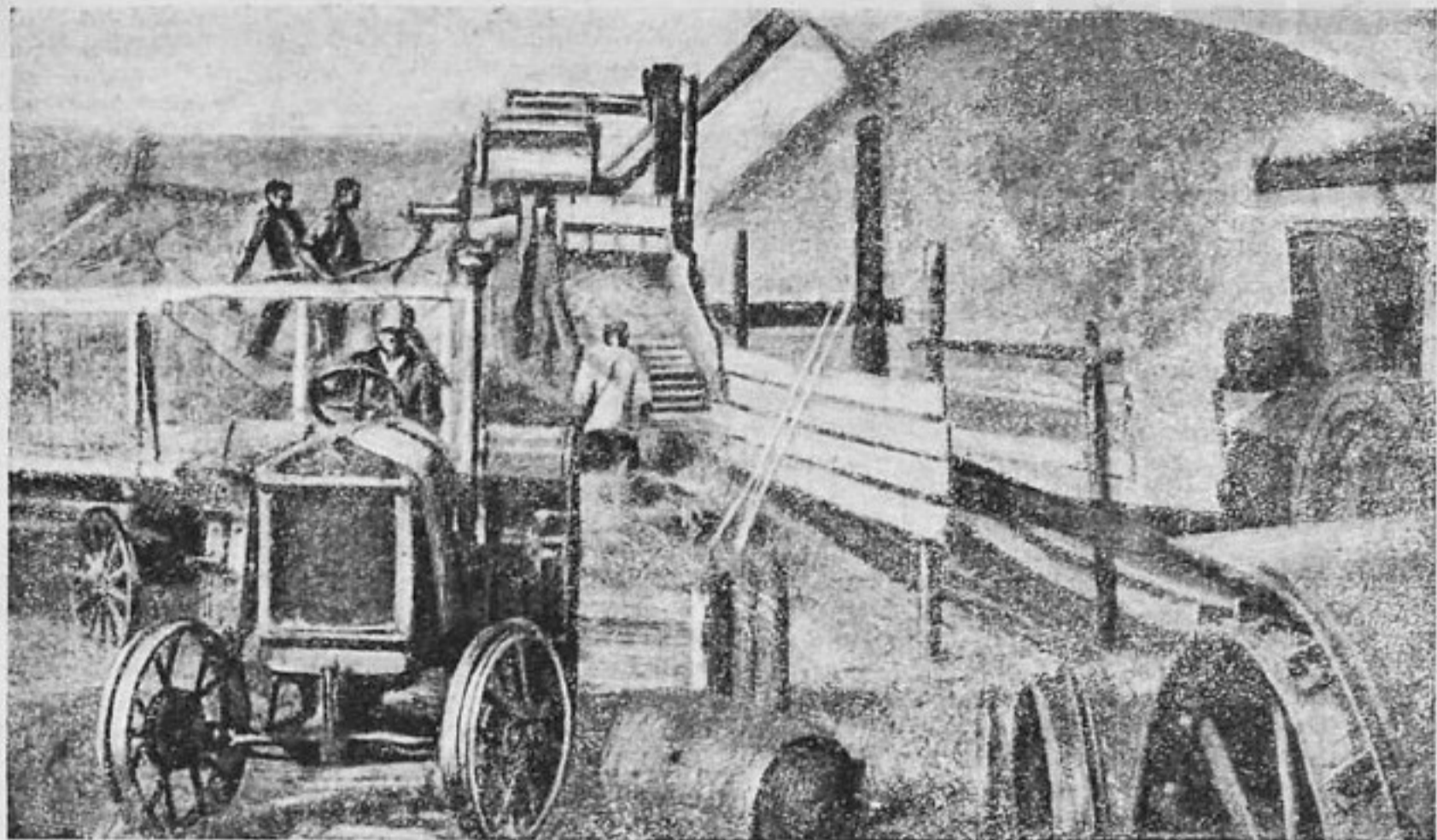
Дорожный фронт начинается от заводов дорожного машиностроения и кузниц дорожностроительных кадров и кончается во всех республиках и областях страны, где не только квалифицированные рабочие, но и десятки миллионов крестьянского населения принимают трудовое участие в дорожном строительстве. Этот фронт должен подтянуться в эти решающие дни во что бы то ни стало. Мы имеем здесь безобразное отставание по всем линиям. Есть еще не мало оппортунистов, которые не понимают, что бездорожье должно быть ликвидировано во что бы то ни стало и быстрее темпами в стране, которая семимильными шагами идет вперед по пути социалистического строительства.

Привести в порядок дороги и мосты в районах уборки и вывоза урожая — это значит создать нормальную обстановку для уборочной кампании, это значит сохранить ценнейший автомобильный парк, это значит обеспечить победу социалистического земледелия на последнем этапе гигантской борьбы. Автодорожцы должны стать знаменосцами и бойцами дорожного фронта, организуя массы, сплачивая их вокруг коммунистической партии.

Подготовка кадров, мобилизация их, переброска лучших автодорожцев ударников на фронт уборочной кампании являются еще одной, далеко не последней по значению задачей автодорожской организации.

По всем направлениям и во всем объеме должна быть проявлена активность Автодора в решающие дни уборочной кампании. Центральный совет Автодора будет оценивать автодорожца по важнейшему признаку текущего момента, по участию его в обеспечении уборочной кампании решающего года.

В. Зарзар



Смолачивают урожай

Из культфильма Союзкино

ПРАВИЛЬНО ОРГАНИЗОВАННАЯ ВЫВОЗКА ЗЕРНА ИЗ ЗЕРНОСОВХОЗОВ И КОЛХОЗОВ — ВАЖНЕЙШЕЕ ЗВЕНО УБОРОЧНОЙ КАМПАНИИ

В ПИСЬМЕ председателю правления Зернотреста тов. Герчикову и всем зерносовхозам тов. Сталин писал: „Разворачивайте работу по подготовке к уборке — главной очередной задаче зерносовхозов“.

Важное значение для успеха уборочной кампании имеет правильно организованный вывоз продукции зерносовхозов к элеваторам и станциям железных дорог.

Постановлением ЦК ВКП(б) от 7 января Союзтранс было предложено своевременно организовать перевозку хлеба с полей зерносовхозов.

Объем этой работы огромен. В этом году зерносовхозы должны дать товарную продукцию, втрое превышающую прошлогоднюю. Часть этого количества будет вывезена транспортными средствами самих зерносовхозов, большая же часть должна быть вывезена автомобильным парком Союзтранса.

Для выполнения перевозок, возложенных на Союзтранс, потребуется 3 705 машин с общим тоннажем 8 000 т. До сих пор, однако, выделение машин Союзтранс проходит не по плану и внушает серьезные опасения. Вот цифры. Правительственное постановление от 12 марта предусматривало выделение во втором квартале 3 280 машин, затем эта цифра была сокращена до 1 795. На деле Союзтранс получил в апреле только 30 грузовых „фордов“ из намеченных Цудортрансом 235; вместо намеченных по плану 205 „Я-5“ обещают дать в июне только 40. В мае

получено всего 302 машины. Темпы сдачи машин Авторемснабом недопустимо низки.

ЦК металлистов, совершенно правильно учитывая политическое и хозяйственное значение зерноуборочной кампании, в обращении ко всем союзным организациям ВСРМ писал: „Объявить подготовку автопарка к предстоящей кампании зерноперевозок первоочередной, поручить союзным организациям, изготовляющим машины и запасные части, провести широкую разъяснительную работу о значении настоящей кампании зерноперевозок с тем, чтобы намеченные программы выпуска автомашин не только выполнить, но и перевыполнить, одновременно обеспечив их надлежащим количеством ходовых частей“. Это обращение реализовано не полностью и были случаи, когда машины, намеченные по плану для Союзтранса, поступали другим организациям.

Выполнение директивы правительства и партии должно быть обеспечено во что бы то ни стало. Невыполнение Авторемснабом плана снабжения новыми машинами заставит Союзтранс вывести на поля значительную часть своего действующего автомобильного парка. Так как уже в настоящее время в пунктах значительного грузооборота создается напряженное положение с перевозочными средствами, такое ослабление парков Союзтранса только ухудшит обслуживание железнодорожных станций и пристаней. Поэтому содействие всей общественности, в

том числе и автодорожной, стопроцентному выполнению плана снабжения машинами является необходимой задачей.

Положение со снабжением машинами действительно требует мобилизации внутренних ресурсов в действующем автопарке Союзтранса и приведения его полностью в рабочее состояние. Надо в ударном порядке развернуть ремонтные кампании, ввести в собственных ремонтных мастерских две-три смены и использовать, где это можно, мастерские и заводы других предприятий.

На ряду с важнейшим вопросом укрепления материальной базы не меньшее значение имеет вопрос о необходимых кадрах. Подготовка шоферов и ремонтных рабочих развернута, но не ведется борьбы за качество этих кадров. Сравнительно удовлетворительна подготовка начальников колонн. На эти должности выдвинуты в большинстве квалифицированные опытные шоферы, а подготовка для зерноуборочной кампании получена ими на специальных курсах.

Зерноуборочная кампания требует от Союзтранса десяти тысяч шоферов. Подавляющее большинство этой шоферской массы состоит из молодежи с очень небольшим числом часов практической езды. Совершенно необходимо укрепить шоферский состав хотя бы 30-процентной прослойкой опытных шоферов.

Опыт прошлогодней вывозки хлеба из совхозов показал, что машины вернулись из зерносовхозов в очень плохом состоянии; против этих ошибок прошлого года надо бороться теперь с самого начала кампании.

Для зерноуборочной кампании формируются колонны трех категорий—10, 20 и 40 машин. Необходимость построения колонн из однотипных по тоннажу и маркам машин бесспорна. Колонна должна иметь в своем составе одну малотоннажную машину на каждые 10 тяжелых для обслуживания колонны скорой технической помощью; в то же время малотоннажная машина должна иметь и свою рабочую нагрузку.

В прикреплении шоферов к машинам взята установка на бригаду—5 шоферов к двум машинам. Обезличке нет места в автоколонне.

Особо надо выделить вопрос о состоянии дорог. Технические измерители, поставленные перед автоколоннами, таковы: скорость в сред-

нем не ниже 20 км в час, суточный пробег не ниже 300 км.

Эти измерители должны и будут выполнены, но опасность, которую могут создать плохие дороги, должна быть своевременно устранена. Цудортрансом и Главдортрансом даны указания облдортрансам об оказании помощи Зернотресту и органам Союзтранса.

Чтобы директивы эти не остались указаниями „вообще“, а были на местах реализованы в проезжие дороги и крепкие мосты, необходим контроль и в том числе со стороны местной автодорожной ответственности. Контроль надо вести применительно к типу тех машин, которые будут работать в данной области, так как в некоторых случаях оказывается, что мосты есть, но они не могут пропускать даже малотоннажных машин, а на работе будут как раз машины большого тоннажа.

Необычайно остро стоит вопрос о резине. Сигнализация об этом участке также совершенно необходима. Надо также проверить на местах подготовку необходимого количества горючего.

Самый характер уборки урожая—сезонной работы—представляет широкое поле для соревнования и ударничества. Объекты должны быть разработаны заблаговременно и учет поставлен заранее. Там, где нет учета, нет и соревнования.

Зерноперевозки—это генеральная проверка способности советского автотранспорта решать задачи крупнейшего масштаба. Результаты этих перевозок должны тщательно изучаться, так как рост продукции народного хозяйства, освоение ряда земельных площадей, находящихся в стороне от железнодорожных и водных путей, пред'явит в самое ближайшее время свои требования автотранспорту на перевозку массовых грузов.

Зерновые перевозки должны быть успешно выполнены. Задача совхоза не кончается уборкой хлеба—она кончается лишь сдачей государству товарной продукции. Десятки миллионов тонн хлеба должны быть вывезены с полей в течение 120 дней.

Во время выполнения этой крупнейшей задачи автодорожная общественность гаражей, зерносовхозов и предприятий должна быть мобилизована, ее содействие в этом важнейшем деле совершенно необходимо. Б—е

ПЕРВЫЙ ОБЛАСТНОЙ С'ЕЗД ЛЕНИНГРАДСКОГО АВТОДОРА

В ПЕРИОД 14—18 июня в Ленинграде состоялся I областной с'езд Автодора. С'езд заслушал доклад начальника Облдортранса т. Фрумкина о пятилетнем плане дорожных работ, доклад отв. секретаря ЦС Автодора т. Фельдмана о работе Центрального совета и доклад т. Одольского о работе Ленинградской организации.

С'езд заслушал приветствия многочисленных

организаций и информацию о работе редакции журнала „За Рулем“.

С'езд вынес резолюцию, одобряющую работу Центрального совета, а также решения, намечающие дальнейшие пути работы Ленинградской организации Автодора.

В следующем номере журнала будет дано подробное освещение работы с'езда.

ЧЕМ АВТОДОРОВСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ МОГУТ ПОМОЧЬ УБОРОЧНОЙ КАМПАНИИ

В ЭТОМ году автодоровские организации впервые приняли широкое участие в весенней посевной кампании.

Силами автодоровцев была проведена большая работа по подготовке тракторного парка к севу и, в частности, по своевременному снабжению его запасными частями. В ответственные районы сева посылались работники Центрального совета и местных отделов общества.

Предстоит не менее ответственная работа по проведению уборки урожая, а за ней — хлебозаготовительная кампания. Надо не медленно переключить все силы автодоровской общественности на проведение уборочной кампании, используя опыт участия в посевной. Необходимо немедленно разработать четкие планы участия автодоровских организаций в уборочной, доведя их до каждого автодоровца.

Это участие, в основном, должно идти по следующим направлениям. Надо ударными темпами готовить машины и транспорт, немедленно переключив работу всех автодоровских мастерских на ремонт уборочных машин, тракторов и автомобилей, предназначенных к уборке урожая и перевозкам. Испытанное средство — ремонтные бригады автодоровцев — должны быть немедленно и повсеместно организованы и брошены в действие. В кратчайший срок надо проверить положение с запасными частями к тракторам, автомобилям и уборочным машинам по МТС, совхозам и колхозам.

Часть машин, находящаяся в ведении Автодора, должна быть мобилизована для переброски в район уборочных работ.

Надо взяться за подготовку подъездных путей, проверить их состояние, особенно в местах, наиболее связанных с уборочно-транспортными работами, и организовать их ремонт.

Во время уборки необходимо добиться наивысшей суточной производительности каждого трактора, автомобиля, мотоцикла, моторной лодки и наибольшей загрузки машины (до 21 часа в сутки).

По пути следования автотранспорта с уборочными грузами надо организовать простейшие кузницы для текущих поломок и предупреждения простоев. Автодоровцы-мотоциклисты должны быть использованы для переброски механиков, монтажников, инструкторов, мелких запчастей и пр., а также для связи участков на территории уборочных работ, особенно в районах совхозов, колхозов и МТС. Надо обеспечить также своевременный завоз и подачу к

месту работы горючего и смазочных материалов.

Автодор должен развернуть широчайшую организационно-разъяснительную массовую работу среди автодоровцев, рабочих совхозов, колхозов и МТС, а также среди единоличников, применяя для этого все средства агитационно-пропагандистской работы, одновременно используя ее для укрепления автодоровских организаций, для создания новых коллективов Автодора. Лозунг — „В каждом совхозе, колхозе и МТС — автодоровский коллектив“, данный еще II пленумом ЦС Автодора, на сегодня не выполнен.

Московский, ленинградский, свердловский и другие автомобильные клубы и дома Автодора, водомоторные клубы и станции должны активно участвовать в кампании, мобилизуя своих членов и транспорт на ее проведение.

Автодоровские организации на местах имеют свои бюллетени, издают газеты-однодневки, листовки, имеют отделы в общей партийно-советской прессе. Надо мобилизовать редакции всех автодоровских бюллетеней, многотиражек и стенгазет, чтобы развернуть широкую массовую организаторскую работу по вовлечению автодоровцев и юных друзей Автодора в уборочную кампанию.

Работа автодоровских агит-теа-бригад, выступления по радио, доклады и беседы, предстоящие пробеги и об'езды — все должно быть мобилизовано на разъяснение важнейших решений партии и правительства и заданий ЦС Автодора по уборочной. Надо показать примеры лучших, жестоко осудить отстающих, лодырей, разгильдяев и пр.

На должную высоту необходимо поставить учет, чтобы своевременно иметь данные об участии низовых организаций в уборочной кампании. Город должен помочь деревне формированием бригад и автоколонн из автодоровцев для отправки их в деревню. Борьба за стопроцентное выполнение заданий ЦС по уборочной кампании должна стать основой соцсоревнования и ударничества.

Ни одного килограмма неубранного зерна, ни одной неиспользованной машины! Ни одного автодоровского коллектива, не участвующего в кампании! Автодор — массовая общественно-политическая организация. Это надо доказать практическим участием в важнейшей хозяйственно-политической кампании по уборке урожая второго большевистского сева.

Е. Русанов

КО ВСЕМ РАЙОННЫМ ОТДЕЛЕНИЯМ АВТОДОРА

Центральный совет Автодора начал регулярный выпуск печатного бюллетеня „Автодор“. Бюллетень имеет огромное значение для обмена опытом между автодоровскими организациями и для инструктажа и информации низовых работников о важнейших мероприятиях Центрального совета.

Поскольку редакция бюллетеня не имеет адресов районных отделений, рассылка бюллетеня производится через краевые, областные и республиканские отделы Автодора.

Редакция бюллетеня приглашает все местные отделения Автодора сообщить в редакцию (Садовая-Кудринская, 17, ЦС Автодора — редакции бюллетеня) свои адреса и примерно потребное количество экземпляров.

Редакция бюллетеня ЦС Автодора

ПОЧЕМУ ПЕЧАТЬ МОЛЧИТ О БЕЗДОРОЖЬИ?

О ПРОРЫВАХ и неполадках на тех или иных участках нашего социалистического строительства мы пишем каждодневно. Печать бьет по этим местам, концентрирует кричащие факты, мобилизует общественное внимание. Тревожные сводки из Донбасса, бичующие статьи и заметки о Сталинградском тракторном, сигналы о задержках с ударных строительствах (Нижегородский автомобильный завод, Челябинский тракторный завод, Шарикоподшипникстрой и другие). Эти „шумные“ (на виду у всех) кампании, эти призывы к тревоге — признак мощи, признак уверенности в себе советской общественности. С чисто большевистской настойчивостью, напористостью мы добиваемся ликвидации слабых мест, отстаивания в плане нашей великой стройки.

Есть, однако, отсталый участок нашего строительства, где прорывы не вызывают достаточного внимания советской общественности, фронт надолго остается невыравненным. Это — наши дороги, дорожное строительство. Бездорожье продолжает оставаться „бытовым явлением“, на которое места как-то не реагируют. Совершенно прав был представитель ЦС Автодора тов. Фельдман, когда он бросил упрек на дорожном совещании при редакции газеты „Правда“, что текущие прорывы на любом крупном предприятии вызывают больше внимания нашей печати, чем недопустимо отсталые темпы всего нашего местного дорожного строительства.

Диспропорция между индустриальным строительством всей страны и состоянием наличной сети дорог слишком велика, и вина нашей пе-

чати, в первую очередь руководящей печати, что она до сих пор не бьет тревоги по этому поводу и не организует и не ведет достаточно широкой упорной дорожной кампании.

О дорогах очень мало пишут и говорят, дорожные начинания не находят должного резонанса. На совещании при „Правде“ приводился пример, как на Таганрогском съезде советов ни одним словом не обмолвились местном дорожном строительстве, как будто бездорожье не является чрезвычайным тормозом для экономического и культурного развития Приазовского края.

Подсчитано, что бездорожье приносит ежегодно стране убыток до 5 миллиардов рублей. Эту цифру приводят в тех редких случаях, когда говорят о местном дорожном строительстве. Она по-

давляет своими астрономическими размерами. Руководящие работники дорожных организаций и Автодора пришли на дорожное совещание „Правды“ с требованием, чтобы печать помогла внести в эти цифры конкретное содержание — для каждого района, совхоза, колхоза, чтобы в каждом районе ясно представили себе, что означает бездорожье для экономического и культурного развития.

