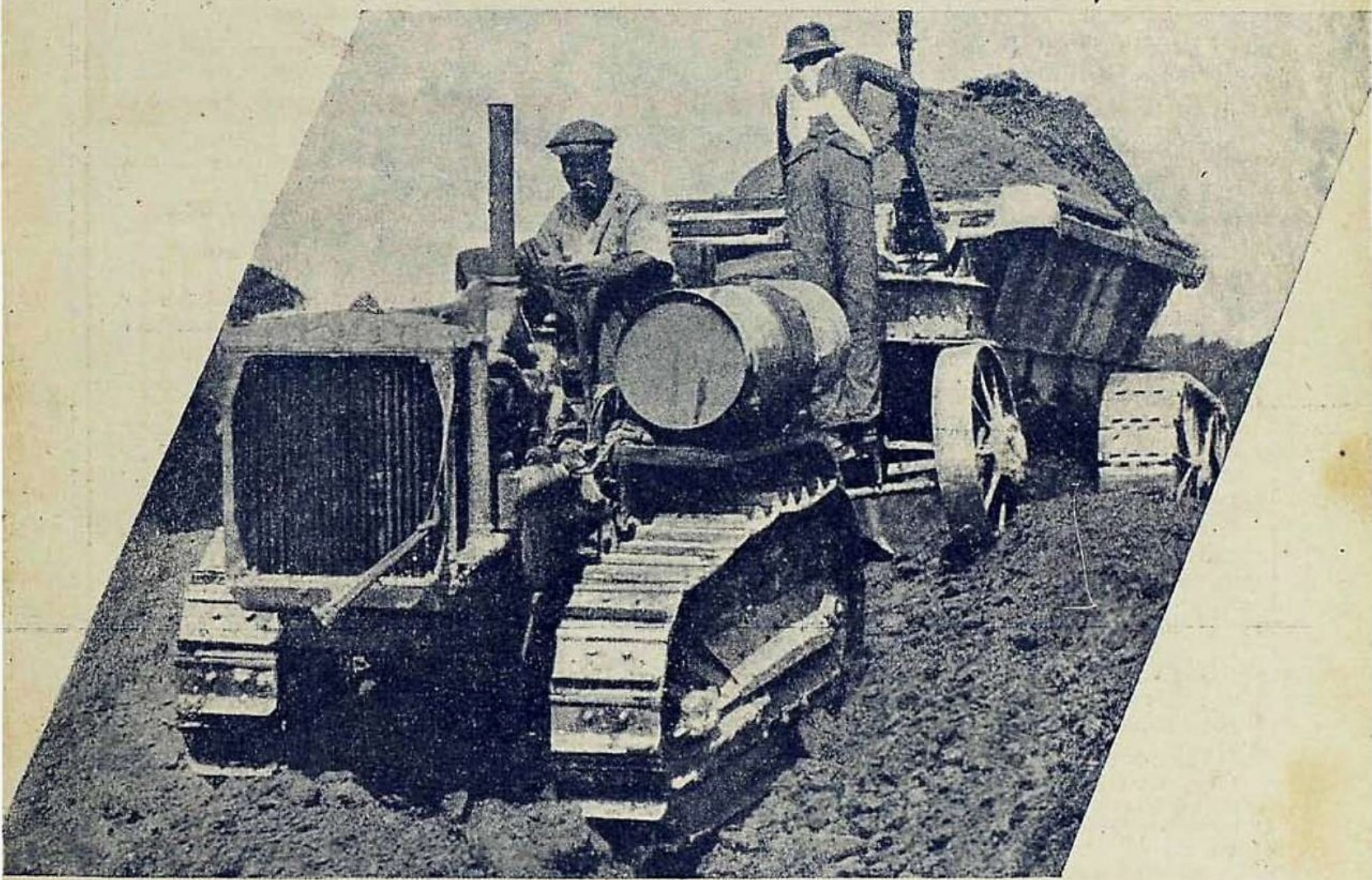