Вот крупный колхоз Средней Волги ежегодно из-за отсутствия поблизости моста калечит и выводит из строя тракторы на сумму не менее 60 000 руб. валютой, а построить хороший мост стоит 30 000 руб. В 20 км от Красноярск имеется стекольный завод; в период распутицы он отрезан от города, куда везут стекольные товары на расстояние в 400 км. Это первые попавшиеся, быть может, наименее вопиющие факты. Печать должна поднять упорную и конкретную кампанию вокруг нашего дорожного строительства, с фактами и цифрами в руках показать, что может и должен сделать каждый район для борьбы с бездорожьем.

Известно, что бюджетные ассигнования на местное дорожное строительство в этом году значительно сокращены по сравнению с первоначально намеченным планом, который должен быть резко расширен против прошлого года. Все увеличивается удельный вес участия самого населения в дорожном строительстве. Трудовое участие населения было осуществлено в прошлом году лишь в размере до 40% намеченного плана. Но опыт Чувашии, Западной области с их встречными планами, опыт Алексинского рай-



Рассыпают асфальтовую смесь по дороге



Улучшают дороги в рабочем районе Ленинграда (Обуховская ветка)

Фото Н. Черникова

она, Московской области в этом году, показывают, как широко и эффективно может быть поставлено трудовое участие населения в дорожном строительстве.

Требуются массовые формы организации участия населения в дорожном деле, широкое развертывание местного общественного почина. Одним из этих организаторов должна выступить печать—местная и центральная.

Печать, общественность, советские дорожные органы, автодорожные организации должны развернуть массовую дорожную кампанию, должны создать широчайшие массовые бригадные формы соцсоревнования и ударничества, поднять все крестьянство на борьбу с бездорожьем. Нужно объединить все дорожные мероприятия сел, колхозов совхозов, и машинно-тракторных станций, добиться материального участия местной промышленности, кооперации и хозяйственных органов, правильно расставить рабочие и технические силы, во-время мобилизовать и поставить на место строительные материалы.

Особенно следует обратить внимание на механизацию дорожного строительства там,



Вид улучшенной гравийной дороги

где только это возможно. Механизация строительства, полное использование дорожных машин и снарядов дает наибольший эффект и вызывает прилив рабочей силы самого населения для участия в механизированных работах. Необходимо поэтому с наибольшей полнотой использовать наличные дорожные машины совхозов и крупных дорожных хозяйств для дорожного строительства в колхозах и селах в обмен на ту рабочую и тяговую силу, которую в порядке трудового участия крестьяне могут дать. Нужно в наибольшей степени использовать свободную тракторную силу МТС и совхозов.

М. Надеждин

БЫСТРОХОДНЫЙ ПАРОВОЙ ГРУЗОВИК

ИЗОБРАЖЕННЫЙ на иллюстрации 12-тонный паровой грузовик выпускается в настоящее время английской фирмой „Фодэн“.

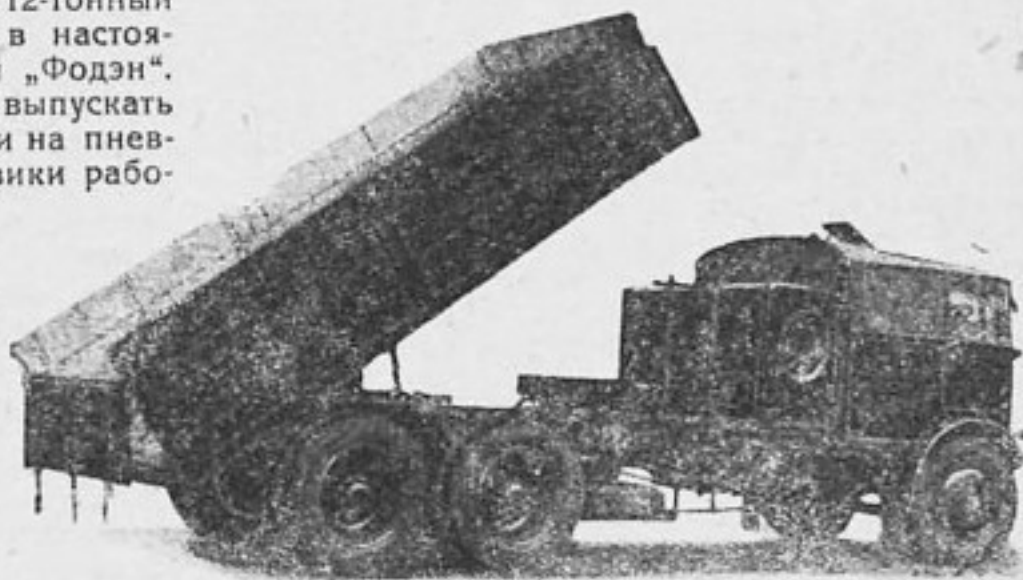
Эта фирма одной из первых стала выпускать (с прошлого года) паровые грузовики на пневматиках. До сих пор паровые грузовики работали исключительно на грузошинах.

Кроме приведенного на снимке 12-тонного трехосного грузовика фирма выпускает и другую, более дешевую, 6-тонную двухосную машину.

Устройство 6-тонного грузовика „Фодэн“ в кратких словах следующее. Спереди грузовика, у ног шофера, помещается горизонтальный водотрубный котел, а под сиденьем хранятся запасы топлива (каменный уголь). Заброска топлива в топку котла производится сверху через загрузочный люк.

Котел производит перегретый пар с давлением около 19 атм. и температурой в 330°C. Сразу за котлом, несколько ниже рамы шасси, подвешен паровой 2-цилиндровый двигатель простого расширения. Мощность его выражается в 80 торм. лош. сил при 500 оборотах в минуту. К алюминиевому картеру двигателя крепится коробка скоростей, усилия на заднюю ось передаются карданным валом через дифференциал, т.-е. обычным путем, как и у бензинового автомобиля.

Официальные испытания этого грузовика дали следующие результаты. При средней скорости в 44 км в час и при полной нагрузке в 6 т расход угля равнялся 1,07 кг и расход воды — 1,9



Трехосный 12-тонный паровой грузовик „Фодэн“

галлона на километр. Максимальная скорость грузовика—80 км в час. Помимо полезного груза в 6 т грузовик этот может тянуть за собой еще 6 т добавочного груза на прицепе.

Изображенный на фото тип 12-тонной машины фирма „Фодэн“ начала выпускать с 1931 г.

Одним из крупных достоинств парового грузовика вообще является простота силовой установки и возможность использования более дешевого твердого топлива.

Недостатком парового грузовика нужно считать его несколько большой собственный вес. Так, грузовик „Фодэн“ с платформой и кабиной весит 6 т, а с запасами воды и топлива 6,75 т.

Инг.

КАКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ИМЕЕТ ВЫДЕЛЕНИЕ ЦУДОРТРАНСА В САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ОРГАНИЗАЦИЯ самостоятельного управления автодорожным хозяйством и передача в его ведение крупнейшего предприятия автотранспорта общего пользования — Союзтранс знаменует собой коренной сдвиг в развитии автотранспорта и дорожного строительства в Союзе.

Несоответствие состояния транспорта общему развитию социалистического хозяйства, значительный отрыв транспорта, отсталость его создали и создают серьезные перебои и затруднения в народном хозяйстве.

Это потребовало ряда срочных и неотложных мер партийных и правительственных органов, содействующих подтягиванию транспорта к темпам развития промышленности, сельского хозяйства и перевода его на более высокую техническую базу, т. е. реконструкцию. Одной из таких мер явилась необходимость правильной и четкой организации управления транспортом всех видов; в связи с этим создан был самостоятельный наркомат по водному транспорту и выделен в самостоятельное управление Цудортранс.

Среди всех видов транспорта очень серьезное место начинает занимать также и автодорожный. В данное время значение его еще невелико, но темп развития хозяйства, рост промышленности колхозов и совхозов, рост грузопотоков открывает исключительную перспективу развития его.

К концу пятилетки грузооборот на местном транспорте вырастет до 25 миллиардов тонно-километров. Капиталовложения во второй пятилетке пойдут на уровне капиталовложений по железнодорожному транспорту. Количество механических тяговых единиц в период второй пятилетки дойдет до миллиона. Все это требует правильного и четкого руководства. Постановление правительства обеспечивает своим решением выполнение этого требования. Второе, что дает решение правительства: оно усиливает права нового управления по отношению к местным органам — главдортрансам. Цудортранс получает права объединенного наркомата в отношении дорожного хозяйства в целом и права союзного наркомата в отношении дорог специального значения; этим самым Цудортранс имеет широкую юридическую возможность влиять на свою периферию, которая продолжает оставаться недостаточно организованной и способной к выполнению своих обязанностей и задач перед социалистическим строительством.

Далее, новый закон восполняет очень важный пробел в структуре дорожных органов; в связи с ликвидацией округов и новым районированием дорожное хозяйство осталось без низового звена. Без этого звена, без районных дорожных органов нельзя серьезно ставить вопрос об использовании трудовых ресурсов населения, т. е. о трудовом участии в дорожном строительстве.

Вопрос использования этих важнейших источников для дорожного строительства и дорож-

ного хозяйства является существенным и серьезным. Мы уже в этом году имеем провал на этом участке по РСФСР.

На сегодняшний день вследствие того, что Главдортранс пропустил все сроки, налицо ничтожнейший процент выполнения программы по трудучастию населения. То же положение по Закавказью и Украине. Возникает уже реальная опасность повторения прошлогодних „темпов“ проведения трудучастия населения в дорожном строительстве. Здесь в этом вопросе явно оказался правый оппортунизм на практике.

Можно не сомневаться, что новые организационные формы построения дорожных органов помогут изжить это ненормальное положение. Кроме указанных выше организационно-юридических прав, которые предоставлены управлению автомобильным и дорожным хозяйством, оно также получает серьезную материальную базу в виде дополнительных ассигнований по линии промышленности и сельского хозяйства на дорожное строительство. Новое управление дорожным и автомобильным хозяйством получает также самостоятельность в распоряжении финансами и материальным снабжением. Упраздняется зависимость от НКПС, где все сваливалось в единый котел и где система НКПС держала дорожное хозяйство на положении бедного родственника.

По автотранспорту Цудортранс получает в свое ведение мощную автотранспортную организацию „Союзтранс“. Эти материальные предпосылки помогут ему усилить свое влияние по вопросам политики автотранспорта, эксплуатации его, пользования и организации его.

Самостоятельность в области управления автодорожным хозяйством в большей мере способствует проведению в жизнь одного из важнейших лозунгов партии: хозрасчет. В дорожном хозяйстве эта директива партии на сегодняшний день не получила своего конкретного, осязательного выражения. Наоборот, на сегодняшний день мы имеем удорожание строительства, вялые темпы в строительстве, торможение и даже сопротивление переходу на хозрасчет.

Цудортранс, используя данные ему права, обязан положить конец этому безобразию; по Украине, по Закавказью мы вместо перехода на хозрасчет имеем попятное движение. Это нетерпимо. В данном вопросе необходимо по-ленински, по-большевистски подойти к реализации директивы партии о хозрасчете. В этом вопросе Владимир Ильич со всей категоричностью, беспощадностью подчеркивал важность этого мероприятия. „Я думаю,—заявил т. Ленин,—что тресты и предприятия на хозяйственном расчете основаны именно для того, чтобы они сами отвечали и притом всецело отвечали за безубыточность своих предприятий. Если это оказывается ими недостигнуто, то, по-моему, они должны быть привлекаемы к суду и караться в составе всех членов правления длительным лишением свободы (может быть с применением по истечении известного срок

ВООРУЖИМ МОТОРОМ КРАСНЫХ ПОГРАНИЧНИКОВ!

Вызов комитета по созданию фонда моторизации погранохраны СССР при Центральном совете Автодора нашел живейший отклик у автодорожцев и всех трудящихся СССР.

Ниже мы печатаем первые сведения о поступивших пожертвованиях, полученные в первые дни сбора. Журнал „За Рулем“ будет систематически, из номера в номер помещать сводки о поступающих взносах.

4 000 000 рублей в фонд моторизации погранохраны СССР должны быть собраны до 17 декабря этого года — к одиннадцатой годовщине погранчастей СССР!

СЕВАСТОПОЛЬЦЫ — ОДНИ ИЗ ПЕРВЫХ

Прочитав в журнале „За Рулем“, что президиум ЦС Автодора постановил приступить к новому сбору средств в боевой автодорожский фонд моторизации погранвойск СССР, мы, рабочие гаража авиашколы, поняли всю важность этого постановления и уже собрали 400 руб.

По поручению рабочих и шоферов гаража —
П. Нинов

Севастополь — Кача

АВТОДОРОВЦЫ БЕЛОРУССИИ НАЧАЛИ СБОР

Витебское городское отделение Автодора перевело Центральному правлению Автодора БССР собранные ячейками в фонд 1157 р. 87 к.

Члены Витебского городского правления Автодора собрали на заседании и перевели цент-

ральному правлению Автодора БССР в фонд моторизации погранвойск 40 руб. и вызывают членов Центрального правления Автодора БССР и правления Минского и Гомельского городских отделений.

Витебск

ЗВЕНИГОРОДСКИЕ ПОЛИГРА- ФИСТЫ — ФОНДУ МОТОРИЗАЦИИ

Рабочие и служащие Звенигородской типографии, в которой печаталась газета „На страже великой стройки“, посвященная принятию шефства Центральным советом Автодора над высшей пограничной школой, посылают горячий пролетарский привет курсантам ВПШ и вносят полностью весь заработок за набор и печать газеты — 175 руб. в фонд моторизации погранчастей СССР.

Звенигород

ЦС АВТОДОРА — ШЕФ ВЫСШЕЙ ПОГРАНИЧНОЙ ШКОЛЫ

Постановление президиума ЦС Автодора

Приняв решение создать специальный боевой автодорожский фонд моторизации пограничных частей СССР и провести кампанию популяризации героической работы красных пограничников в широких массах трудящихся, президиум Центрального совета Автодора, учитывая, что Высшая пограничная школа готовит квалифицированные кадры высшего командного состава для пограничных войск и требует к себе особого внимания и заботы со стороны советской общественности, постановляет:

1. Принять шефство над ВПШ.

2. Передать в дар школе для обучения ее слушателей авто-мото-вело-делу:

- а) один легковой автомобиль „Форд“, типа „А“,
- б) один мотоцикл фирмы БСА (с коляской) и
- в) десять велосипедов.

3. Выделить из средств общества 5 000 руб. для усиления автодорожской работы в ВПШ.

4. Предложить Снабавтодору отпустить ВПШ за счет ЦС общества наглядные пособия, необходимые при обучении автомотоделу, на общую сумму в 1 000 рублей.

условного освобождения), конфискацией всего имущества и т. д. Если мы, создав тресты и предприятия на хозяйственном расчете, не сумеем деловым, купцовским способом обеспечить полностью свои интересы, то мы окажемся круглыми дураками“.

Эта директива партии и Ленина должна быть обязательно повседневной нашей заботой. Автодорожное хозяйство на новом этапе. В правовом и организационном отношении автодорожное хозяйство поднялось на высшую ступень, но организационные формы еще не определяют всех необходимых условий для решительного перелома на отсталом участке нашего транс-

порта. Для успеха развития его надо немедленно провести ряд дополнительных мер.

Выделение Цудортранса протекает на ходу, в разгар строительного сезона. Надо, чтобы эта реформа не отразилась на выполнении стройфинплана 1931 г. Необходима быстрая и решительная перестройка автодорожных органов в соответствии с решением правительства.

То новое, что вносит постановление правительства в управление дорожным хозяйством, — самостоятельность, которая облегчает нашу работу, должно быть использовано теперь же, незамедлительно, в максимальной мере.

Я. Д.

НА ФРОНТЕ АВТОТРАКТОРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Центральный совет Автодора в резолюции о ходе строительства автогиганта наметил созыв на площадке Автостроя конференции представителей автодорских организаций предприятий и заводов, обслуживающих автогигант.

5 июня в Нижнем состоялась объединенная конференция автодорских и комсомольских организаций смежных производств. Конференция вскрыла неудовлетворительное состояние выполнения заказов Автостроя, угрожающее своевременному развертыванию работ и пуску автогиганта в ход.

Конференция постановила объявить тревогу в автодорских и комсомольских организациях смежных производств, организовать контрольные посты и добиться своевременного выполнения заказов.

Мы требуем от автодорских коллективов всех предприятий, выполняющих заказы Автостроя, немедленной организации постов контроля и присылки в редакцию материалов о ходе выполнения заказов.

Общими усилиями автодорской и комсомольской общественности добьемся ликвидации тормозов на путях скорейшей автомобилизации Советского Союза!

ДАДИМ АВТОГИГАНТУ ДЕТАЛИ В СРОК¹

НИЖЕГОРОДСКИЙ автомобильный гигант будет играть огромную роль.

Мало того, что автогигант строится и будет работать по последнему слову техники — он протянет за собой на высшую техническую ступень целый ряд отраслей промышленности.

Автогигант будет ежегодно выпускать 140 тыс. машин плюс 30% запасных частей.

Автомобиль „Форд“ имеет около 16 тыс. основных деталей. Все они должны поступать в сборку по поточной системе. От одной самой маленькой, может быть самой простой части (гайки, плашки и т. д.), может задержаться выпуск всего автомобиля, если она будет доставлена не в срок.

Советскому государству невыгодно, если машина будет стоять недоделанной.

Поступление деталей должно идти аккуратно к сроку.

Всякая деталь имеет свое место и свое время поступления в сборку. Если установка данной детали на том или ином рабочем участке требует только одной-двух минут, то установка той же детали через два-три рабочих места потребует в десять раз больше времени.

Автомобиль, который будет изготавливаться на автогиганте, состоит, примерно, из 24 тысяч всех деталей.

С самого начала проектирования автогиганта была взята установка на то, что целый ряд деталей автомобиля, деталей специального назначения, не будет изготавливаться на автогиганте, а будет передан на сторону — специализирующимся в этих областях отраслям промышленности. К таким заказам относятся: электрооборудование, арматура, фурнитура, текстиль, резина, стекло и т. д. Эти детали составляют около 40% стоимости всей машины.

При распределении этих деталей между так называемыми смежными отраслями промышленности выяснены все затруднения, которые

вытекают частью из-за отсутствия некоторых отраслей в нашей промышленности, частью из-за того, что эти детали являются новым производством. Изготовление новых деталей на наших предприятиях частью потребует их реконструкции, частью нового оборудования, а местами и полной новой проектировки.

Значительное затруднение представляет изготовление таких деталей, которые объединяют не одну, а две или больше отрасли промышленности (стартер, замок зажигания, его электрическая часть, литье под давлением и др.).

Для получения качественных и количественных показателей и показателей снижения себестоимости и максимальной четкости подачи деталей в срок одних административно-хозяйственных мероприятий недостаточно.

В аккуратном снабжении автогиганта деталями огромную роль должна сыграть комсомольская и автодорская организации.

Они обязаны у себя на месте установить контрольные посты, следить за аккуратной доставкой деталей, строго выдерживать намеченные планы, разбить консервативное, бюрократическое отношение к автозаводу целого ряда руководителей предприятий.

Наряду с борьбой за время надо драться за снижение себестоимости, за качество этих изделий.

На сегодняшний день с качеством, сроком исполнения и снижением себестоимости положение далеко неудовлетворительно.

В Ивановском маштресте были заказаны фары, фонари и ряд других деталей, которые должны поступить в апреле, но до сих пор еще не получены. Завод „Электроприбор“ дал амперметры в срок, но совершенно неудовлетворительного качества.

Патрубзрыв дает свечи в срок, но качество их оставляет желать много лучшего. Завод „Знамя труда“ взял на себя доставку карбюраторов. Даст ли он их в срок и какого качества, мы не знаем, но цены он наметил огромные.

Общими силами мы должны дать Нижегородскому автозаводу детали в срок, обеспечить бесперебойную его работу.

¹ Из доклада инж. Левенбука.

АВТОДОРОВЦЫ И КОМСОМОЛЬЦЫ СООБЩАЮТ

ТОВ. НАСЕДКИН (ВЭО)

Со снабжением автогиганта со стороны ВЭО дело обстоит не совсем гладко. Электрооборудование находится под ударом и возможно доставлено в срок не будет, так как Автострой очень поздно сдал заказ.