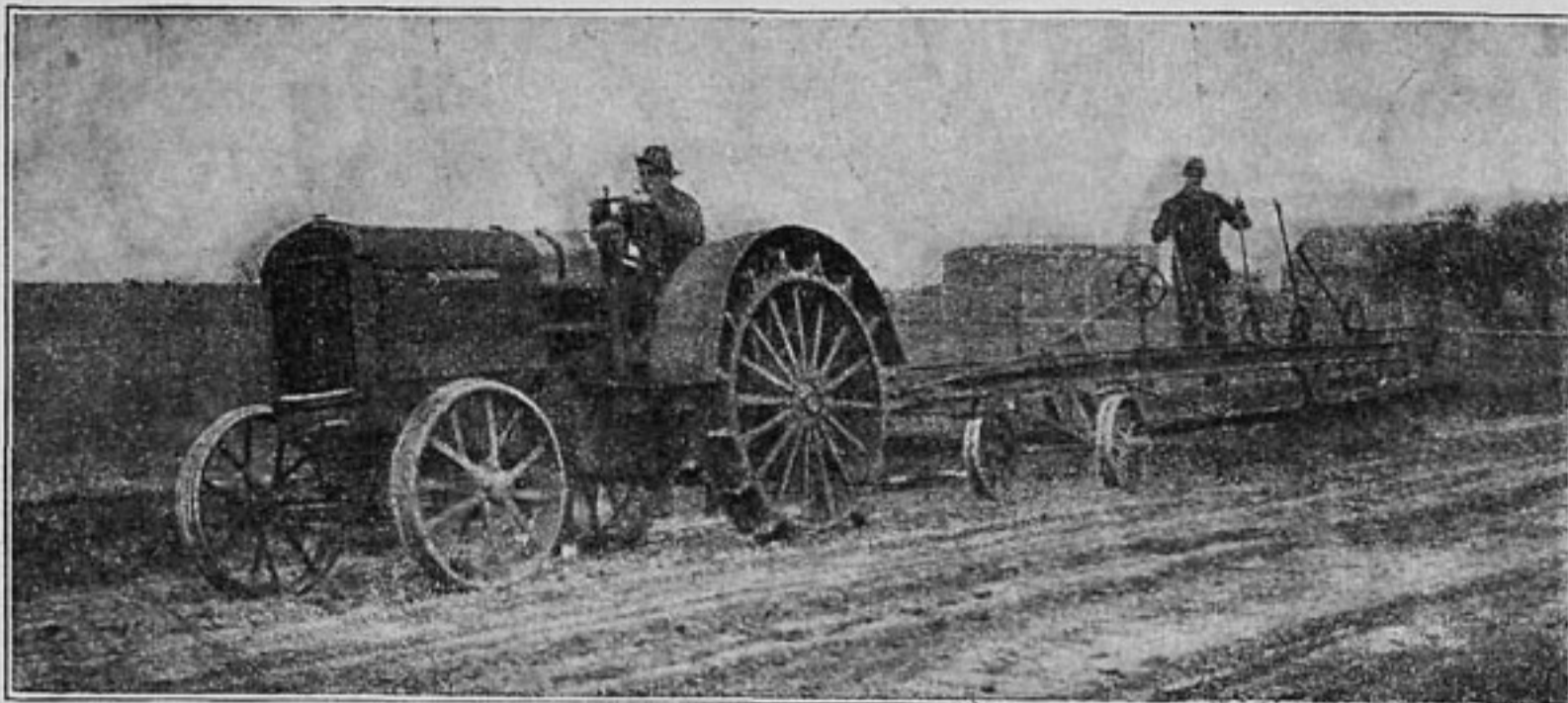