Изготовление для автозавода электродвигателей по той же причине не вошло в промфинплан. По настоянию комсомольской ячейки в промфинплане сделана передвижка и электродвигатели включены в программу завода.

ТОВ. ДРУЖИНИН (ВСЕСЕЛЬПРОМ)

Вопрос о снабжении гиганта на собраниях и группах комсомольские ячейки не обсуждали и должного внимания заказам Автозавода уделено не было.

За последнее время по инициативе бюро ячейки КСМ был установлен контрольный пост, но фактически к работе он еще не приступил.

Безобразно плохо дело с оборудованием электрозавода, на котором будут выполняться заказы для автогиганта. Оборудование поступает черепашьими темпами, установка его идет очень медленно. Оборудование электрозавода необходимо взять под комсомольский контроль.

ТОВ. КНЯЗЕВ (МОСКЖУ)

Автодор не развернул массовой работы на месте по линии аккуратного снабжения деталями завода.

В будущем примем все меры, используем все формы работы и заказанные нам детали первому автомобильному гиганту дадим в срок.

ТОВ. ОСТРОУМОВ (ЭЛЕКТРОЗАВОД)

С целым рядом заказов автозавода дело обстоит у нас хорошо и они будут выполнены в срок. Однако часть из них стоит под угрозой из-за отсутствия оборудования.

Сейчас на Электрозавод поступают новые станки, но установка их затрудняется, так как разница между стандартом нашим и иностранным доходит до 12%. Поэтому сейчас надо поставить вопрос о том, чтобы все оборудование для установки импортных станков было стандартизировано близко к иностранному.

Комсомольская организация Электрозавода вопросами своевременного снабжения автозавода еще не занималась, но отныне все заказы Автозавода поставим под комсомольский контроль.

ТОВ. КОПЫТОВ („КРАСНАЯ ЭТНА“— Н. НОВГОРОД)

Со строительством болто-заклепочного цеха у нас дело плохо. На строительстве нехватает квалифицированной рабочей силы. В результате стройплан систематически не выполняется и пуск цеха под угрозой.

Целый ряд заказов (трансмиссионные валы, шайбы и т. д.) по требованию Автостроя изготовлен и уже лежит на складе завода, но, повидимому, оказался ненужными.

МОНТАЖ ЭЛЕКТРОПОДСТАНЦИИ АВТОЗАВОДА ЗАКОНЧЕН

РАБОЧИЕ и руководители электромонтажных работ в борьбе за выполнение постановления ЦК партии об Автозаводе одержали первую крупную победу: монтаж самой крупной электроподстанции в Союзе закончен на 3 дня раньше установленного срока, и таким образом перекрото опоздание строительных работ.

Эта электроподстанция является крупной победой в электропромышленности Союза, так как она смонтирована полностью на советском оборудовании, не уступающем по качеству первоклассному иностранному.

Одержав победу, монтажники и строители переходят к штурму следующего крупного объекта — теплоцентрали.

Начальник монтажного бюро ВЭО
КРАСНЫЙ
Секретарь парткома Автостроя
КУЗНЕЦОВ
От рабочих-ударников
ЗЕРНЫШКО, БЕРЕЗКИН

16 июня 1931

Комсомольская организация „Красной Этны“ фактически еще не приступила к шефству над заказами автогиганта.

ТОВ. ШИБАШОВ (ФИБРОВАЯ ФАБРИКА— КИНЕШМА)

Есть постановление СТО, что Кинешемская фабрика будет снабжать автозавод фибровой прокладкой. В связи с этим у нас развертывается капитальное строительство.

На нашем совещании выяснилось, что для завода потребуется фибровой прокладки на год только 100 кг, а эти 100 кг при трехсменной работе мы сделаем в три-четыре дня. Для чего же надо развивать капитальное строительство на фабрике?

Автозавод должен сейчас же уточнить свою заявку на прокладку и сигнализировать, чтобы специально для его заявок намеченное строительство не развертывалось.

ТОВ. ПАНИН (ПАВМУРМЕД, ПАВЛОВО НА ОКЕ)

В настоящее время все заказы автозавода мы выполняем в срок.

В будущем на нас лежит обязанность снабжать гигант очень многим, но к этому Павмурмед готовится чрезвычайно плохо. Строительство инструментального идет без комсомольского контроля.

ТОВ. ЕГОРОВ („АВИАПРИБОР“, МОСКВА)

С выполнением заказов Автостроя у нас пока дело обстоит хорошо. В первый квартал по этим заказам план был выполнен на 108, а второй на 110 проц.

Но целому ряду заказов (спидометры и другие) грозит опасность, что они выполнены в срок не будут из-за отсутствия инженерно-технических сил.

Выполнение заказа автозавода в третьем квартале у нас стоит под угрозой. Нам нехватит канифоли и раствориту. Снабжение ими зависит от Всехимпрома.

До сих пор мы имеем семь цветов окраски автомашины, что затрудняет работу в цехе и требует лишней затраты средств. Явношу предложение число цветов сократить до трех-четырех.

Комсомольцы и автодоровцы „Победы рабочих“ еще не включились полностью в борьбу за выполнение в срок заказов автозавода.

ПОДГОТОВКА НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНА, ТЕМПЫ НАДО УСИЛИТЬ!

Постановление всесоюзного совещания комсомольских и автодоровских организаций смежных производств Автозавода

Совещание считает подготовку смежных производств к пуску Автозавода неудовлетворительной, что ставит под угрозу выполнение решений партии о пуске завода 1 ноября.

Ряд производств работу еще не развернул, договоров не заключил, выполнению заказов Автозавода должного внимания не уделяет, производственных возможностей к их выполнению не обеспечил; вокруг заказов не создано широкого общественного мнения.

Комсомольские и автодоровские организации смежных производств к устранению этих недостатков и к обеспечению выполнения заказов Автозавода мер не приняли.

I. Считая необходимым немедленное осуществление поставленных перед смежными производствами задач, совещание объявляет тревогу комсомольских и автодоровских организаций и предприятий-поставщиков и обязывает заводы к 20 июня через „Комсомольскую правду“ и журнал „За рулем“ дать отчет об их подготовке к пуску Автозавода.

II. Обязать комсомольские и автодоровские организации срочно проверить заключение предприятиями договоров и состояние выполнения заказов.

Просить Автозавод в 3-дневный срок опубликовать сводку договоров и сроки их выполнения.

III. На всех смежных предприятиях к 15 июня создать объединенные комсомольские и автодоровские контрольные посты.

IV. Одобрить создание при «Комсомольской правде» совета сквозного контроля.

V. Включить в сферу влияния сквозного контроля подсобные металлургические заводы.

VI. Совещание считает своевременным обращение Нижкрайкома ВЛКСМ, «Комсомольской правды», Канрайкома и комитета Автозавода к комсомольским организациям смежных производств о подготовке к пуску Автозавода и предлагает обсудить его в ячейках с целью мобилизации вокруг выполнения обязательств перед Автозаводом комсомольцев и рабочих.

VII. Считать необходимым усилить освещение строительства и подготовку к пуску Автозавода в печати.

VIII. Сбвещание считает ненормальным факт недоговоренности между Автозаводом и отдельными предприятиями-поставщиками, в частности с Кинешемской фабрикой, которая вследствие этого проектировала расширение производства вне соответствия с действительной потребностью Автозавода в деталях из фибры.

Площадка Автостроя

ПЕРЕД БОЕВОЙ ПРОГРАММОЙ НАДО ПОДТЯНУТЬ СНАБЖЕНИЕ ЧАСТЯМИ

Московский автосборочный им. КИМ

В ПЕРВОЙ половине июня наш завод получил ударное задание правительства собрать к уборочной кампании в течение июня — августа 5400 машин. Большая доля сборки — 3100 падает на август, когда заводу придется собирать в день 124 машины. Чтобы повернуть их заводу придется работать в 2-3 смены. Сейчас уже ведется подготовка к выполнению заводом этой программы, не рассчитанной на нормальную пропускную способность завода.

Для завода июнь является серьезным экзаменом к выполнению ударного задания, экзаменом, связанным с большими трудностями в смысле обеспечения завода необходимыми деталями и материалами, получаемыми в Союзе.

В связи с ударным заданием программа выпуска в июне увеличена на 100 машин, — всего на июньскую сборку падает 1100 машин.

В начале июня работа завода была сорвана кузовным цехом на сборке „тюдоров“. „Тюдоры“ (закрытые двухдверные кузова) заводом собира-

ются впервые и в сборке их встретился ряд затруднений. Операционных карт по сборке кузова не было, спецификации деталей — тоже. Пока кузовной цех налаживал сборку „тюдоров“ прошло 4 дня, за которые собрали всего 12 „тюдоров“.

Дальше выяснилось, что их нельзя обивать, так как не оказалось стекол, которые должны быть поставлены раньше обивки. Стекла должны были притти вместе со всеми деталями „тюдоров“ из Америки, но они не прибыли. Так как стекло в Союзе получить не удалось, пришлось сборку „тюдоров“ оставить и перейти на сборку кабин для грузовой машины и фазтонов для легковой машины. Нормальная работа кузовных цехов была временно нарушена и цех сборки шасси не получил вовремя готовых кузовов и не смог выполнить в первую пятидневку июня заданной программы — собирать по 45 машин в день. Пришлось усилить кузовные цеха рабсилой и еще больше нажать, чтобы восполнить образовавшийся прорыв.

Главная линия, на которой больше всего комсомольцев, чутко переживает прорыв и работает с большим энтузиазмом. Уже выпускают по 55 машин в день, стремясь довести выпуск до 60 машин в день.

Вся беда в том, что завод безобразно снабжается деталями, снятыми с импорта, или почти совсем не снабжается.

Из-за невыполнения договоров заводами-поставщиками машина сходит с конвейера без фар задних фонарей, грузовая машина — без стекол, без платформы, без сигнала и последние дни даже без резины. Как говорят у нас на заводе: „Машины сходят с конвейера слепые, глухие и необутые“.

Прорывы в снабжении завода рез-

ко отражаются на производительности труда.

Виновны в прорыве снабжения завода: 1) Киржачский завод Ивмаштреста, не исполняющий договоры на поставку фар, кронштейнов для фар, задних фонарей с кронштейнами; 2) первый отдел АМО — завод „Спартак“, не выполняющий договора по поковкам для платформы грузовой машины; 3) завод „Красный треугольник“ в Ленинграде, оставивший наш завод без резины и даже не отвечающий на наши телеграфные запросы.

Пост „ЗА РУЛЕМ“ на Московском сборочном
Бригадир Батусов

16 июня 1931 г.

ПРИЦЕП ДЛЯ ВЫВОЗКИ МУСОРА С ВРАЩАЮЩЕЙСЯ РАМОЙ

ПОВОЗКУ повышенной емкости для вывозки мусора сконструировала английская фирма „Игл“, устроив прицеп по принципу вращающейся рамы. Это позволило расположить на нем 60 мусорных ящиков (до сих пор количество ящиков не превышало 36).

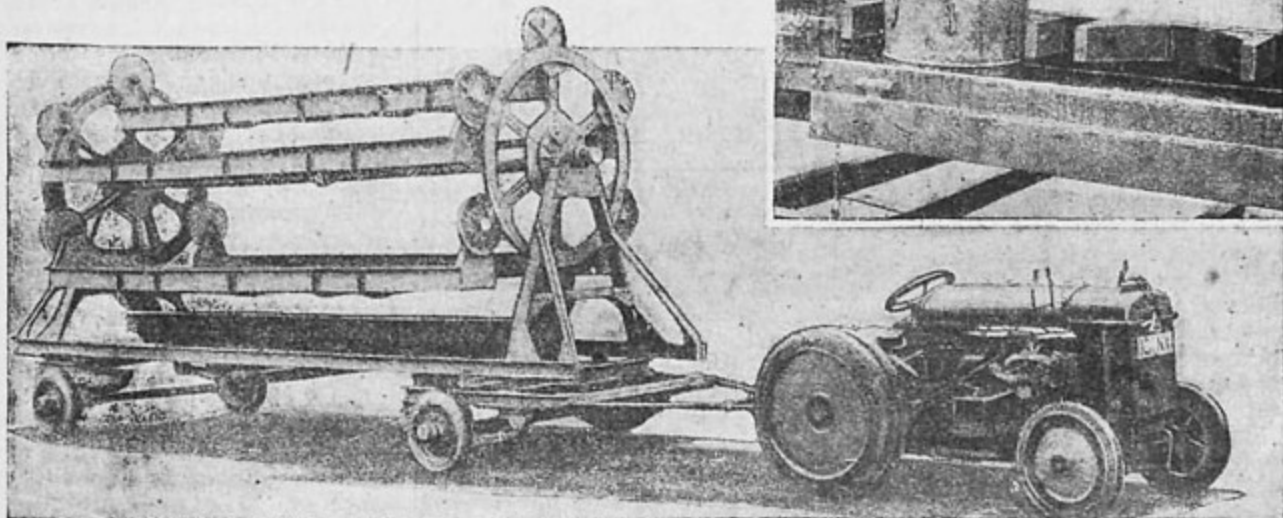
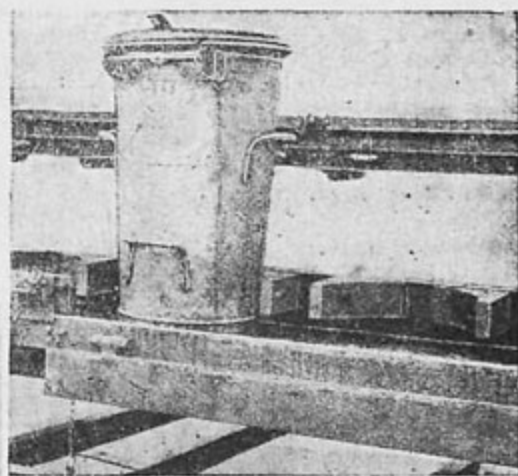
Прицеп представляет собой вращающееся приспособление, имеющее шесть продольных полок, из которых каждая приспособлена для установки десяти мусорных ящиков. На заднем конце прицепа имеется механизм с червячной передачей, посредством которого можно поворачивать всю эту систему ручным способом. Общая длина колесной базы прицепа 4,3 м.

Работа по вывозке мусора производится в следующем порядке. Приспособление поворачивается так, чтобы одна из полок с чистыми ящиками оказалась на высоте, удобной для погрузки. Затем чистые ящики снимают и оставляют на территории домовладения, а ящики с мусором погружаются на полку; раму опять поворачивают, чтобы подать следующий ряд чистых ящиков.

Каждая полка оборудована блоками, обитыми резиной, имеющими форму клиньев, между которыми располагаются ящики, поддерживаемые с наружной стороны боковыми откидными досками на петлях. Блоки эти, поддерживая ящики, уничтожают в то же время всякий шум и дребезжание во время езды.

Чтобы ящики не раскачивались во время движения прицепа, на обоих концах каждой полки установлены особые диски; в спицы же больших колес, находящихся на концах вращающейся рамы, вделано шесть стержней, снабженных пружинами, которые оканчиваются небольшими тормозными башмаками с внешней стороны. Поворотом рукоятки на заднем конце рамы все шесть тормозных башмаков применяются одновременно ко всем дискам, что наглухо закрепляет полки с ящиками; также одновременно башмаки ослабляются при повороте рукоятки в обратном направлении, позволяя полкам с ящиками свободно раскачиваться.

Таким образом когда одна из полок заполнена ящиками и требуется повернуть раму, тормоза ослабляются и рама поворачивается на требуемый угол; после этого снова применяются тормоза и крепко держат полки с ящиками в нужном положении.



НА ПУТИ К НОВОМУ АВТОМОБИЛЮ

ЗА ПОСЛЕДНИЕ десять лет почти установилось мнение, что автомобиль в основе не подлежит уже никаким коренным принципиальным изменениям, что можно только усовершенствовать и упростить отдельные части его механизма, сделать его более комфортабельным, облегчить езду на нем, наконец, удешевить его. Все же попытки придать автомобилю как со стороны формы, так и со стороны его устройства какой-то новый, более совершенный вид принимались преимущественно за коммерческие потуги конкурирующих на мировом рынке фирм.

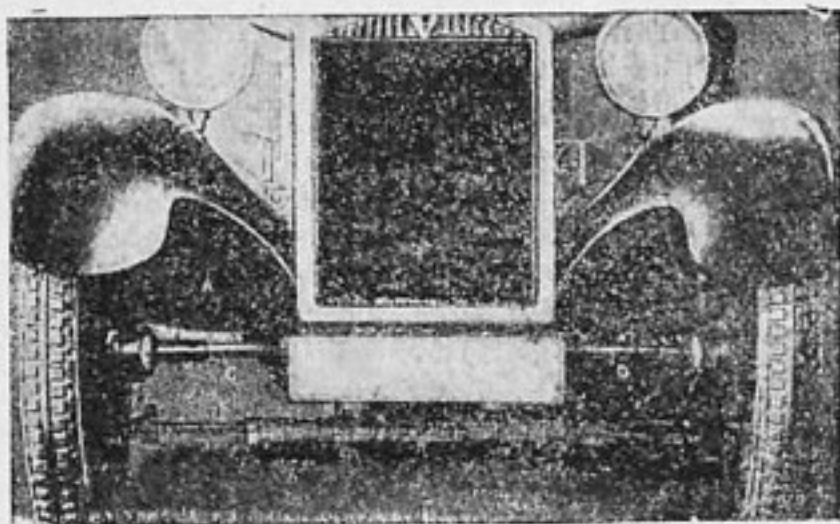


Рис. 1. Механизм автомобиля „ДКВ“ с приводом на передние колеса. А и В — поперечные рессоры, С и D — полуоси

Однако положение вещей изменилось, начинают меняться и взгляды на вещи. В этой статье не будет речи о тех уже внедрившихся и продолжающих внедряться конструкциях, которые не изменили автомобиля целиком. Мы опишем те системы, которые заставляют автомобильный мир говорить о новом автомобиле.

Все эти машины несколько необычны на наш взгляд (за небольшими исключениями), но при изучении их обнаруживается большая целесообразность каждого механизма и принципа.

В первую очередь — объединение всей моторной и трансмиссионной части в один блок. Первый вариант такого объединения — привод на передние колеса, второй — перенесение моторной группы на заднюю часть автомобиля. Многолетняя практика работы машин с передним приводом выявила все их достоинства и недостатки. Трудно представить себе более простой и безопасный автомобиль, чем переднеприводной.

К сожалению, современные дороги имеют и вероятно будут иметь подьемы. Машины с передним приводом плохо берут подьемы. При взятии подьема обычным автомобилем основ-

ной вес машины давит на заднюю ведущую ось, сцепление с почвой увеличивается и взятие подьема облегчается. У машин с передними

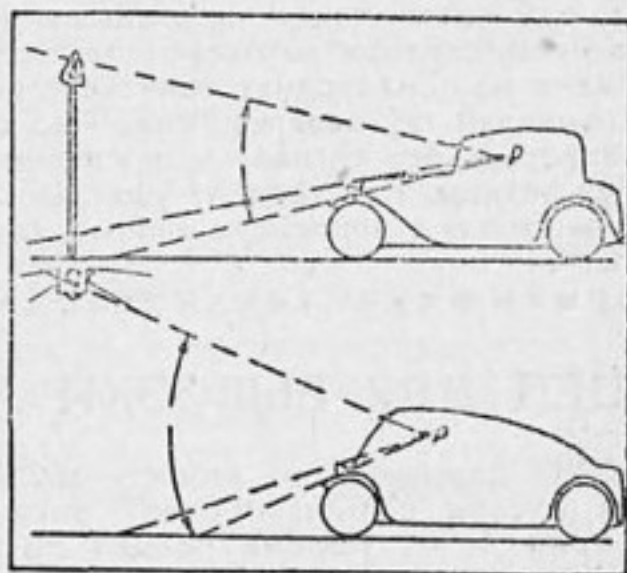


Рис. 3. Поле зрения шофера обычного автомобиля (сверху) и автомобиля Клаво с мотором, помещенным сзади (внизу)

ведущими колесами эти последние на подьеме, наоборот, разгружаются, сцепление с грунтом нарушается и машина уже не может взять даже сравнительно малых подьемов. Большим перемещением центра тяжести машины вперед все же не достигается подьемистость заднеприводного автомобиля, а это перемещение вызывает конструктивные трудности.

Машины с мотором, помещенным сзади, заслуживают особого внимания. Американские специалисты, например, утверждают, что помещение мотора впереди машины ничем не оправдано и что мотор непременно должен переместиться в течение ближайших 10—15 лет на заднюю часть автомобиля. Таких машин пока сравнительно немного (см. „За

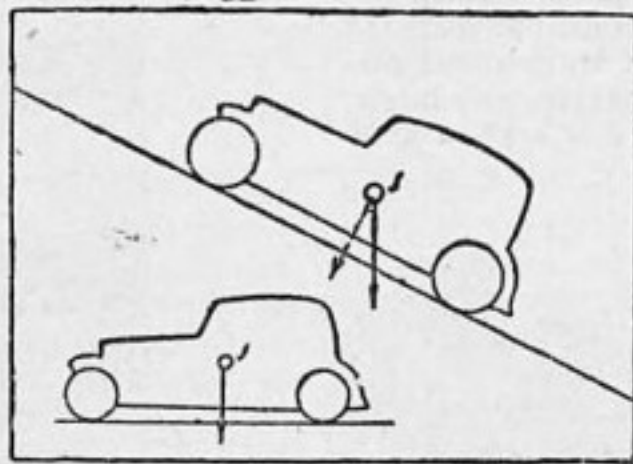


Рис. 2. При подьеме сила тяжести автомобиля разгружает переднюю ось и перегружает заднюю. Поэтому автомобиль с задними ведущими колесами хорошо берет подьемы, а с передним приводом — плохо

Рулем“, №№ 22 и 23 за прошлый год), однако, практика их работы показывает большую простоту в уходе за ними в виду объединения всего механизма в один блок. Машине можно легко придать удобообтекаемую форму. Увеличивается поле зрения шофера. Само по себе помещение мотора сзади устраняет шум, запахи и жару в кабине. Но описанные автомобили остаются заднеприводными и сохраняют все недостатки привода на задние колеса: опасность заносов, малую поворотливость на подьемах и т. п.

Эти обстоятельства дают основание предполагать о скорейшем переходе автомобилей (во всяком случае грузовиков и мощных легковых) на четырехколесный привод, уничтожающий недостатки привода на ту или другую ось в отдельности и объединяющий их достоинства. Серийного производ-

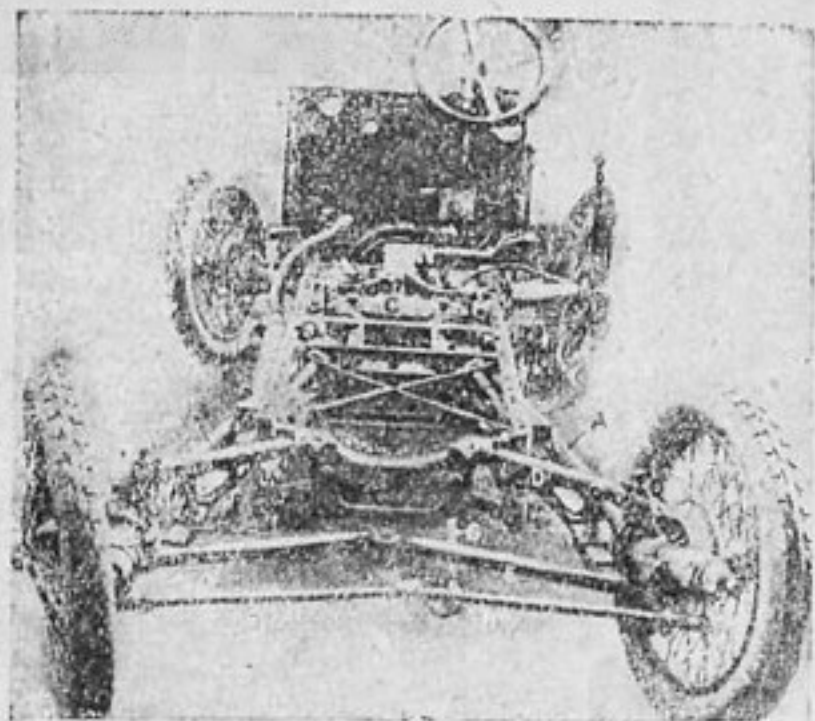


Рис. 4. Шасси машины „Холле“ с четырьмя ведущими, независимыми и управляемыми колесами. А и В—трубы, заключающие трансмиссионный вал (от центрального дифференциала); С—центральный дифференциал; F и E—трубы параллелограмма, поддерживающего колеса в одной плоскости; D—кантилеверная рессора; G—рулевая тяга; H—поперечные тяги

ства легковых автомобилей с приводом на четыре колеса еще нет, грузовых весьма мало. Однако испытания пробных экземпляров и выпускаемых грузовиков показали большую их грузоподъемность, проходимость, подемистость и безопасность езды на них. Оказалось возможным увеличить также поворотливость (отсюда и проходимость) автомобиля путем поворота всех четырех колес. При таком устройстве автомобиль может проходить по извилистым переулкам, едва большим по ширине, чем его колея. На фото показано шасси „Холле“ с четырьмя ведущими, независимыми и управляемыми колесами и машина „Холле“ (пробный экземпляр), с легкостью проходящая по поверхности земли, изрытой ямами.

Примерно таким представляется в грубых чертах механизм автомобиля ближайшего будущего. Отметим еще предложения немецких специалистов, считающих более целесообразным применение электрогенератора (мотор—динамо—электромотор) вместо современной автомобильной трансмиссии, не дающей полной гаммы скоростей и использования всей мощности мотора и к тому же хрупкой и сложной.

Что касается внешних форм автомобиля, то уже сейчас, на обычных машинах (особенно английских,—англичане, как это ни странно, оказались большими новаторами автодела) мы встречаем удобообтекаемые крылья, целые кузова.

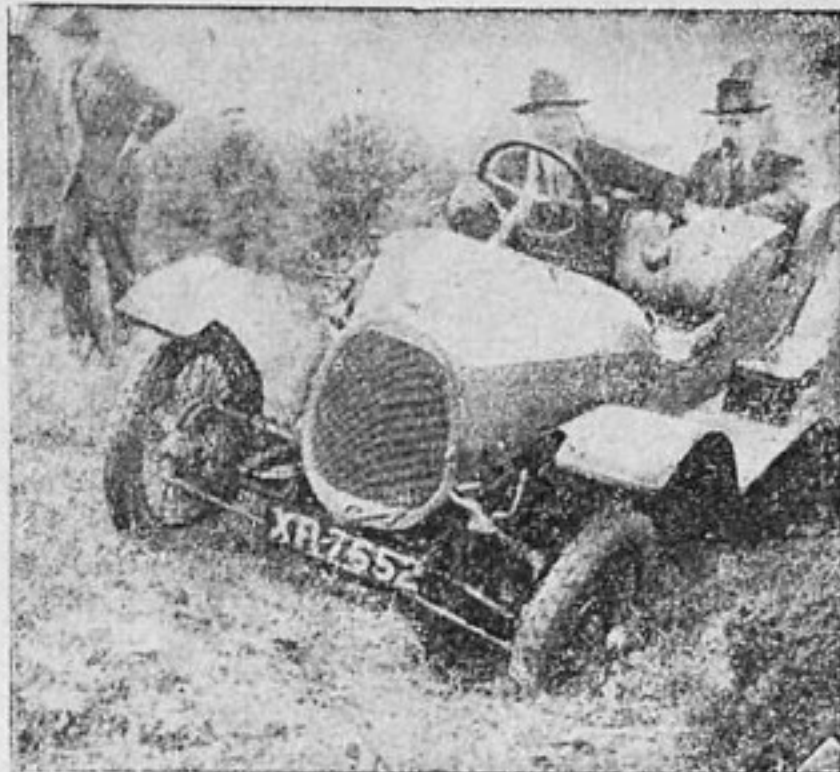


Рис. 5. Машина „Холле“ преодолевает бездорожье

Большинство радиаторов — заостренной формы. Задняя стенка лимузина несколько наклонена. Обтекаемые кузова, несмотря на их большую стоимость, дают увеличение скорости автомобиля.

У немцев и французов мы встречаем кузова, где основное внимание обращено на дешевизну и простоту форм кузова. Какой из этих, двух типов займет первенствующее место в будущем — сейчас еще трудно сказать. Скорее всего для дорогих машин — первый, для дешевых — второй.

Все это уже не теоретические положения, а испытываемые на практике выводы. Мы подходим, по видимому, к решительному перевороту в автомобильных конструкциях.

Ю. Д.

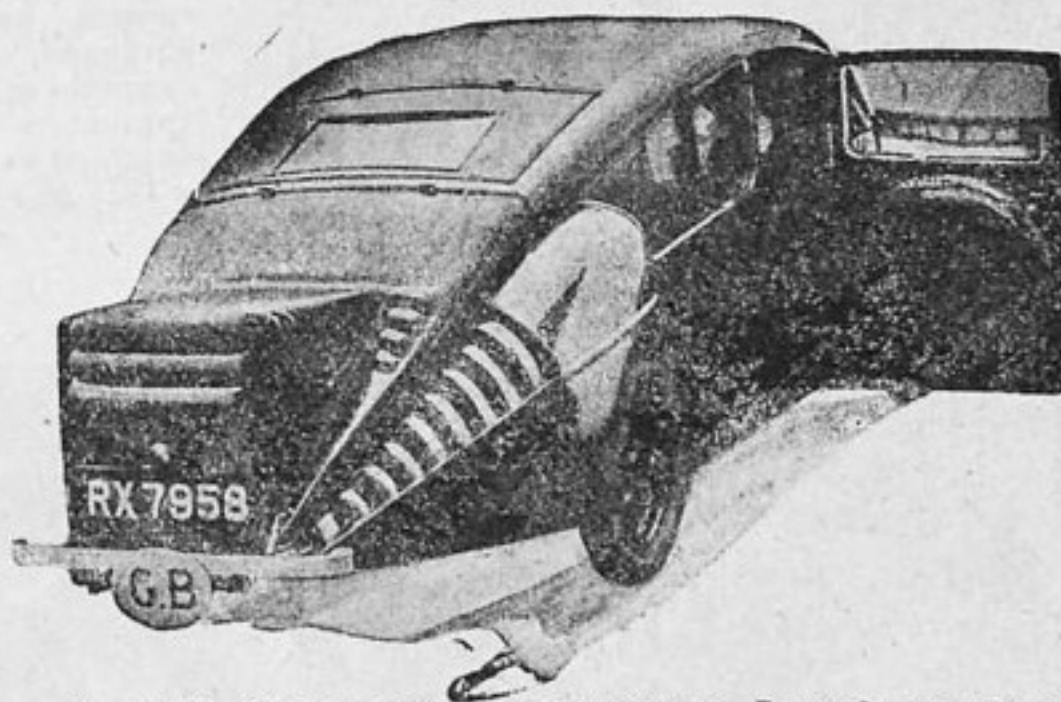


Рис. 6. Удобообтекаемый кузов на шасси „Бюрней“ с мотором, помещенным сзади

**В ОТ. ЕТ ИНТЕРВЕНТАМ И ВРЕДИТЕЛЯМ СОЗДАДИМ БОЕВОЙ
АВТОДОРОВСКИЙ ФОНД МОТОРИЗАЦИИ ПОГРАНЧАСТЕЙ СССР!**



Новый цех тракторного завода „Красный путиловец“



На „Красном путиловце“ ежедневные нововведения между Ленинградом и Сталинградом

ЭНТУЗИАСТАМ СОВЕТСКОГО ТРАКТОРОСТРОЕНИЯ

ЗА ПОСЛЕДНИЕ две декады тракторный завод ленинградского „Красного путиловца“ дважды стал в центре внимания всей Советской страны.

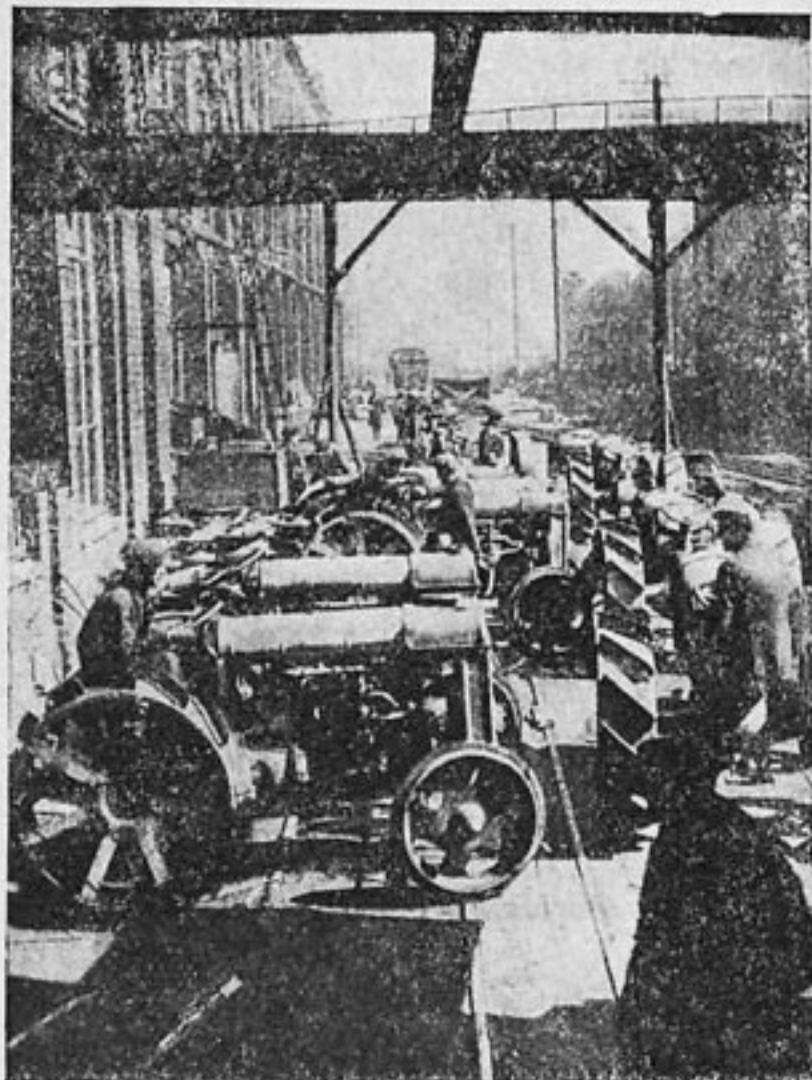
7 июня опубликовано постановление президиума ЦИК СССР, по которому „за особо выдающиеся заслуги в области изобретательства и внесения рационализаторских предложений по организации передовых ударных бригад, содействовавших увеличению продукции завода по тракторостроению и тем самым развитию социалистического хозяйства“, восемь работни-

ков завода награждены орденами Ленина и трое работников — орденами Трудового красного знамени.

11 июня в 3 часа утра с конвейера „Красного путиловца“ сошел 25-тысячный трактор.

Выпуск 25-тысячного трактора — знаменательный момент на том славном и героическом пути, который проделали с 1923 г. пионеры советского тракторостроения — краснопутиловские пролетарии.

„Красный путиловец“ начал строить тракторы, не имея ни опыта, ни соответствующего специального оборудования, ни учителей. На завод был привезен фордовский трактор, его разобрали до мельчайших деталей, по ним составили чертежи и в 1923/24 г. появилась первая пятерка „фордзонов-путиловских“ — материализованный результат большевистской краснопутиловской настойчивости, энергии и трудового напряжения. В следующем году из ворот завода вышло уже 73 советских трактора, в 1925/26 г. — 404, в 1926/27 г. — 623, 1927/28 г. —



Слева направо: проба готовых тракторов, и части по конвейеру



о вывешивают результаты сорев-
задом и Сталинградом



Сборочный цех „Красного путиловца“

НИЯ — ПЛАМЕННЫЙ АВТОДОРОВСКИЙ ПРИВЕТ!

1115. В прошлом году краснопутиловцы, выстроив в рекордный срок новые корпуса и поставив оборудование, выпустили вместо намеченных 10 000 тракторов 12 000.

В особом квартале „Красный путиловец“ при задании 3 900 тракторов дал стране 4 025. В апреле этого года энтузиасты „Улицы стачек“ вместо 1 800 тракторов выпустили 1 900, затем путиловцы перевыполнили и майскую программу, сделав вместо 2 000 тракторов (план) 2 004 стальных коня.

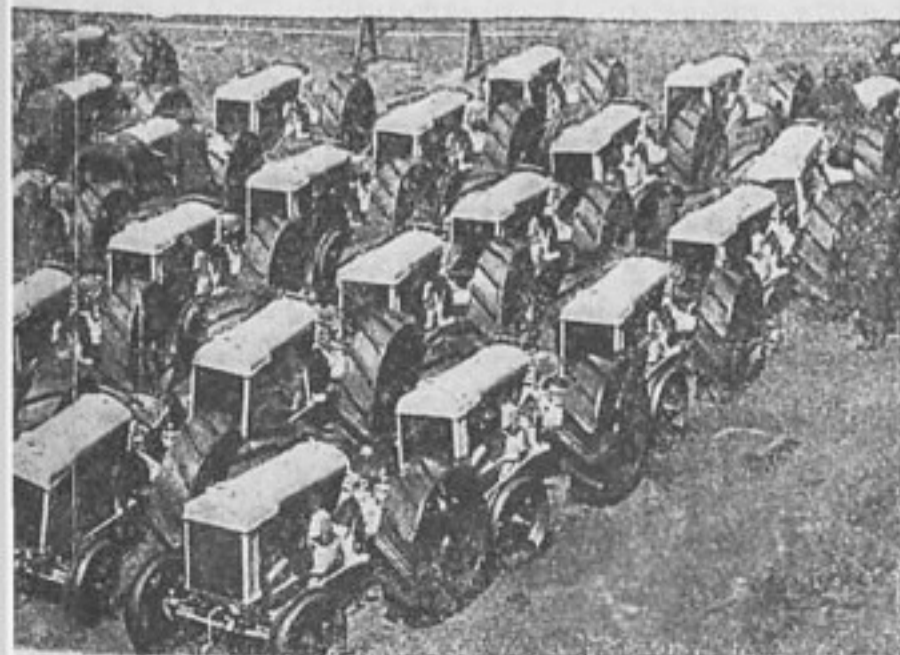
По темпам „Красный путиловец“ выполнил свою пятилетку еще в особом квартале. План предусматривал, что завод после реконструкции будет выпускать в последнем году пятилетки по 72 трактора в сутки. Но уже в особом квартале завод давал в отдельные дни по 90—95 машин, и средний выпуск составляет теперь не меньше 70 тракторов в сутки.

Если краснопутиловцы настойчиво гонят вверх кривую выпуска тракторов по годам и

месяцам, то кривую себестоимости советского стального коня они настойчиво и неуклонно тянут вниз, давая социалистическому земледелию все более дешевый трактор. В 1927/28 г. трактор стоил заводу 3 625 руб., в 1928/29 г. эту сумму снизили до 2 935 руб., в следующем году до 2 320 руб. Первый квартал этого года дал трактор, себестоимость которого составляет 2 194 руб.

Но краснопутиловцы уже давно перестали удовлетворяться копированием фордовского образца. Конструктора „Красного путиловца“

Основная продукция „Красного путиловца“,
тупают в обработку



уже разработали три самостоятельных типа трактора, которые сейчас испытываются в поле и часть которых уже показала вполне удачные результаты. Свои достижения и производственные навыки „ветераны“ советского тракторостроения передают Сталинградскому заводу.

Блестящие успехи пролетарского коллектива „Улицы стачек“ явились прямым следствием не только общей зарядки эпохи великих работ, но и всей пооктябрьской и предреволюционной истории бывшего Путиловского завода.

За 130 лет своего существования Путиловский завод вписал много славных страниц в историю революционного движения.

Первыми глухими волнениями рабочего класса, первой организованной и победоносной экономической стачкой 1872 г., стачками 1885 г., народническими и социал-демократическими подпольными кружками 90-х годов начали свою сознательную политическую жизнь путиловские пролетарии.