ЗА РУЛЕМ

12
1930



КЦИОНЕРНОЕ ИЗДАТЕЛЬСКОЕ ОБЩЕСТВО „ОГОНЕК“



ЭТО ОБОРУДОВАНИЕ СПОСОБСТВУЕТ РАЗВИТИЮ СОВРЕМЕННЫХ БЛАГО- УСТРОЕННЫХ ПОСЕЛЕНИЙ.

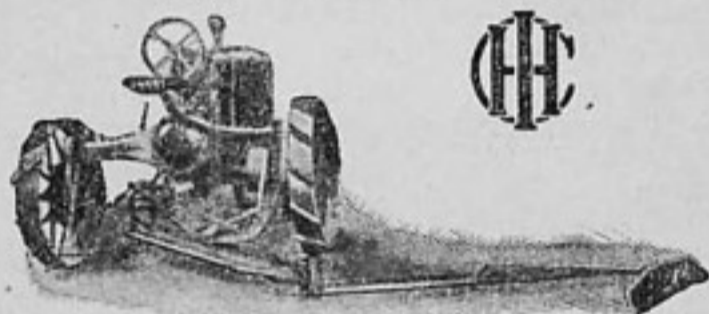
Четырехцилиндровые тракторы ИНТЕРНАЦИОНАЛ МАК-КОРМИК-ДИРИНГ широко применяются на фермах, фруктовых садах и виноградниках С.С.С.Р. Их мощность и планомерная работа вносят важные улучшения в практику современного сельского хозяйства. Для многих тысяч крестьян они являются первым практическим опытом применения механической силы в сельском хозяйстве.

Понятно, поэтому, заявление одного фермера: «Я никогда не знал, что такое настоящая обработка земли, пока не стал пользоваться трактором МАК-КОРМИК-ДИРИНГ ИНТЕРНАЦИОНАЛ. С каждым днем этот замечательный трактор интересует меня все больше. Я не понимаю, как можно обойтись без него». Это заявление — самая лучшая реклама для машин МАККОРМИК-ДИРИНГ ИНТЕРНАЦИОНАЛ. Поговорите с теми, кто пользуется этими машинами, и вы узнаете, что все они очень довольны.

В целях максимальной продукции при минимальной затрате труда и средств, земледельцы всего мира применяют на фермах тракторы и другие машины МАК-КОРМИК-ДИРИНГ ИНТЕРНАЦИОНАЛ все больше и больше. Тракторы, плуги, сажалки, культиваторы, сенокосилки и другие машины этой фирмы являются большим подспорьем при сельскохозяйственных работах.

Тракторы типа 15-30, 10-20 лш сил, или «Фармол», очень удобны для работ на крюке, шкиве и на механизме для ответвления мощности (пауэр тэйк оф). Чем быстрее, производится работа и чем более она делается машиной, тем это приятнее и выгоднее.

На иллюстрации изображен трактор ИНТЕРНАЦИОНАЛ МАК-КОРМИК-ДИРИНГ, построенный для сельскохозяйственных работ. Этот трактор может быть использован для сооружения и ремонта дорог. Успешно применяется со скребками, грейдерами, драгами, а также с целым рядом дорожных машин.



Трактор «ФАРМОЛ» Мак-Кормик-Диринг Интернационал и «Фармол» сенокосилка с захватом в семь футов.

ТРАКТОРЫ
и сельскохозяйственные
машины

МАК-КОРМИК-ДИРИНГ
ИНТЕРНАЦИОНАЛ

15-30 л. с., 10-20 л. с.
и
«ФАРМОЛ»

INTERNATIONAL HARVESTER EXPORT COMPANY

Harvester Building

(INCORPORATED)

Chicago, U. S. A.



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕРОССИЙСКОГО О-ВА
«АВТОДОР»

Третий год издания
Редколлегия: А. Браун, Н. Беляев,
В. Дмитриев, М. Кольцов, Н. Осинский,
М. Презент, проф. Е. Чудаков.