Учеба пошла впрок. В январе 1905 г. именно они, путиловцы, были инициаторами всеобщей забастовки, кончившейся „кровавым воскресеньем“ 9 января. Царизм всегда считал путиловцев одним из самых непримиримых своих врагов и 18 октября их демонстрацию расстреливали полиция и казаки.

После периода реакции путиловцы снова начинают борьбу, явно идя за большевиками. С 1912 по 1914 г. на заводе нарастает волна политических забастовок, а с лета 1915 г. — несмотря на милитаризацию завода — новая волна стачечного движения.

Путиловцы активно участвуют в Февральской революции, а затем быстро становятся под знамена большевиков. В июльские и октябрьские дни многочисленные выступления путиловцев играли выдающуюся роль.

В дни завоевания власти пролетариатом путиловцы — в первых рядах пролетарских колонн, в крови и дыму гражданской войны утверждающих свою диктатуру. Ослабевший, полумертвый завод, стиснув зубы, непрерывно мобилизовал рабочие дружины и отряды на все фронты гражданской войны.

После стихших смерчей гражданской войны партия и правительство поставили перед краснопутиловцами задачу освоить технику тракторостроения, чтобы дать советским полям тысячи механических помощников.

Путиловцы горячо принялись за новую задачу, и уже в 1926 г., в день своего 125-летия, завод был награжден орденом Красного трудового знамени.

Постановление президиума ЦИК отмечает, разумеется, только лучших из лучших, тех, заслуги которых выходят далеко за пределы заводских корпусов, работа которых должна служить образцом социалистического творчества для заводов, шахт и полей СССР.

Штурм высоты техники, идя в авангарде советского тракторостроения, пролетарии-краснопутиловцы, герои трех революций, лишний раз показали, какие неисчерпаемые творческие возможности заложены в рабочем классе.

Вот старый революционер-путиловец тов. Алексеев, работающий на заводе с 1907 г. Был момент, когда бывший начальник тракторного цеха, вредитель Иванов, пытался сбить краснопутиловцев с большевистского пути, предлагая покупать запасные части и комплекты двигателей у Форда. Это превратило бы „Красный путиловец“, в сущности, в сборочный цех. По инициативе тов. Алексеева вредительская заявка была отменена, и в результате государство сэкономило 2,5 млн. руб. золотом. Партийная организация „Красного путиловца“ под руководством тов. Алексеева добилась вовлечения в соцсоревнование и ударничество за два года 21 тысячи краснопутиловцев.

Вот начальник 5-го участка новой тракторной механической мастерской тов. Дийков, начавший свою работу токарем. Он прошел вместе с заводом трудный и славный путь советского тракторостроения, и его предложения дали заводу около миллиона рублей экономии.

Вот тов. Моисеева, штамповальщица тракторного отдела, лучшая ударница и организатор первой ударной бригады на штамповке. Ее ударная бригада, состоящая из женщин, на изношенном оборудовании добилась выпуска изделий, который позволил перевыполнить программу в особом квартале. Вся ее бригада была премирована.

Вот три конструктора завода тт. Шевелло Ярош и Рогозин, творчески работающие над конструкциями тракторов, переконструировавшие американские образцы (Ярош), создавшие новый советский трактор-пропашник (Шевелло) и сконструировавшие тракторы с оригинальной системой передачи (Рогозин). Трактор Рогозина уже сейчас пашет трехлемешным плугом 4 га в час — почти вдвое больше чем „Фордзон“ расходуя нефти на 25% меньше.

• • •

На третий решающий год пятилетки краснопутиловцам дана задача выпустить 32 000 „Фордзон-путиловских“ и 1000 советских пропашников.

Большевистская настойчивость, пролетарская целеустремленность, напряженная творческая работа пролетариев тракторного „Красного Путиловца“ обеспечивают выполнение поставленной заводу задачи, победу на ответственном участке строительства социализма.

В этом уверена миллионная армия автодорцев, которая, радуясь вместе со всей Советской страной новым и новым успехам завода, поздравляет его работников с высокой наградой.

Привет краснопутиловцам!

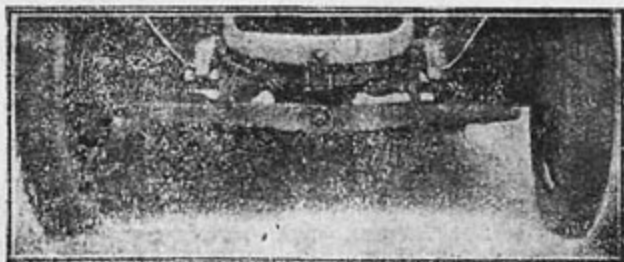
РЕШЕНИЯ ИЮНЬСКОГО ПЛЕНУМА ЦК ВКП(б) — БОЕВАЯ ПРОГРАММА РАБОТ, В ВЫПОЛНЕНИИ КОТОРЫХ АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ ДОЛЖНА ПРИНЯТЬ МИЛЛИОННАЯ АРМИЯ АВТОДОРЦЕВ.

НОВЫЙ АНГЛИЙСКИЙ СТАБИЛИЗАТОР

В № 8 „За рулем“ было приведено описание нового немецкого автомобильного стабилизатора.

Вслед за ним появился стабилизатор — конкурент немецкому — и в Англии. Английские журналы уже после первых опытов указывали, что стабилизатор по сравнению с германским „различен немного по конструкции, но дает такие же результаты“.

Основные детали его следующие. Стабилизатор помещается между осью и рамой. Состоит он из двух рычагов, соединенных вместе шарниром и прикрепленных двумя связками к раме,



Новый английский стабилизатор, укрепленный на автомобиле

как показано на чертеже. Внешнее давление, заставляющее шасси обычного автомобиля наклоняться в сторону, этими связками распределяется равно на обе стороны. Поэтому шасси со стабилизатором расположено постоянно горизонтально к поверхности дороги. Первоначальная конструкция стабилизатора имела шарнир между рычагами полностью из металла. Однако опыты показали очень жесткое действие рычагов. Тогда были применены резиновые прокладки, придавшие работе стабилизатора эластичность и новое преимущество — отпала необходимость смазки.

Так как стабилизатор испытывался и на автомобиле „Форд“ (модели, принятой для нашего массового производства), кратко приведем некоторые результаты.

Автомобиль был пущен по дороге, расположенной в виде замкнутого круга с внутренним диаметром 30 м. Поверхность дороги имела наклон на внешнюю сторону свыше 1/10. Это обстоятельство значительно увеличило действие центробежной силы, т. е. тенденцию к заносу автомобиля в сторону.

Однако, несмотря на большую скорость — 56 км в час, не было обнаружено никаких признаков скатывания или соскальзывания в сто-

рону. При резких и быстрых поворотах не было слышно специфического шума шин. Это также доказывает отсутствие постоянного у обычных автомобилей явления, когда благодаря действию центробежной силы все давление переносится на два внутренние колеса, заставляя их вертеться с большой быстротой на одном месте.

Дальнейшие опыты происходили на дорогах, покрытых после снегопада грязью и талым снегом, очень скользких для шин автомобиля. Опытный „Форд“ делал всевозможные виражи, недопустимые для автомобиля с обычным устройством рессор. Например, делались один за другим замкнутые круги в 10—15 м при скорости 40 км в час с резкими замедлениями и ускорениями.

Стабилизатор, предупреждая неравномерное распределение давления на колеса и их ненужное вращение, устраняет одну из причин быстрого износа шин. Шины опытного „Форда“ — „Файрстон“ сделали 24 тыс. км, а их трущаяся поверхность износилась только наполовину — результат, заслуживающий большого внимания в смысле экономного расходования резины.

Шасси автомобиля, снабженное английским стабилизатором, не нуждается в рессорных амортизаторах.

Все эти качества нового английского стабилизатора очень интересны для эксплуатации автомобиля.

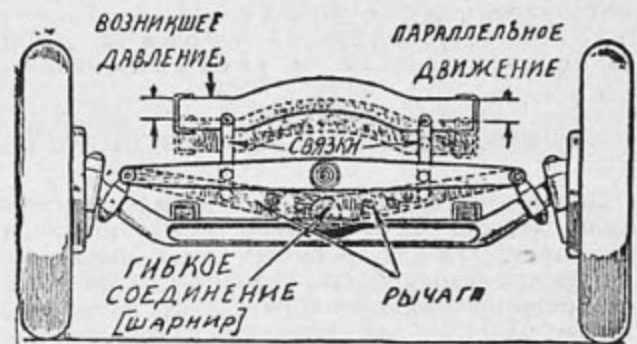


Схема устройства нового стабилизатора.

Сейчас еще рано судить о том, какой из двух стабилизаторов — английский или немецкий — лучше. Приведенные данные — лишь результат фабричных испытаний. Большое значение имеет также стоимость их производства и установки на уже эксплуатируемых машинах. Поэтому решающим фактором являются лишь результаты массовой эксплуатации.

Н. Бибилов

К СВЕДЕНИЮ ПОДПИСЧИКОВ

Библиотека „За Рулем“ в 1931 году состоит из 24 выпусков.

Вышли в свет: Вып. 1—2. А. Штейнер.—Моторизация и механизация современных армий. Стр. 112. Ц. 50 к.
Вып. 3—4 Инж. И. Аргир.—Как обучать автоделу на курсах и кружках Автодора. Стр. 128. Ц. 50 к. Вып. 5.
Инж. В. Некрасов.—Автомобильные дороги. Стр. 64. Ц. 25 к. Вып. 6. Спутник тракториста. Стр. 48. Ц. 20 к.
Вып. 7. П. Грибов.—Военная работа Автодора. Стр. 48. Ц. 20 к.

Печатаются: Вып. 8—12. М. А. Дьяков.—Борьба с потерями на автотранспорте. Стр. 320. Ц. 1 р. 25 к.

Готовятся к печати: Проф. Е. Чудаков.—Элементарный курс автомобиля. Инж. Б. Лавровский.—Легкие быстроходные дизели на автомобилях и тракторах. Проф. Н. Орнатский.—Краткий курс дорожного дела для коллективов Автодора в колхозах и совхозах.

ВСЕСОЮЗНЫЙ ДОРОЖНЫЙ КОНКУРС

ПЛАНЫ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ВЫПОЛНИМ В СРОК

ЗА ПОСЛЕДНЕЕ время внимание к вопросам дорожного строительства постепенно усиливается и с каждым днем все новые и новые районы включаются в дорожный конкурс.

С середины мая по всему Союзу началась интенсивная стройка дорог и мостов. Почти всюду июнь объявлен месячником дороги.

Особенно активно включаются в проведение конкурса местные органы власти, начиная от краевых и областных исполкомов, кончая сельскими советами. Отдельные райисполкомы и сельсоветы объявляют себя ударными. Организовано выступают на стройку дорог колхозы, комсомольские ячейки и автодорожская общественность.

УКРАИНА И ТУРКМЕНИСТАН ВКЛЮЧИЛИСЬ В КОНКУРС

Центральный штаб конкурса недавно обратился со специальным письмом к обществам „Автодор“ других республик, в котором указал на необходимость принять активное участие в конкурсе, придав ему действительно всесоюзное значение.

На обращение штаба откликнулись Туркменская республика и Украина.

Для наиболее успешного проведения дорожного строительства Украинавтодор, Главдортранс и редакция журнала „Автошляхи“ объявили всеукраинский

конкурс-смотр. Намечены премии: лучшему руководителю строительством, директору отделения, начрабу, рику, сельсовету, колхозу (колхозу), лучшему райкому и ячейке ЛКСМУ, ударникам рабочим и колхозникам. В качестве премий будут выданы легковые автомобили „Форд“, мотоциклы с коляской, велосипеды, дорожные машины.

На основе социалистического соревнования с братскими республиками украинские организации будут драться за скорейшую ликвидацию бездорожья.

конкурс-смотр. Намечены премии: лучшему руководителю строительством, директору отделения, начрабу, рику, сельсовету, колхозу (колхозу), лучшему райкому и ячейке ЛКСМУ, ударникам рабочим и колхозникам. В качестве премий будут выданы легковые автомобили „Форд“, мотоциклы с коляской, велосипеды, дорожные машины.

На основе социалистического соревнования с братскими республиками украинские организации будут драться за скорейшую ликвидацию бездорожья.

ПРОМЫШЛЕННЫЙ НИЖЕГОРОДСКИЙ КРАЙ ДОЛЖЕН ИМЕТЬ ХОРОШИЕ ДОРОГИ

Дорожному строительству в Нижегородском крае должно быть уделено исключительное внимание, так как, несмотря на сильно развитую промышленность, состояние дорог здесь совершенно неудовлетворительное. Есть даже такие районы, как Кайский, Зюздинский и другие, где до настоящего времени еще применяются волокуши.

В прошлом номере мы уже сообщали, что

Нижегородский крайисполком объявил июнь ударным месяцем борьбы с бездорожьем. В связи с этим по краю объявлен конкурс на стопроцентное выполнение заданий по месячнику дороги. Конкурс должен закончиться к 1 августа.

В ряде районов (Шарьинский и др.) дорожные участки объявили себя ударными и вступили в соцсоревнование с дорожными организациями соседних районов.

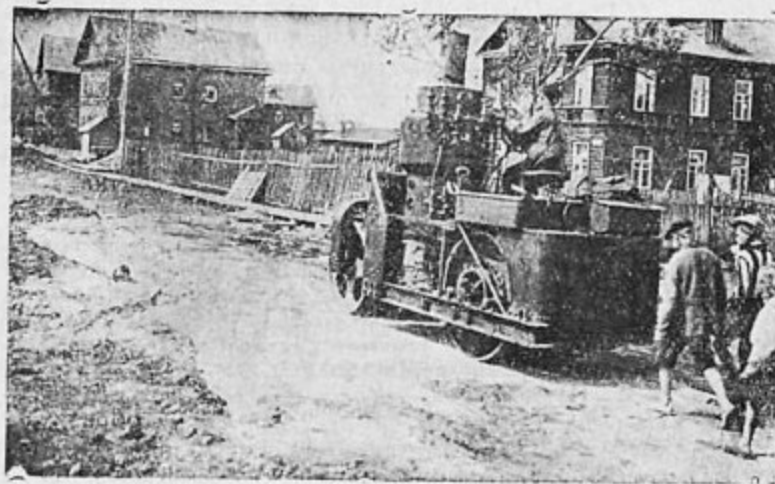
Особые обязательства берут на себя колхозы.

Колхоз „Первомайский ударник“, Шарьинского района, обязался выполнить к сроку задания по дорожному строительству.

Колхозники взяли на буксир окружающих их единоличников и вызвали на соревнование Серегинский колхоз.

Нижегородский крайисполком выделил для премирования фонд в 10 000 руб.

Лучший рик получит легковой автомобиль, лучшее райотделение Автодора — мотоцикл, лучшие комсомольские ячейки — велосипеды, лучшие сельсоветы — дорожные машины и дорожную литературу, лучший эксплуатационный участок — мотоцикл и т. д. Всего 33 премии.



Прокатка грунта паровыми катками на рабочей окраине
Фото Н. Черникова

РАЙОНЫ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ОБЪЯВЛЯЮТ СЕБЯ УДАРНЫМИ

В Ленинградской области широко развертываются дорожные работы. Штабом по проведению месячника борьбы с бездорожьем сделано уже немало.

Через партколлектив Автодорожного института мобилизовано 40 студентов на организацию и проведение трудового участия населения. В область выехала агитационная и театральная бригада Автодора для художественного обслуживания месячника в районах наиболее интенсивного дорожного строительства. Выпущен специальный номер газеты «Ленинградский автодорожец». Всего за месяц предполагается выпустить четыре номера газеты. Напечатаны и разосланы по области лозунги в количестве 35 000 экз.

Активное участие в проведении месячника принимает Ленинградский военный округ. Военские части будут непосредственно участвовать в дорожных работах, для того чтобы показать, каких результатов может добиться крепко спаянный коллектив при правильной расстановке сил и рациональном использовании инвентаря.

Отдельные районы Ленинградской области по-боевому готовятся к проведению месячника. Минецкий район намечает к концу строительного сезона построить шесть мостов, выкопать 64 км канав, вырубить 38,5 га кустарника, устроить 2040 кв. м гати и т. д. Рик объявил себя ударным по проведению дорожного строительства и, вызывая на соцсоревнование Кончанский райисполком, взял на себя следующие обязательства.

1. Довести дорожные планы до каждого сельсовета, колхоза, селения.
2. Выполнить строительную программу к 15 октября.
3. Вовлечь все сельсоветы и колхозы в социалистическое соревнование и ударничество.

ЧУВАШСКАЯ РЕСПУБЛИКА ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ БОРЕТСЯ С БЕЗДОРОЖЬЕМ

В прошлом году Чувашская АССР показала образец настоящей работы. В течение одного месяца план был выполнен на 364%.
В этом году дорожные работы будут развернуты еще в большем масштабе, чем в прошлом году.

С 1 июня ЦИКом и СНК Чувашской АССР объявлен месячник борьбы с бездорожьем. По плану намечено устроить 1036 км профилированных дорог, произвести на протяжении 1856 км капитальный ремонт дорог, построить 685 пог. м новых мостов и отремонтировать 1160 пог. м старых. Общая стоимость работ — 2 145 000 руб.

Районные организации Чувашской республики по-большевистски взялись за выполнение заданий своего правительства. На местах

созданы райштабы, к отдельным участкам прикреплены районные работники, организовано массовое изготовление утюгов, канавокопателей и других простейших дорожных орудий. Рабочая и тяговая сила разбита на бригады. Для проведения месячника мобилизованы специалисты наркоматов, центральных и районных организаций.

Из Ядринского района Чувашской республики, который выделен дортрансом образцово-показательным, сообщают, что планы месячника борьбы с бездорожьем доведены до каждого отдельного двора и колхоза, что на общих собраниях крестьян и колхозников выдвигались встречные планы. В 7 сельсоветах население досрочно приступило к дорожным работам.

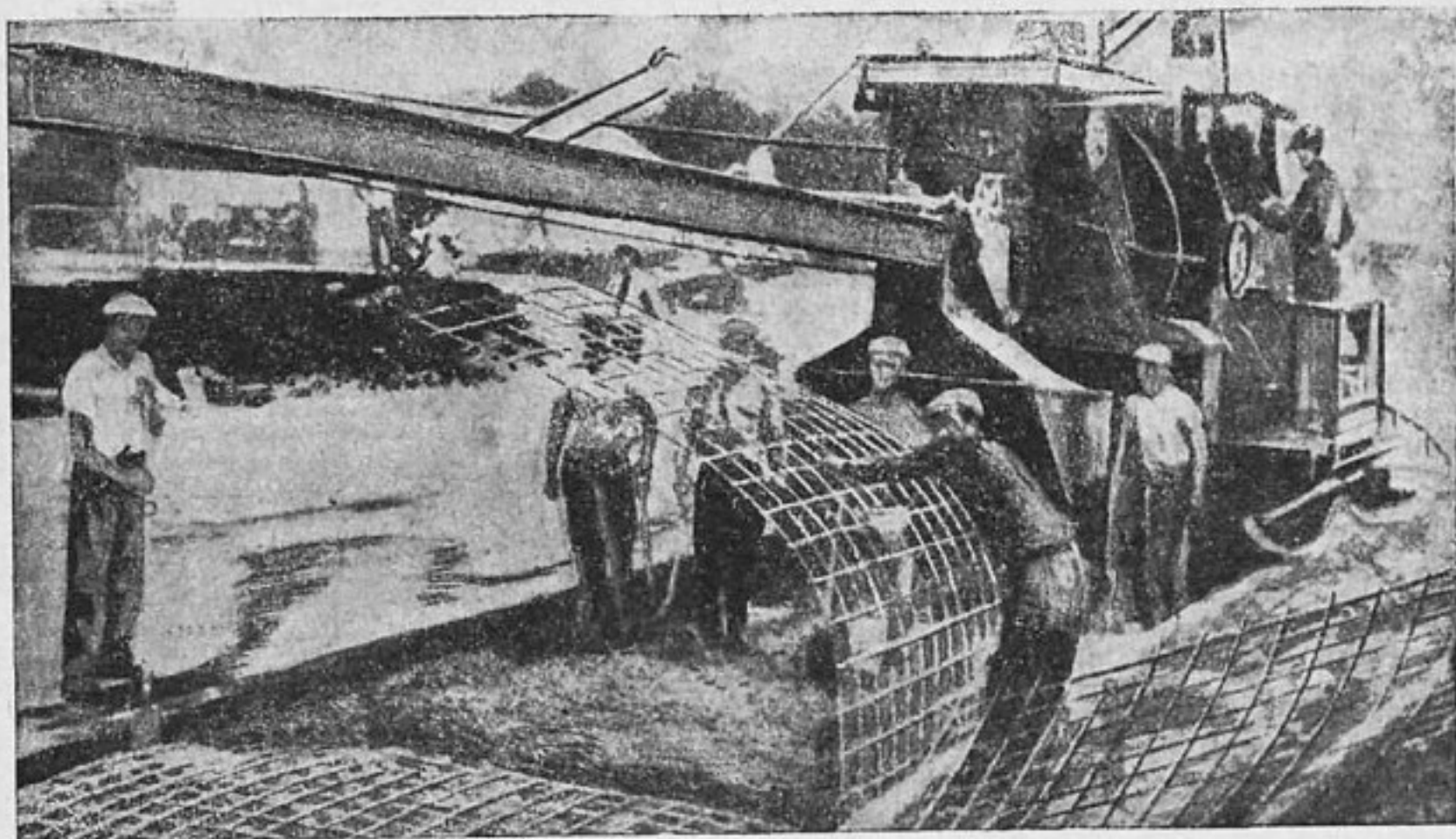


Самарканд. Камнедробилка работает во всю
Фото А. Шайхета

4. Оживить работу райотделения Автодора и организовать коллективы во всех районах сплошной коллективизации.