О Г Л А В Л Е Н И Е

Обращение фракции II расширенного пленума ЦС Автодора к XVI партс'езду	1
Автодор в „день трактора“	3
За 15 дней	4
Проф. Я. ГАККЕЛЬ — Выбор мотора для тракторов в СССР	6
Трудовая дорожная повинность — передовой участок автодорожного фронта	7
Разрушаются ценные тракторы	9
Как идет строительство тракторных заводов	10
На фронте автостроительства	12
Арк. МЛОДИК. — Резина из нефти	13
Как должен проводиться „день трактора“ на местах	17
Немецкий шофер о поездке по Москве	18
Дороги и автомобили во всем мире	19
Проф. Е. А. ЧУДАКОВ. — Устройство автомобиля	20
В. АРГАМАКОВ. — Как работать на тракторе „Коммунар“	24
С. АСТАМБОВСКИЙ. — Первые итоги второй автолотереи	25
Автодорожный экран	26
Пятилетка тракторостроения	28
Обмениваемся опытом	29

В номере 29 иллюстраций

Центральный Совет Автодора — Москва, Садово-Кудринская, 17; тел. 4-96-15.

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв., 11. Тел. 3-31-91; трам. А. 6, 15, 18, 23, 27

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

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1930 год: „За Рулем“ на год — 4 р., 6 мес. — 2 руб. 15 к., 1 м. — 40 к., с приложен. „Библиотеки „За Рулем“: на год — 8 р., 6 м. — 4 руб. 50 к., 3 мес. — 2 р. 40 к. За границу „За Рулем“: на год — 2 долл., 6 м. — 1 долл. 25 ц.

Обращение фракции II расширенного пленума ЦС Автодора к XVI партийному с'езду

Дорогие товарищи!

МИЛЛИОН членов общества содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог в РСФСР (Автодор) во главе с Центральным Советом о-ва шлет XVI с'езду великой ленинской ВКП(б) свой братский привет.

Правильная, проверенная миллионами трудящихся генеральная линия партии и последовательное ее проведение под испытанным руководством ленинского ЦК ВКП(б) привели нас за истекшие со времени XV с'езда два с половиной года к достижениям всемирно-исторического порядка.

Уже нет и не может быть споров о возможности построения социализма в нашей стране.

Еще одна-две пятилетки и исторический вопрос, поставленный всем развитием борьбы пролетариата — „Кто кого“, основная задача, так четко сформулированная Лениным, — „догнать и перегнать в технико-экономическом отношении передовые и капиталистические страны“ — будут безоговорочно решены, раз и навсегда.

Наша социалистическая промышленность явила всему миру невиданные еще темпы, доступные лишь советской социалистической системе. Она не только выполняла, но и перевыполняла намеченные планы.

Сельское хозяйство, до этого распыленное и разрозненное на 26 миллионов индивидуальных дворов, сделало решающий шаг по пути коллективизации.

Фундамент социалистического строительства, охватывающий отношения не только в городе, но и в деревне, все более растет и крепнет.

Столь грандиозные успехи могли быть достигнуты лишь благодаря разгрому контр-революционного троцкизма и непримиримой борьбе с правым уклоном и примиренчеством с ним и решительному курсу на ликвидацию всякого рода перегибов и „левых“ загибов.

Тезисы т. Яковлева „О колхозном движении и подеме сельского хозяйства“ и тезисы т. Куйбышева „О выполнении пятилетнего плана промышленности“ каждой своей строчкой, каждой цифрой свидетельствуют о блестящих итогах истекших 2½ лет и открывающихся перед нами грандиозных перспективах.

Но есть один участок нашего фронта, продолжающий оставаться „узким“ местом социалистической реконструкции СССР и не получивший должного отражения в упомянутых тезисах. Это наши безрельсовые пути. К данному участку мы считаем себя обязанными привлечь ваше внимание.

Наши шоссейные и грунтовые дороги находятся в запущенном состоянии. Их одежда совершенно износилась.

Этому были четыре причины:

1. Вековое бездорожье, доставшееся в наследство от старого режима.

2. Гражданская война, когда сражение шло на дороге, разворачивая ее остатки.