На ряду с Минецким риком повернулись лицом к дороге Угловский, Кончанский и отчасти Бельский рики. Они включились в конкурс и также взяли на себя целый ряд обязательств. Задача исполкомов — в дальнейшем не снижать темпов работы и добиваться перевыполнения своих показателей.

СТАЛЬ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ



Прокладка стального плетения при постройке бетонированной дороги

В ПОСЛЕДНЕЕ время применение стали при прокладке дорог получает все большее распространение, в особенности в Америке (откуда этот способ и берет свое начало).

До 1921 г. и американские дороги не были вполне оборудованы; но так как они из года в год вследствие быстрой изношенности и порчи, требовали все больших расходов на содержание и ремонт, то заинтересованные муниципалитеты и дорожные организации в поисках наиболее экономного типа дороги перешли к укреплению бетонированных улиц прокладкой стального плетения.

Плетение это делается сварным и закладывается на глубине 6 см под бетонным перекрытием (фото изображает момент укладки такого стального плетения, на заднем плане дорожная машина, производящая все функции: она смешивает бетон, накладывает и равномерно распределяет его).

Сравнение бетонированных дорог, оборудованных стальным проволочным плетением и не оборудованных им, показало значительно большую прочность первых. Оборудование стальным плетением, заложенным под бетонным перекрытием, не дает повышения расходов на работы. Они даже несколько падают, несмотря на добавочный материал.

В Америке многие дороги перешли на такую прокладку, так как расходы по содержанию необорудованных и оборудованных дорог дают по американским данным соотношение 5:1.

В Германии в 1925/26 г. также были сделаны попытки оборудования дорог металлом. Попытки укрепления их при помощи железных прутьев и проволоки оказались слишком дорогими и не достигающими цели, так как трещины и щели образовывались попрежнему. Американ-

ские достижения дали новый толчок Германии, где также стали применять этот способ.

Проволока для прокладки применяется в кругах, но в последнее время стали изготовлять проволочные сетки, толщиной 6—7 мм, чем достигалась большая экономия в расходах на плетение. Стальное плетение в комбинации с бетонными щитами дало почти 50% экономии против прежнего способа (Монье). Укрепление дорог стальным плетением дало уменьшение повреждений на 35—70%.

Были сделаны и другие опыты укрепления мостовой посредством стали. В штате Иллинойс (Америка) недавно построена дорога с стальным основанием (так называемая Metal base Street).

Конструкция ее состоит из пластин, которые накладываются на укатанный и выравненный фундамент. На них накладывается слой битумизированного песка и покрывается клинкером. При постройке пробной дороги применялись три разные конструкции.

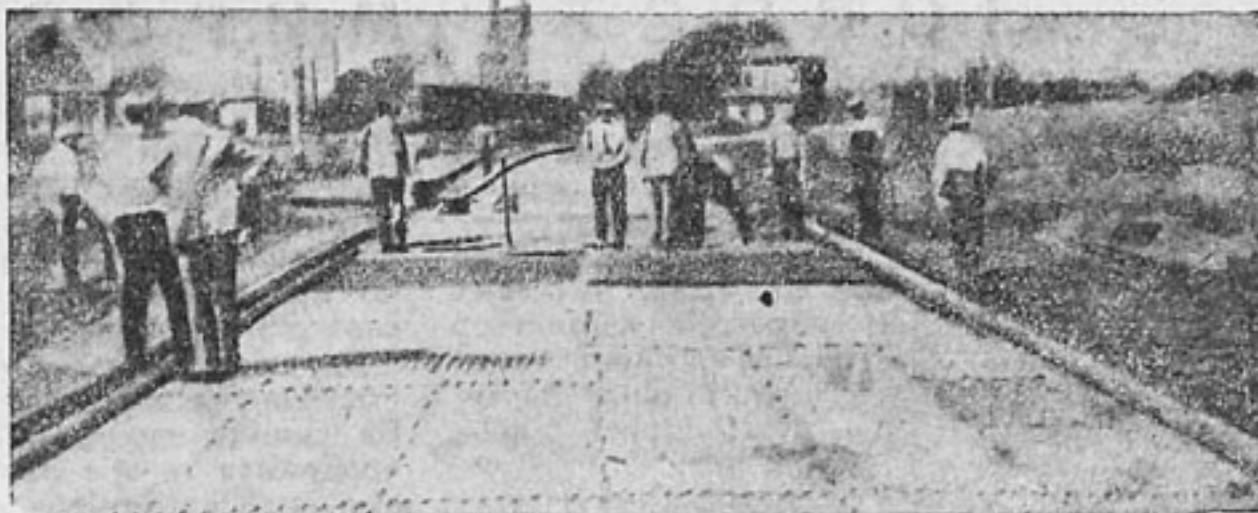
В одних случаях применялось гофрированное железо, которое укладывалось частью вдоль, частью поперек. Гофрированные плитки сваривались, но не сплошь все, а оставлялись зазоры для предохранения плит от выпучивания при повышении температуры.

Следующий участок дороги был построен с прокладкой гладких листов черной жести. Листы укладываются длинной стороной поперек дороги. В местах стыков они свариваются точечным способом или желобковым швом друг с другом. Боковые края листов, т. е. лежащие параллельно дороге, заггибаются вверх и образуют невысокий короб, чтобы сдерживать слой, накладываемый сверху. То же делают и с прокладкой из гофрированного (волнистого) железа.

Преимущества этих дорог заключаются в крепком и вместе с тем эластичном основании, при чем возможность трещин, щелей и выпучивания совершенно исключается. Так как волнистое железо трудно загибать, предпочитают закраины наваривать. Вся стальная конструкция может равномерно расширяться, так как для этого между листами оставляются зазоры.

Ремонт такой мостовой также сильно облегчается. Дорогу можно ремонтировать, не прекращая движения по ней, а исправляя то или другое место, ту или другую плиту. Предполагают, что этот способ будет с успехом применен и к болотистым дорогам, так как опыты стальной прокладки дали хорошие результаты.

Стальная дорога описанной конструкции в данное время строится в Нью-Йорке. Она име-



Постройка дороги в Америке с прокладкой листов черной жести

ет в длину 7,5 км, а в ширину 18 м и соединяет Сити с верхней частью города.

Все возрастающее автомобильное движение в Союзе требует внимательного изучения достижений заокеанской дорожной техники и перенесения части их к нам с соответственными поправками.

О.

ПРИМЕНЕНИЕ РАЗЖИЖЕННОГО БИТУМА ДЛЯ ДОРОГ

ЗАДАЧИ технической реконструкции безрельсового транспорта требуют широкого применения новейшей иностранной техники, а также творческой мысли советского инженерно-технического рабочего персонала путем экспериментирования на арене развивающегося социалистического строительства.

В Америке широко развито битумирование каменных дорожных одежд, а также грунтовых дорог и при том с небольшими затратами.

Однако использование иностранной техники не так просто. Первое препятствие заключается в том, что наилучшие и наиболее дешевые и практичные материалы для обработки грунтов в известной мере засекречены иностранными фирмами.

Лабораторные опыты отдела рационализации Лендортранса показали, что битумирование возможно применить к грунтовым, в частности гравийным материалам, создав этим значительную связанность частиц и водонепроницаемость всей коры в целом.

Так как битум есть вещество вязко-твердое (остаток после отгона от нефти ряда различных веществ), то понадобилось найти способы обращения битума в жидкое состояние при обыкновенной температуре, при которой его легко было бы перемешать с грунтом, не прибегая к нагреву.

Это можно сделать при помощи особого растворителя также нефтяного происхождения — сольвент-нафта.

Сольвент-нафта при смешении с битумом обращает его в разжиженное состояние. Затем после смешения грунтовой смеси с этим материалом, через 2—3 дня, сольвент улетучивается, а битум остается и связывает грунт, образуя прочную дорожную кору.

Для разжижения битума сольвент можно заменить другими подходящими веществами.

Кроме этого условия, необходимо, чтобы они легко улетучивались из битума, чтобы не задерживался процесс затвердения дорожной коры.

Количество чистого битума предложено в 3,5—5% от веса улучшаемого слоя грунта.

На основе этих лабораторных опытов 19-м эксплуатационным дорожным участком Лендортранса закладывается опытный участок на Валдайском тракте (5 км от Боровичей), протяжением в 2 км. Опытный участок делится на 9 секций, при чем на каждой секции будут применяться различные рецепты битумирования грунта. Наилучшие результаты опытов будут перенесены на строительство грунтовых дорог в широком масштабе.

При развитии грунтовых дорог, улучшенных битумом, уменьшается острота недостатка камня, карьеры которого, напр., вблизи этой дороги незначительны.

Следует отметить, что на основе принципа широкого использования местных материалов предположено произвести опыт с другим веществом, являющимся отбросом бумажного производства, а именно сульфит-целлюлозным щелоком, получающимся на Вильгийской бумажной фабрике в том же Боровичском районе.

Постройкой опытной дороги должны заинтересоваться хозяйственные и советские организации, Автодор и профсоюз.

Сейчас нужно создать общественное мнение вокруг производимых опытов, чтобы использовать результаты этих исследовательских работ на практике дорожного строительства. Необходимо всемерное содействие в преодолении возможных трудностей (снабжение рабочей силой и материалами) техническому руководству описанных работ.

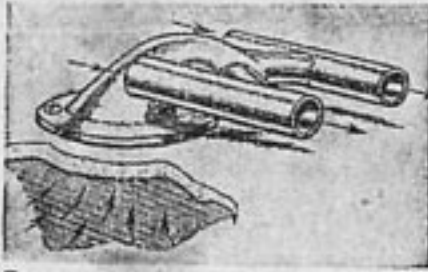
И. Заварин

г. Боровичи

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВ

НОВЫЙ ВЕНТИЛЯТОР ДЛЯ АВТОБУСОВ

Каждый автобус должен быть обеспечен хорошей вентиляцией, для чего существует много различных конструкций вентиляторов.



На нашем чертеже изображен очень простой вентилятор «Зефир» норвежской конструкции. Вентилятор устроен на крыше автобуса и состоит из двух горизонтальных параллельных цилиндрических

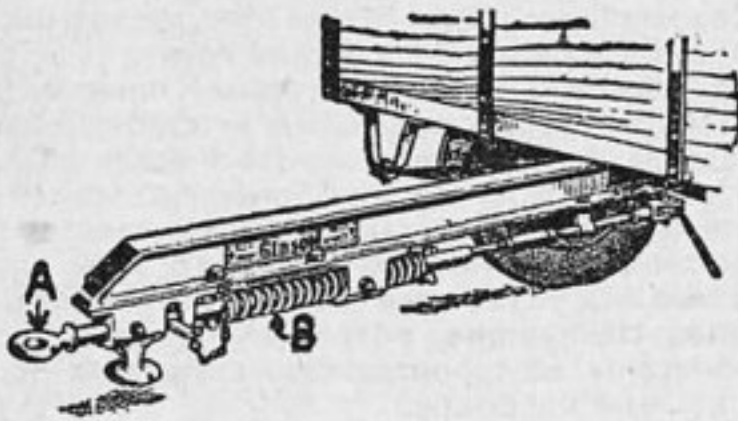
трубок; их боковые ответвления соединяются посредством центрального канала с внутренностью автобуса.

При движении автобуса наружный воздух, протекая через цилиндрические трубки, увлекает за собой воздух внутри автобуса и создает хорошую воздушную циркуляцию.

АВТОМАТИЧЕСКИЙ ТОРМОЗ ДЛЯ ПРИЦЕПА

Одна английская фабрика автоприцепов ввела остроумную конструкцию автоматического тормоза, помещенного в тяге, сцепляющей прицепку с тягачем.

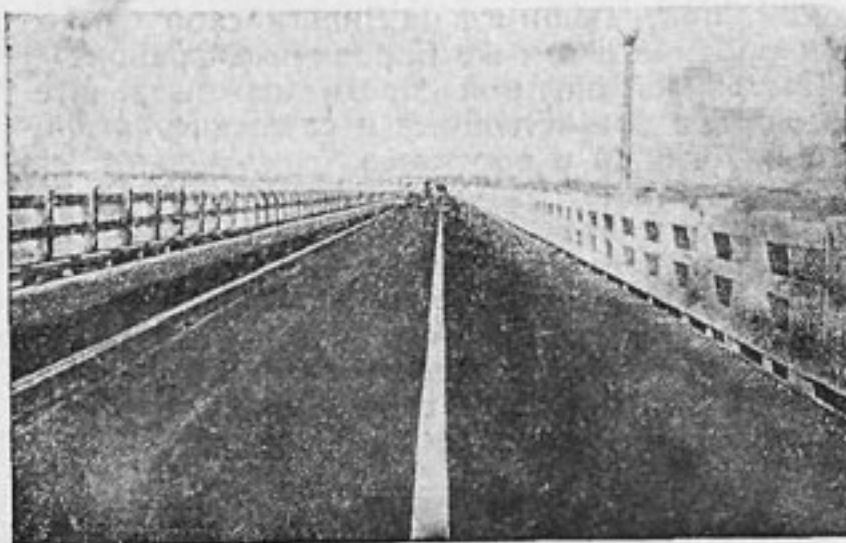
При торможении тягача прицепка по инерции катится вперед и нажимает на стержень тяги А. Преодолев сопротивление пружины В, стержень А приводит в действие тормоз.



РЕКОРД МОСТОСТРОИТЕЛЬНОГО ИСКУССТВА

Наше фото изображает самый длинный мост в мире, построенный американскими инженерами в Калифорнии.

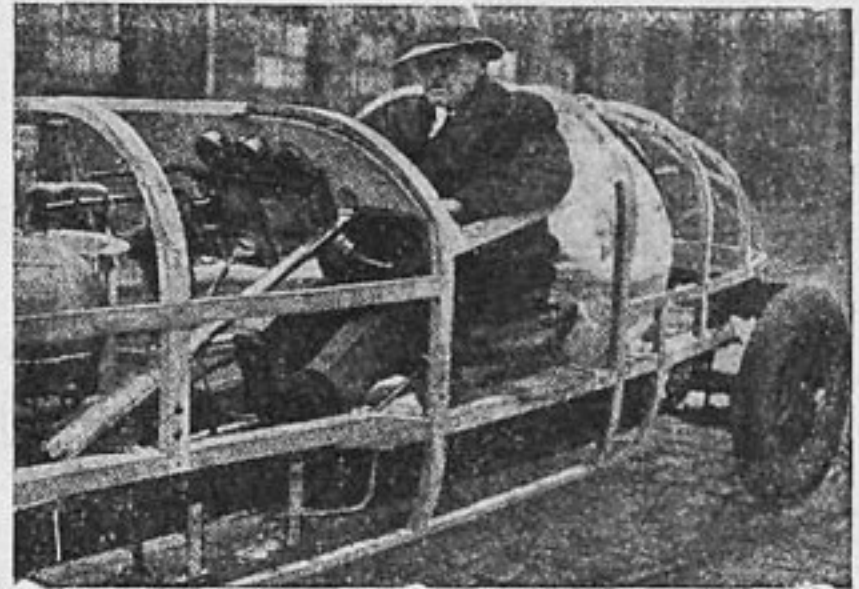
Длина этого моста-гиганта составляет около 19 км.



РАКЕТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

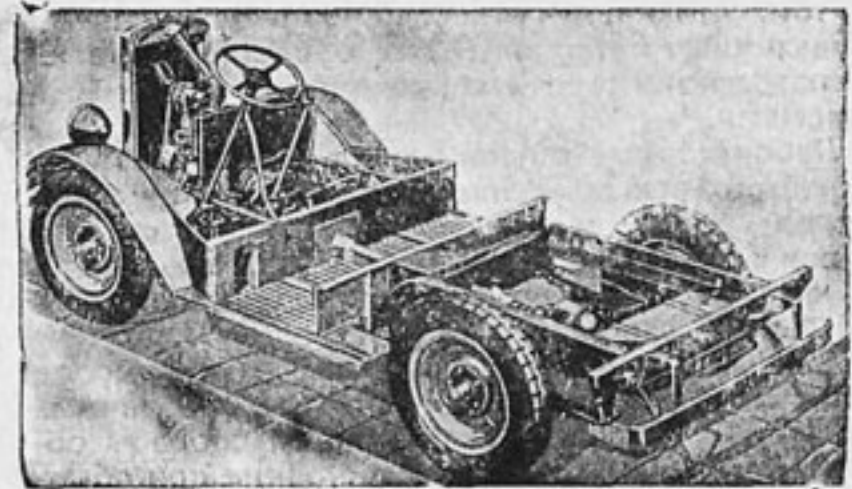
Начатые инж. Оппелем и другими немецкими конструкторами опыты по созданию ракетного автомобиля кончились пока, как известно нашим читателям, неудачей. Инж. Оппель погиб во время испытания последней конструкции своего автомобиля.

Это не останавливает, однако, дальнейших поисков западно-европейских конструкторов. На снимке — немецкий инж. Питш, который, продолжая опыты Оппеля, сконструировал новую модель автомобиля-ракеты; на ней он продельвает, по сообщению западной печати, предварительные интересные опыты.



ГРУЗОВИК ДЛЯ ДОСТАВКИ ПРОДУКТОВ НА ДОМ

Одной американской фирмой выпущен специальный грузовичок, предназначенный для доставки продуктов питания на дом. Эта работа, как известно, характеризуется частыми остановками.



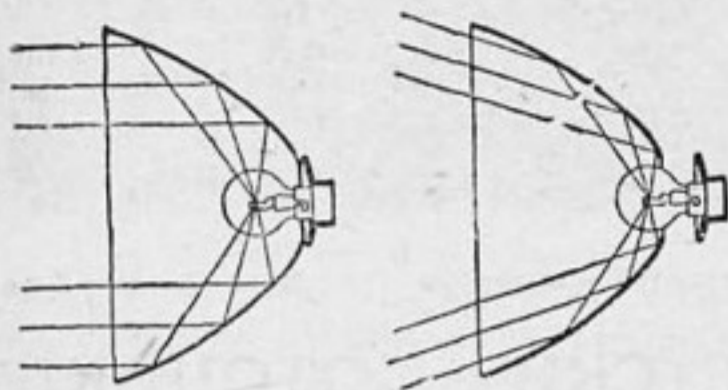
Рама грузовичка имеет изогнутую форму, позволяющую осуществить довольно низкую посадку; рулевая колонка и рычаги управления устроены так, что шофер (он же и раздатчик продуктов) может работать и в сидячем и в стоячем положении; сиденье сделано откидным. Механизм сцепления связан с тормозной системой и автоматическим тормозным замком, так что при выключении сцепления тормоза автоматически приводятся в действие.

Все эти особенности конструкции намного ускоряют работу по доставке продуктов, сводя к минимуму простой грузовика.

ТО ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

НОВОЕ УСТРОЙСТВО ФАР ПРОТИВ ОСЛЕПЛЕНИЯ

В Англии сконструировано новое устройство фар, защищающее против ослепления светом фар. Действие его ясно из помещаемого чертежа.

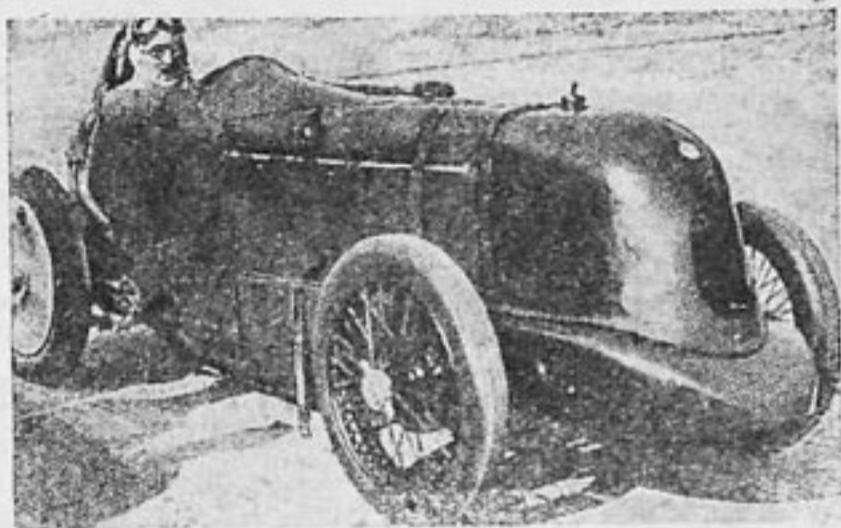


Находясь в фокусе рефлектирующей поверхности фары, лампочка дает параллельные (или почти параллельные) лучи света (левый рисунок), слепящие шофера встречной машины.

Если же лампа передвинута назад от фокуса фары, то лучи направляются в стороны (правый рисунок) и рассеянный свет фары, напоминая свет обычного уличного фонаря, не ослепляет шоферов.

МИРОВОЙ РЕКОРД НА МАЛЫХ МАШИНАХ

На нашем фото новый мировой рекордсмен на малых машинах Эйстен, который на автомобиле „Миджет“ установил мировой рекорд скорости 165 км в час.



Предыдущий рекорд принадлежал мировому рекордсмену на малых и больших машинах Малькольму Кемпбэллу, который на „Бэби-Остине“ покрыл 160 км в час.

„ФОРД“ МОДЕЛИ 1931 г.

Следуя требованиям моды, Форд в этом году снова ввел некоторые изменения в свою машину, не касающиеся, правда, механической части ее.

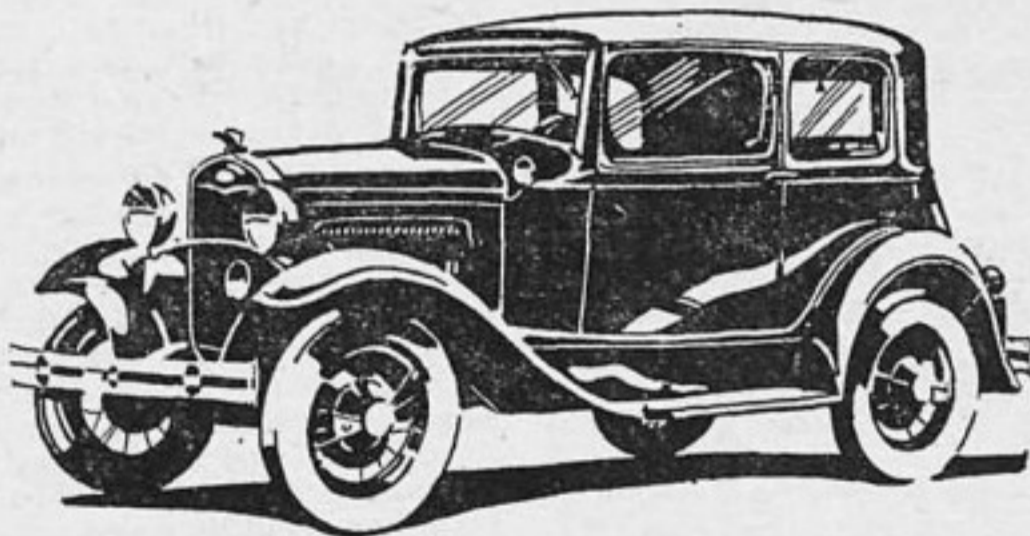
Для всех типов кузовов введено только три общих изменения: вместо сплошной хромированной поверхности радиатор имеет теперь лишь тонкую полосу, окаймляющую его, металлические же части сверху (со значком) и снизу (с отверстием для пусковой рукоятки) окрашиваются в цвет кузова. Это придает радиатору более изящный и гармонирующий со всем кузовом вид и, главное, удешевляет радиатор.

Кузов опущен еще ниже, чем у машин прошлогоднего выпуска. Крыльям придана более плавная форма.

На машинах типа „городской Седан“ введена постановка переднего стекла с наклоном назад на 13° в целях увеличения обтекаемости

машин. Это нововведение, повидимому, будет впоследствии распространено и на остальные кузова

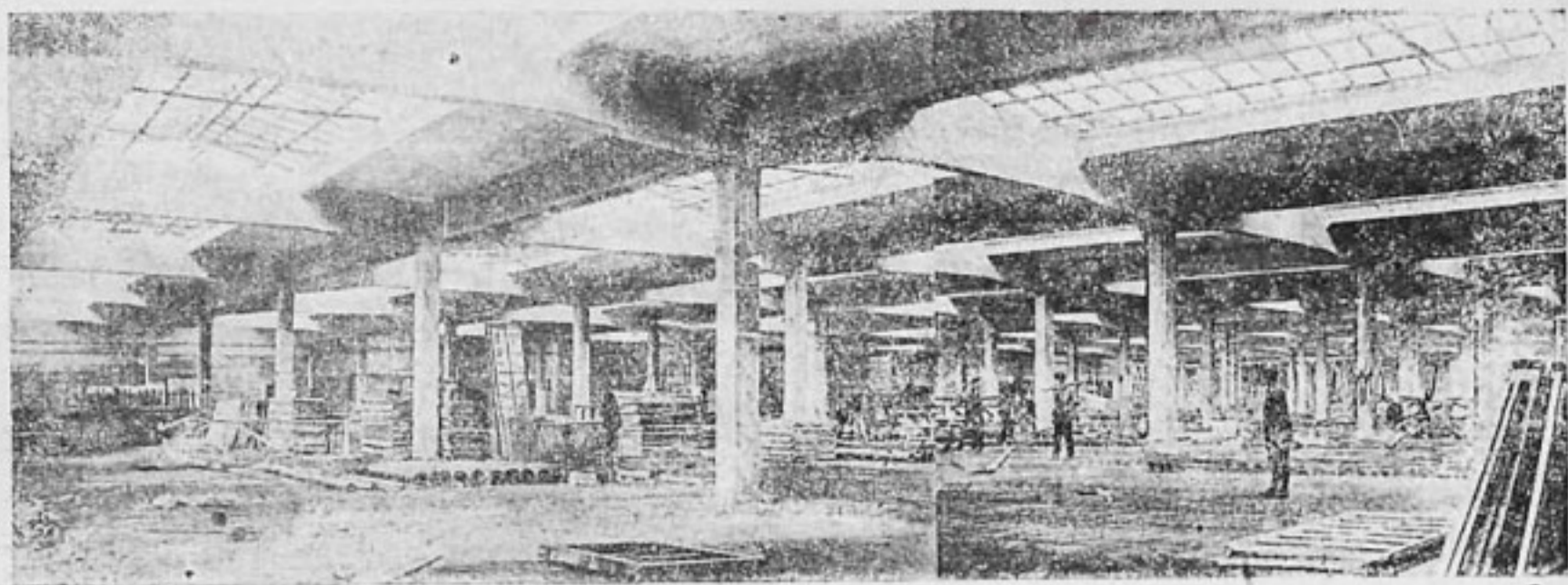
К имеющимся уже у Форда типам кузовов прибавились еще три: четырех-пятиместные „Люкс-Кабриолет“, двухдверный „Фаэтон“ и „Виктория“ (на рисунке).



Большая часть машин выпускается с багажником сзади, нередко и с чемоданом, с двумя запасными колесами по бокам и с дополнительными боковыми фарами для городской езды.

Кроме четырех стандартных цветов многие машины окрашиваются во всевозможные цвета; спицы, обода колес и тормозные барабаны окрашиваются при этом в светлые тона. Все эти нововведения показывают, что и Форд в условиях американского кризиса напругает все усилия для проталкивания своей продукции к потребителю.

ПОСТАВИМ АВТОМОБИЛЬ, МОТОЦИКЛ, АЭРОСАНИ, ГЛИССЕР И МОТОРНУЮ ЛОДКУ НА СЛУЖБУ ОХРАНЕ РУБЕЖЕЙ СТРАНЫ СОВЕТОВ!



Ленинград. завод „Красный Октябрь“. Новый мотоциклостроительный корпус

Фото А. Шайхета

АВТОДОР ЗАКУПАЕТ СОВЕТСКИЕ МОТОЦИКЛЫ

МОТОЦИКЛЕТНАЯ секция ЦС Автодора принимает все меры к тому, чтобы довести вопрос внутрисююзного мотоцикlostроения до конца и добиться постройки в СССР мотоциклетного завода с годовой продукцией в 50 000 мотоциклов.

После доклада ВСНХ СССР на президиуме ЦС Автодора о перспективах развития внутрисююзного мотоцикlostроения прошло два месяца. На этом докладе представитель ВСНХ СССР тов. Медведев заявил, что президиум ВСНХ Союза решил отпустить немедленно 100 000 руб.

на проектирование мотоциклетного завода с тем, чтобы приступить к его строительству в 1932 г.

В каком же положении находится сейчас этот вопрос, над разрешением которого общественность Автодора бьется третий год? Под энергичным нажимом мотоциклетной секции ЦС и поддержки Военведа удалось доказать всю необходимость включения в контрольные цифры 1932 г. по сектору ВАТО строительства мотоциклетного завода на 50 000 мотоциклов в год. В принципе там же был разрешен вопрос о месте постройки завода — г. Ижевск.

При составлении же контрольных цифр по промышленности (правда, пока еще в секторах ВСНХ СССР) вопрос о постройке завода выпал и не был включен ни по сектору ВАТО, ни по сектору среднего машиностроения. Общественность Автодора во-время уловила этот прорыв и сигнализировала об этом ЦС Автодора.

Следует ли считать, что со включением контрольных цифр на строительство основного мотоциклетного завода вопрос получил окончательное разрешение? Нет и тысячу раз нет.

Правление ВАТО в новом составе, несмотря на его решение развернуть строительство мотоциклов „Л-300“ на заводе „Красный Октябрь“ в Ленинграде, продолжает упорно заявлять, что в пятилетнем плане ВАТО не предусмотрено, мотоцикlostроение, что ВАТО перегружено новыми строительствами автомобильных и тракторных гигантов и т. п. и что строительство мотоциклетного завода ему не по силам.

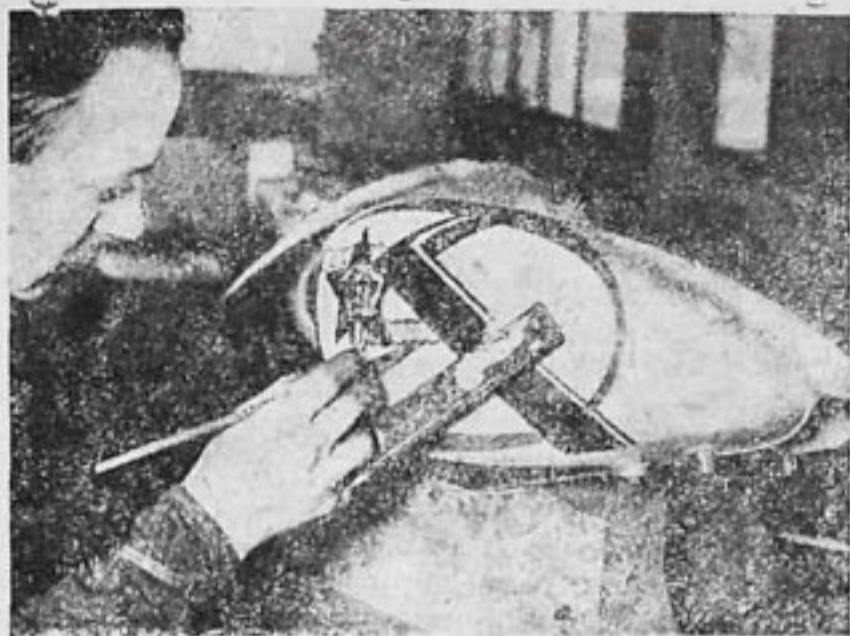
Тернистый путь советского мотоцикла должен быть закончен и президиум ВСНХ СССР должен дать „хозяина“ мотоциклетной промышленности и обеспечить общественности Автодора возможность включиться в новое строительство и оказать практическую помощь по постройке мотогиганта.

Президиум ЦС Автодора заявил, что он готов, кроме практической помощи и мобилизации автодоровской общественности вокруг нового строительства, оказать и материальную помощь объединению, строящему советские мотоциклы.

По предложению ЦС заводу „Красный Октябрь“ о запордаже обществу всей его трехлет-



За обработкой обода



Окраска и клеймение бачка

ней продукции и субсидированию завода авансом на развертывание производства было созвано объединенное совещание ВАТО и представителей заводоуправления и ЦС Автодора. На заседании было достигнуто соглашение о продаже заводом ЦС Автодора для снабжения автодоровских организаций и отдельных автодоровцев партии советских мотоциклов „Л-300“ в 9 000 штук по цене 1000–1200 руб. за мотоцикл.

Ориентировочно завод предполагает дать ЦС Автодора свою продукцию в следующие сроки: в IV квартале 1931 г. — 350; в I в полугодии 1932 г. — 1000; во II полугодии — 1050; в I полугодии 1933 г. — 2600; во II полугодии — 4000.

Из партии мотоциклов 6 000 штук продается за наличный расчет с уплатой денег против сдачи мотоциклов, а 3 000 штук на условиях вноса Центральным советом заводу „Красный Октябрь“ в августе-сентябре 1 миллиона рублей и в первой половине 1932 г. — 1½–2 миллионов рублей.

Мотоциклы под эти взносы завод дает во второй половине 1932 г. и первой половине 1933 г.

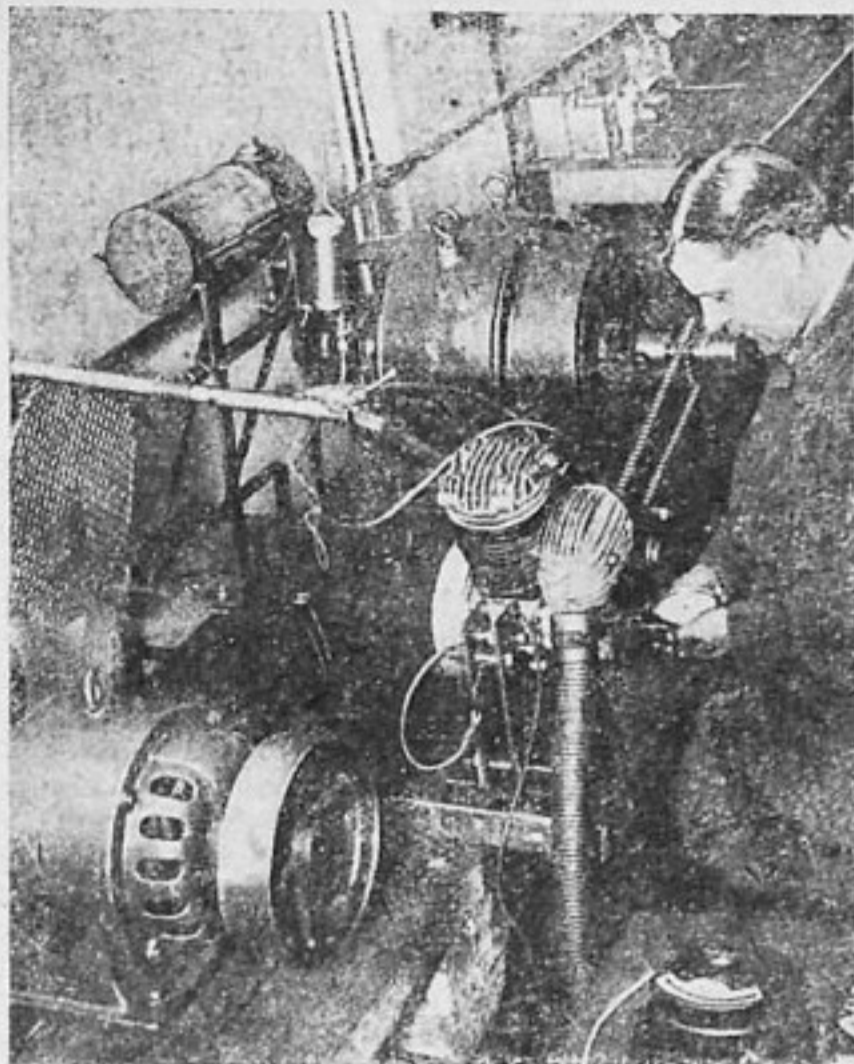
Все соглашения оформляются генеральным договором. 8 июня правление ВАТО дало согласие на запродажу ЦС Автодора партии советских мотоциклов „Л-300“ и обратилось с ходатайством в президиум ВСНХ СССР о разрешении заключить договор с ЦС общества.

Для выполнения своих обязательств и реализации мотоциклов по системе автодоровских организаций через краевые и областные отделы общества ЦС Автодора, учитывая настоятельные требования широкой автодоровской и физкультурной общественности, решил просить Наркомфин СССР разрешить выпустить специальные мотоциклетные обязательства (по типу велосипедных) на сумму 6 млн. руб.

Предполагается выпустить 6 000 обязательств по 1 000 руб. каждое, тремя сериями с погашением их, т.е. выдачей одного мотоцикла „Л-300“ в заводском комплекте в следующие сроки:

| | | | |
|--------|--------------------|-----------------|---------|
| 1 сер. | на 1000 мотоциклов | во II полугодии | 1932 г. |
| 2 „ „ | 1500 „ „ | I „ „ | 1933 г. |
| 3 „ „ | 3500 „ „ | II „ „ | 1933 г. |

Сроки вноса денег держателями обязательств будут разработаны дополнительно.



Испытание мотоциклетного мотора

Со стороны НКФина СССР есть уже принципиальное согласие на выпуск мотообязательств.

Остающиеся 3 000 мотоциклов ЦС Автодора предполагает распределить за наличный расчет между автодоровскими организациями по разверсткам через краевые и областные отделы по цене (ориентировочно) 1 200 руб. за мотоцикл.

А. Козлов

От редакции. Помещая статью тов. А. Козлова, редакция подчеркивает, что вопрос о приобретении Центральным советом Автодора мотоциклов производства „Красного Октября“ пока еще находится в стадии предварительных переговоров и что окончательные результаты выяснятся не раньше второй половины августа.



Тамь пока еще собирают вручную

В ДЕНЬ ТРАКТОРА ПРОВЕРИМ РАБОТУ НА МЕСТАХ

ОРГАНИЗОВАННАЯ ПРАВЛЕНИЕМ Челябинского автодора бригада выехала для проведения «дня трактора» на участок сельхозкомбината в деревню Большое Баландино. Бригада, проверив состояние тракторного парка и ход сева на участке, выяснила, что труд на участке не организован, правильная расстановка рабочей силы не проведена, сдельщина не введена, ударничество и соцсоревнование существуют только на бумаге.