3. Объективная невозможность уделить значительные средства дорожному хозяйству в восстановительный период нашей экономики.

4. Вредительство, распылявшее и бесхозяйственно расходовавшее и без того скудные ресурсы.

Ежегодные потери от бездорожья исчисляются миллиардами рублей. „Все больше, как одно из „узких“ мест народного хозяйства, выдвигается транспортно-дорожная проблема“ (Ноябрьский пленум ЦК ВКП(б)).

Бурное развитие индустриализации страны дает бурный рост продукции промышленности. На передовую линию, в бой за „пятилетку в 4 года“ двигаются гиганты — Днепрострой, Тельбес, Магнитогорск, Турксиб, Сталинградтракторострой и многие другие.

Колхоз в корне меняет весь строй деревенской жизни, стирая межи и тропинки, высвобождая громадные запасы труда, резко повышая товарность сельского хозяйства, объединяя разрозненные индивидуальные ручейки личных интересов в мощные товарные потоки социалистического коллектива.

Колхоз революционизирует всю экономику деревни и географию ее дорожной сети.

Уже 92 000 тракторов бороздят поля нашего Союза. К концу пятилетки сотни тысяч автомобилей и миллионы механических тракторных сил будут обслуживать нашу промышленность и сельское хозяйство. Они постребуют сквозного и беспрепятственного проезда — теснейшей смычки города с деревней.

Естественная, запущенная грунтовка с ее неусовершенствованной одеждой уже неспособна выдержать все увеличивающуюся грузонапряженность индустриализации и коллективизации. Гиганты промышленности и сельского хозяйства повелительно требуют для своей продукции, перевозимой механизированным транспортом, широкого пути, закованного в асфальтобетон, гудрон и клинкер. Оборона Союза с ее все растущей техникой заявляет требования того же порядка. Восточные окраины, молодые советские республики, отдаленные районы — когда-то колонии, — сейчас равноправные и независимые члены единого СССР — быстрым, большевистским шагом входят на путь социалистической стройки и также требуют дорогу. Дорогу во что бы то ни стало!

От края до края, куда только проникает бдительный глаз партии и ее ленинского ЦК ВКП(б), „мы становимся страной металлической, страной автомобилизации, страной тракторизации“ (Сталин) и „нет основания сомневаться в том, что наша страна через какие-нибудь три года станет одной из самых хлебных, если не самой хлебной страной в мире“ (Сталин).

И этой стране, нашей советской стране мы должны, мы обязаны дать дорогу.

Именно поэтому мы считаем необходимым внести некоторые дополнения в тезисы тт. Яковлева и Куйбышева и просить съезд принять следующие наши поправки.

Тезисы тов. Яковлева:

1. В разделе III „О темпах коллективизации и задачах переделки сельского хозяйства“ — добавить пункт 10-й:

„Учитывая:

а) предстоящее резкое увеличение всей сельскохозяйственной продукции и товарной ее части, особенно в районах сплошной коллективизации,

б) рост механической тяговой силы,

в) запасы высвобождающегося труда в колхозах,

г) громадные потери народного хозяйства от бездорожья,

е) чрезвычайное значение правильной организации дорожного хозяйства в колхозном строительстве и экономике деревни в целом — обратить особое внимание местных органов власти и колхозов на необходимость приведения в кратчайший срок в проезжее состояние всей сети местных безрельсовых шоссейных и грунтовых дорог, в первую очередь тех, по которым движутся мощные товарные зерновые потоки.

Обратить особое внимание местных органов власти и колхозов на необходимость максимального использования трудового участия населения в дорожном строительстве и обеспечения этого участия надлежащим техническим и организационным руководством“.

2. В разделе IV „О подготовке массового колхозного движения в незерновых районах“, в абзаце, где говорится, что „эта подготовительная работа прежде всего должна слагаться из“, после пункта 6-го добавить пункт 7-й:

„Энергичного развертывания дорожного строительства в объеме, обеспечивающем теснейшую связь восточных республик и областей и отдаленных районов с железнодорожными и водными магистралями Союза, а также связь соответствующих республиканских, областных и районных центров со всей их периферией, притом в первую очередь со вновь организуемыми крупными хозяйствами в этих местностях“.

Тезисы тов. Куйбышева:

1. В разделе III — „Важнейшие задачи развития промышленности“, в п. „в“ добавить:

„При этом особое внимание должно быть обращено на обеспечение всеми необходимыми механическими снарядами, инструментами и материалами потребностей безрельсового дорожного строительства, как одного из самых „узких“ мест транспортно-дорожной проблемы“:

2. В разделе IV — „Условия выполнения пятилетнего плана промышленности“, в пункте 3 добавить § „д“:

„Учитывая, что бурный рост продукции промышленности и осуществление планов капитального строительства требуют срочной реконструкции и значительного количества новых усовершенствованных безрельсовых дорог, особенно подъездных путей к железнодорожным станциям и пристаням, представляется необходимым самое активное участие в дорожном строительстве своими денежными ресурсами всех действующих и вновь строящихся промышленных предприятий“.

Обращаясь к съезду с просьбой утвердить эти дополнения к тезисам тт. Яковлева и Куйбышева, Центральный Совет Автодора выражает от имени своего и миллиона членов общества непоколебимую уверенность в том, что все препятствия, возникающие в

будут преодолены энергией миллионов трудящихся под испытанным руководством авангарда рабочего класса — ленинской ВКП(б).

Никогда партия не была так единой, как сейчас. Сомкнутыми рядами идет она к XVI съезду. Ни одна пядь генеральной линии уступлена быть не может и не будет. В непримиримой борьбе с правыми оппортунистами и борьбе с примиренчеством с ними, как главной опасностью

данного периода, напоясь сокрушительные удары всяким „левым“ попыткам свернуть партию ленинского пути, мы единым фронтом, твердой поступью пойдем к новым достижениям под победными знаменами ВКП(б) в развернутом строю социалистического соревнования, уничтожая вредительство и выжигая каленым железом самокритики бесхозяйственность, расхлябанность и разгильдяйство.

XVI съезду ленинской коммунистической партии — большевистский братский привет!

АВТОДОР В ДЕНЬ ТРАКТОРА

КО „ДНЮ ТРАКТОРА“, назначенному на 20 июня. Центральный Совет Автодора обратился ко всем отделениям с особым письмом об участии Автодора в проведении этого „дня“.

Задачи „дня трактора“ заключаются в том, чтобы мобилизовать совхозовских рабочих и колхозников на борьбу против поломок тракторов, за сохранение тракторного парка, выяснить причины выбытия машин из строя, обеспечить культурный, умелый уход к тракторам.

Автодорская организация, занявшаяся пропагандой трактора, должна быть не парадным, а деловым участником этого „дня“.

Мы хотим вести образцовое тракторное хозяйство. Мы хотим держать в боевой готовности ремонтные мастерские. Поэтому необходимо организовать постоянный общественный контроль совхозовских коллективов Автодора и руководящих автодорских центров над тракторным парком.

Десятки и сотни тракторов выбывают из строя из-за плохой подготовленности трактористов, выпускаемых „на скорую руку“ некоторыми курсами и кружками, из-за неумелого и варварского обращения. В Крыму десятки тракторов были испорчены потому, что смазывались патокой.

Ко „дню трактора“ автодорские коллективы при совхозах организуют летучий смотр тракторного парка с помощью лучших трактористов и технических сил. Гаражи должны быть приведены в образцовый порядок, снабжены правилами ухода за трактором, обеспечены

противопожарными средствами и т. д. Этот смотр может быть проведен с помощью специальных технических бригад.

В „день трактора“ автодоровцы вместе со штабом устраивают проверку системы подготовки трактористов, организуют передачу опыта лучших трактористов новичкам.