Бывший начальник машинного парка Костовецкий и его заместитель Чистовский довели тракторный парк до полного развала. 75% тракторов выведено из строя. Из 15 тракторов, имеющих на участке, в момент приезда бригады работало только 4, а 11 стояли в ожидании ремонта. Никто из руководителей не подумал об организации мастерской для ремонта тракторов и о приобретении запасных частей, инструментов и т. д. Отношение к тракторам и руководство ремонтом преступное. Заведующий участком Пашнин не справляется со своими обязанностями. Дисциплина на участке отсутствует. Так, например, 25 мая трактористы Павел Мальков, Шахиморданов и бригадир Тупицын ушли в город по своим делам без ведома администрации. Тракторист-комсомолец Шведчиков не вышел на работу и целый день прошатался по деревне. Секретаря комсомольской ячейки — тракториста Зубкова из-

влекли спящим из-под трактора, который он ремонтировал.

26 мая вся первая смена вышла на работу к 11 часам утра, а тракторист Кузнецов и слесарь Борисов вовсе ушли в город.

Контроль за расходом горючих и смазочных материалов на участке не установлен. Бочки с горючим по целым дням стоят открытыми.

Эти безобразия привели к тому, что на 25 мая на участке выполнено только 26% посевплана. Из 2 233 га засеяно только 600. Дневная выработка по вспашке на трактор в среднем не превышает 0,98 га. Это в то время, когда лучшие колхозы довели норму вспашки на лошадь в 0,71 га.

Бригада в первый день своими силами отремонтировала и пустила в работу два трактора, на следующий день — еще три. За время пребывания бригады из 11 тракторов, стоящих в ремонте, выпущено 9. Оставшиеся 2 увезены для ремонта в Челябинск. Бригада поставила перед администрацией участка вопрос о немедленной ликвидации на участке обезличенной езды и обезличенного ремонта тракторов, установила контроль за расходом горючего и смазочных материалов, организовала соцсоревнование между отдельными трактористами.

На участке организован и уже приступил к работе коллектив Автодора.

Разумовский

Челябинск

МАШИНЫ БЕЗ БЕНЗИНА

ДЛЯ ПЕРЕБРОСКИ зернохлеба из глубинного пункта Старобельска к элеватору Сватово Союзтранс прислал 19 грузовых машин; кроме того должно прибыть еще 11. Чтобы обслужить эти машины, приехало 50 шоферов и слесарей для круглосуточной работы. За 40 суток они должны перебросить весь зернохлеб к элеватору.

Прибыли машины и люди. Но... бензину нефтесклад не приготовил. Своевременно не побеспокоились, и машины простояли, пока не достали бензин. Переброска зер-

нохлеба из-за этого головотяпства будет стоить государству в тридорога. Кроме того, первая колонна, прибывшая еще в феврале, почти не перебросила зерна из-за плохой погоды и полнейшего отсутствия дисциплины.

Необходимо положить конец такому головотяпству и немедленно наладить снабжение бензином.

Вас.

Сватово

КТО СЛЕДУЮЩИЙ?

КОЛЛЕКТИВ АВТОДОРА Тюрюшлинского колхоза (Башреспублика) силами автодоровцев и комсомольцев засеял 30 га ранних культур и постановил на деньги за урожай, который будет получен, приобрести автообязательство.

Антонова

Стерлитамак

ОТ РЕДАКЦИИ: Редакция «За Рулем» приветствует начин автодоровцев и комсомольцев далекой Башкирии, считая, что его должны подхватить все автодоровские и комсомольские организации.



Мост через реку у г. Сальска (Сев. Кавказа) Фото В. Шишкина

ПОБОЛЬШЕ ТАКИХ УДАРНИКОВ!

МЫ, УДАРНИКИ, рабочие гаража Дагавтодора, проходя курс практического обучения автомобильному делу видим, что наш руководитель — ударник шофер тов. Гетманов своей настойчивостью и неутомимой работой из ничего создает автомобиль, который послужит единственным пособием для нас и всех курсантов в овладении техникой управления машиной.

Кроме того, на шоферских курсах, где мы учились в ударном порядке, тов. Гетманов организовал сверх обычных часов занятий монтажные работы, построил тренажер, проводил с ударной бригадой лучших курсантов специальные занятия для отстающих. Только его энергией и способностями шоферские курсы этого состава стали намного лучше, чем при предыдущих курсах.

Мы, ударники, просим правление Дагавтодора премировать нашего молодого талантливого



Таджикские школьники на авто (кишлак Регар, Таджикистан)
Фото Гафиза

руководителя тов. Гетманова — неутомимого и способного рабочего — командировкой в вуз.

Ударники гаража Дагавтодора
(семь подписей)

Махач-Кала

РАСХЛЯБАННОСТЬ НАШЕГО АВТОТРАНСПОРТА

В МЕСТНОЙ печати не раз писали о безобразной работе городского автотранспорта В.-Волочка (Московской области). Не случайно автобусы налетают на людей, дома, столбы, друг на друга и т. д. Не так давно автобус налетел на дом и раздавил женщину.

Очень коротко о причинах, приводящих к этим безобразиям. В гараж на работу принимаются неквалифицированные шоферы, по знакомству. Автобусы работают ненормально. Один день все автобусы в ходу, на другой день — ни одного. Рабочие теряют надежду на передвижение автобусом и... идут на работу пешком. Ремонт автобусов плохой. После ремонта, через 2—3 дня, автобус снова идет в ремонт. Осмотр машин никуда не годится. Часты слу-

чай пьянки в гараже. Директор коммунтреста Костылев не принимает никаких мер, чтобы наладить, наконец, работу городского транспорта.

Не лучше работает у нас и райавтодор. Он не только не вмешивается в улучшение городского транспорта, но и абсолютно никакого участия не принимал в проведении „дня трактора“.

Коллективы ничего не знают и никаких директив от райотделения не имеют. Все идет худшим способом — самотеком, без руководства и организации.

И. К.

В.-Волочек

КО „ДНЮ ТРАКТОРА“ ПОДВЕДЕМ ИТОГИ СОЦСОРЕВНОВАНИЯ И УДАРНИЧЕСТВА

ВЕСЕННИЙ СЕВ в Донском зерносовхозе закончился 5 мая. По окончании сева на производственной конференции была избрана специальная комиссия из 13 человек, которой поручено ко „дню трактора“ подвести итоги весенней посевной кампании.

25 мая на центральной усадьбе зерносовхоза была созвана общесовхозная конференция трактористов и всех рабочих совхоза, посвященная „дню трактора“, итогам весеннего сева и результатам социалистического соревнования и ударничества.

Из семи соревнующихся участков первенство взял участок № 3, который, несмотря на бездорожье и отдаленность от железной дороги, с запасом горючего на пять дней и наличием 50% посевзерна, все же свой план выполнил полностью. Этому участку за боевую

работу конференция передала переходящее красное знамя и 300 руб. на культурные нужды участка. Выступавший на этой конференции от имени трактористов тов. Ашкин заверил, что они будут бороться со всеми трудностями и с честью проведут уборочную кампанию.

Комиссия огласила список 120 товарищей, премированных за ударную работу; из них 75% трактористов, остальные — ремонтные рабочие, шоферы, инструкторы и полеводы.

По требованию рабочих совхоза на конференции премирован директор совхоза Пурман, зав. ремонтными мастерскими Русак, зав. участком № 3 Шумилов и зав. участком № 1 Насыпайко как стойкие большевики и достойные командиры на фронте весеннего сева.

А. Суменко

Донской зерносовхоз

ПОЧЕМУ ОТПРАВЛЯЮТ МАШИНЫ В БЕЗОБРАЗНОМ ВИДЕ?

КОЧКАРСКИЙ ГОРНОЗАВОДСКИЙ КОМБИНАТ („Цветметзолото“) получил от Московского автосборочного завода им. КИМ машину „Форд“, полутоннажную № 1993.

У машины не оказалось полагающегося инструмента, ни одной лампочки, пробки от бензинового бака, кузова и — самое главное — ключей от зажигания и кабинки.

Прежде чем машину пустить в эксплуатацию, нужно было сделать все недостающие части,

изготовив их кустарным способом. Надо подчеркнуть, что это не первый случай. В некоторые места машины приходят без кабинок, без сидений, без стекол к фарам и многих мелких частей нехватает.

Нужно выяснить, кто виноват: завод ли, небрежно отправляющий машины, или по пути их следования чья-то злая рука ворует эти части.

В. Павлов

Кочкарск

ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО ЦС И СРЕДНЕВОЛЖСКОМУ ОТДЕЛУ АВТОДОРА

МЫ ЯВЛЯЕМСЯ ОРГАНИЗАТОРАМИ дорожного строительства.

Нами намечено выполнить дорожных работ на 3500 тыс. руб. в 18 районах. Наша территория очень разбросана и не связана с железной дорогой. Облавтодор и техперсонал рика совершенно не имеют никаких средств передвижения. Ходим по 25—50 км пешком. Подводя итоги подготовительной работе, мы пришли к выводу, что необходимо иметь для ускорения работ автомашину.

Крайавтодор имеет в своем распоряжении 4 машины и 2 мотоцикла и, несмотря на наши настоятельные просьбы, мы у них ничего не добились.

Неоднократно телеграфировали в ЦС Автодора от имени облизполкома, что отсутствие машины срывает работу, но ЦС Автодора не только не шлет помощи, но и не ответил. Телеграфно просили Мордовское представительство проверить это дело, но... ответа нет. Пока шагаем пешком...

Саранск

По поручению товарищей

Меньшенин

От редакции. По приведенным нами справкам ЦС Автодора на запрос товарищей из Саранска отправил ответ. Редакция поддерживает требование саранских автодоровцев об отпуске им машины Крайавтодором.

ХОТИМ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОПЫТ МОСКВЫ.

В ПОМОЩЬ НЕМЕЦКОМУ населению Автодор Республики немцев Поволжья открывает курсы заочного обучения на немецком языке. Срок обучения 8 месяцев, стоимость 6 рублей. Все немцы, живущие в СССР, смогут поступить на заочные курсы по автоделу.

Несмотря на большие трудности этого дела, Немавтодор делает для него все что возможно. Очень жаль, что ЦС Автодора, куда Немавто-

дор неоднократно обращался за помощью в виде передачи опыта организации заочного обучения, до сего времени отделяется молчанием, не поощряя этим хорошее начинание.

ЦС Автодора, поделитесь своим опытом!

Покровск

В. Санников

От редакции. Реакция журнала „За Рулем“ ждет от профтехнической секции и правления заочных курсов ответа по существу этого вопроса.

„ЗА РУЛЕМ“ ПОМОГ

В № 3 „ЗА РУЛЕМ“ в заметке я писал, что Киевский автодор никакой помощи коллективу не оказывает. Сообщаю, что сейчас Автодор дал нашему коллективу старую машину, специально для практических занятий с курсантами.

Кроме этого, нашему коллективу нехватало средств на полный выкуп автообязательства в 500 руб. Командование полка эту сумму отпустило.

Киев

А. Кулаков

НАДО УСИЛИТЬ РАБОТУ

СЛАБО разворачивается дорожное строительство в районе Красноярска.

К трудгужповинности население не привлечено.

Автодор работает плохо, особенно в части дорожных агитационных вопросов.

Красноярск

Руль

ТОВАРИЩИ ИЗ ГАРАВТОДОРА, ЗАГЛЯНИТЕ В ШКОЛУ!

В ВОЕННОЙ ШКОЛЕ им. т. Якира (Одесса) работа Автодора слаба, хотя есть возможность развернуть ее. Отсутствует и руководство городского Автодора.

Несколько наладилась работа в культроте. Вовлечено в члены Автодора 100%₀ завербовано

23 подписчика на журнал „За Рулем“. В школе имеется для учебных целей автомобиль в разобранном виде.

Заинтересованность большая, нужно только раскачаться.

Одесса

Русаков

НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД!

СОННОЕ ЦАРСТВО

Спит крепким сном Новозыбковская организация Автодора. Члены Автодора никак не могут найти свое правление.

Нужно Облавтодору заглянуть в нашу организацию и разбудить ее от сна!

Кет

Новозыбков

НЕ ТОЛЬКО ТЕХНИКОВ!

Отсутствует культурно-просветительная работа на курсах шоферов при Новочеркасском райавтодоре. Большинство курсантов малограмотны. Журнал „За Рулем“ совсем не распространяется, да многие и не знают о его существовании. О клубе, библиотеке, стенгазете и говорить нечего. Эта „роскошь“ отсутствует. Газеты не выписываются. Нет политкружков.

Нужно организаторам курсов подумать о том, чтобы выпускались курсанты грамотные не только технически, но и политически.

Слонин

Новочеркасск

ЛЮБИТЕЛИ КАТАТЬСЯ

Не имея права управления машиной и пользуясь слабостью местной организации Автодора, зам. нач. Бурдортранса Дубатовко взял машину, принадлежащую ЦС Буравтодора.

В результате быстрой, но неумелой езды по плохой дороге, от ударов по ухабам он вывел ее из строя. Сломаны обе рессоры, сорван фордек, разбиты стекла и другие части. На машине были еще нач. Бурдортранса Габай и нач. автоотдела Хивезов.

А. М.

Верхнеудинск

БЕЗОБРАЗНИЧАЮТ...

Отсутствует труддисциплина среди тракторных работников в Обливском зерносовхозе № 10, особенно среди шоферов.

Поголовное пьянство, хулиганство, выход на работу в пьяном виде — обычные у нас явления.

Горючее расходуется на личные поездки по несколько раз в день к себе домой. На работе шофера часто спят в кузовах.

В автогараже работают скверно, обращение с автоимуществом плохое. Ремонт машин делается из рук вон плохо. Машина пройдет 70 км и снова становится в капитальный ремонт. Коллектив Автодора никаких мер против этих безобразий не принимает, да и вообще его и не слышно. За все время своего существования не было ни одного собрания.

Население все эти дела знает: только и слышишь, что в совхозе пьянствуют и хулиганят.

Нужно, чтобы дирекция зерносовхоза и коллектив Автодора зерносовхоза приняли самые срочные меры и оздоровили работу шоферов.

Заочник-рабкор

ст. Обливская



У шахты № 1 им. Либкнехта (г. Артемовск) 5-тонный грузовик под управлением пьяного шофера слетел с высокого откоса, убив трех пассажиров и тяжело ранив десять. Машина сильно разбита

Фото Д. Хуторянского (Киев)

УСЛУЖИЛИ

Для постройки мостов Лихославский и Толмачевский районы затребовали болты в секторе грунтовых дорог Мосдорстроя.

Требование было выполнено. Прислали 2 ящика весом 182 кг, но болты оказались короткими, годными только для скрепления рельсов. О чем же думал специально сопровождавший груз старший десятник Соколов?

Лихославль

Зоркий

ОТМАЛЧИВАЮТСЯ

Молчком обошел Автодор г. Полтавы запрос Чубаровского сахкомбината об организации коллектива Автодора на заводе. Три письма мы послали Автодору с просьбой дать нам маленькое указание, как приступить к организации коллектива, но до сих пор ни ответа, ни привета. Карловский район тоже очень мало беспокоится об этом.

А ведь мы выбываем из членов общества, так как некому платить членские взносы.

Д. Колесник

ст. Ломная, сах. завод

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

Тов. Пиклову (Юрьев-Подольский, пожарная команда)

31. Какой полюс аккумулятора соединен с массой на автомобиле „Форда“?

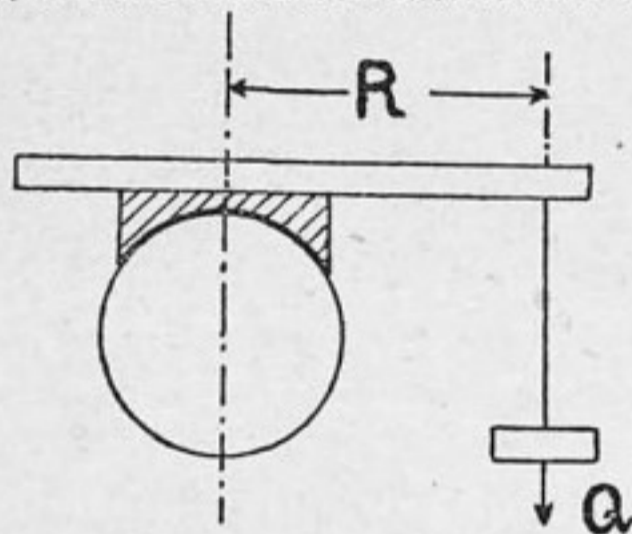
На машине „Форд А“ с массой автомобиля соединен положительный полюс аккумулятора. Следовательно ток из аккумулятора поступает на массу автомобиля, далее по массе к прерывателю от прерывателя ток направляется в индукционную катушку, а из катушки возвращается на отрицательный полюс аккумулятора.

Подробное описание электрооборудования автомобиля „Форд А“ и „АА“ вы можете найти в книге проф. Е. А. Чудакова „Зажигание в автомобильном двигателе“. Только следует иметь в виду, что в этой книге при описании схемы для большей наглядности и простоты объяснения указано обратное направление движения тока, т. е. ток из аккумулятора направлен в индукционную катушку и возвращается по массе. Это создает ясное представление о пути движения тока, но, как указывалось выше, в действительности ток имеет противоположное течение.

Трактористу Ледневу (с. Ново-Орское, Средне-Волжского края)

32. Как исчисляется индикаторная и эффективная мощность мотора?

Эффективная мощность двигателя определяется на испытательном станке при так



называемом торможении двигателя и исчисляется по формуле.

$$N_e = \frac{Q \times R}{716,2} \cdot n$$

где N_e — эффективная мощность в лошадиных силах.

Q — груз на тормозе в килограммах.

R — расстояние от тормозной колодки до груза в метрах.

n — число оборотов в минуту.

Индикаторная мощность больше эффективной на величину мощности, затраченной на трение в механизме двигателя, т. е.

$$N_i = N_e + N_r$$

где

N_i — индикаторная мощность в л. с.

N_e — эффективная мощность в л. с.

N_r — мощность, потерянная на трение.

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Потеря на трение определяется путем протвертывания двигателя электромотором.

33. Как вычислить скорость хода поршня?

Средняя скорость движения поршня исчисляется по формуле V_n поршня = $\frac{S \cdot n}{30}$ где

V_n — скорость поршня в $\frac{\text{метрах.}}{\text{секунду}}$

S — ход поршня в метрах.

n — число оборотов в минуту.

Например, двигатель с ходом поршня 150 мм при 1200 оборотах в минуту имеет среднюю скорость поршня.

$$V_n = \frac{0,150 \times 1200}{30} = 6 \frac{\text{метров}}{\text{секунду}}$$

34. Как вычислить с какой скоростью всасывается в цилиндр смесь?

Средняя скорость смеси, поступающей в цилиндр разная в разных местах.

Так например:

а) во всасывающей трубе

$$V_b = V_n \frac{F \text{ поршня}}{F \text{ трубопров.}}$$

где

V_b — скорость смеси во всасывающей трубе $\frac{\text{метр.}}{\text{секунду}}$.

V_n — скорость поршня $\frac{\text{метр.}}{\text{секунду}}$

F поршня — площадь поршня в квадратосантиметрах.

F трубопр. — площадь трубопровода в кв. сантиметрах.

б) в клапанах

$$V_b = V_n \frac{F \text{ поршня}}{F \text{ клапана}}$$

где

V_n , F поршня как в первом случае.

а F клапана — площадь прохода газов около клапана.

$$F \text{ клапана} = \pi \cdot d \cdot h$$

d — диаметр клапанной головки в сантиметрах.

$\pi = 3,14$.

h — высота под'ема клапана в сантиметрах.

35. Как вычислить расход керосина в час для трактора „Интернационал“ с нагрузкой и без нагрузки?

Расход керосина не вычисляется, а измеряется при испытании тракторов.

Измерение расхода керосина производится при помощи весов (весовое измерение) или при помощи градуированного бачка (объемное измерение).

Определив таким образом расход керосина в час, можно найти расход на 1 эффективную лошадиную силу.

Для этого расход керосина в час нужно разделить на мощность двигателя.

Для „Интернационала“ при правильной регулировке расход горючего на эффективную силу в час составляет: а) при полной нагрузке — 0,43—0,49 кг, б) на холостом ходу — 0,30—0,35 кг.

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“