Окружные и районные отделения Автодора организуют шефство заводов, производящих тракторы или части к ним, над тракторными парками совхозов для технической помощи и руководства.

Ремонтные мастерские проверяют свою подготовленность к очередному ремонту в частности в связи с приближающейся осенней посевкампанией.

Все тракторы должны быть снабжены памятками с правилами об уходе за машиной. Надо избавить тракторы от тех „новичков“, которые не способны с ними по-настоящему обращаться.

Помогая распространению технических знаний среди трактористов, надо содействовать и техническому усовершенствованию самого трактора. Боевые темпы наших посевкампаний требуют от трактора даже ночной работы. Надо позаботиться о том, чтобы все тракторы были снабжены необходимым электрооборудованием.

В „день трактора“ надо посвятить часть внимания и быту трактористов.

Необходимо серьезно заняться учетом всех выводов, которые будут сделаны в результате проведения „дня трактора“.

Ко „дню трактора“ нужно создать при совхозах коллективы Автодора.

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ!

Этот номер является ПОСЛЕДНИМ для подписавшихся на журнал „За Рулем“ только до 1 июля. НЕМЕДЛЕННО ВОЗОБНОВИТЕ подписку на 2-е полугодие.

„За Рулем“ с приложением „Библиотеки „За Рулем“: 6 мес.—4 р. 50 к., 3 мес.—2 р. 40 к.
„За Рулем“ без приложения „Библиотеки“: 6 мес.—2 р. 15 к., 3 мес.—1 р. 10 к.

Подписку направляйте в „ОГОНЕК“ (Москва, 6, Стр. бульв., 11) или сдавайте на почту.

5 ИЮНЯ в Москве открылся расширенный пленум Центрального Совета Автодора.

Внимание пленума сосредоточено, главным образом, вокруг дорожных вопросов. До сих пор работа Автодора по линии дорожного строительства значительно отстает от его работы автомобильной. Мы имеем здесь непочтатый край работы, ибо активная деятельность Автодора на селе сейчас только начинается. Пленум заслушал доклады руководителей дорожного хозяйства и дал оценку и направление работам дорожной секции.

Одновременно с этим пленум значительное внимание уделит и положению дел в автостроении.

Борьба за автомобиль и хорошую дорогу — борьба трудная, но и здесь, как и на других фронтах хозяйственного строительства, должна быть и будет одержана полная победа.

Подробно о работах пленума будет напечатано в следующем номере „За Рулем“.

* * *

По всей стране идет сейчас оживленная подготовка к XVI партийному съезду. Опубликованы тезисы тов. Яковлева о колхозном движении и подеме сельского хозяйства и тезисы тов. Куйбышева о развитии промышленности по пятилетнему плану.

Тов. Серебряков указывает в дискуссионном листе „Правды“, что тезисы т. Яковлева необходимо дополнить вопросом о нашем дорожном хозяйстве.

— „Новая дорога,— пишет т. Серебряков,— лучший агитатор за коллективизацию, а бездорожье—одно из основных препятствий для колхозного строительства. Колхоз революционизирует географию дорожной сети. Межи, тропинки сотрутся с лица советской земли. Вместо них должны пройти широкие магистрали. Сотни тысяч тракторов и автомобилей будут обрабатывать поля. Им надо обеспечить беспрепятственный проезд.“

Тов. Серебряков рисует угрожающую картину подготовки к дорожным работам. Заказы текущего года на дорожные машины оказались сорванными. Дорожные машины простаивают месяцами из-за отсутствия простейших запасных частей. Тов. Серебряков в заключение высказывает уверенность, что „XVI съезд партии властно укажет на необходимость еще в текущем пятилетии привести в боевой порядок наше дорожное хозяйство и прикажет дать для этого необходимые средства и силы“.

Автодоровская общественность несомненно с удовлетворением встретит статью т. Серебрякова. Дорожная проблема, как констатировал ноябрьский пленум, все больше выдвигается как одно из „узких“ мест нашего народного хозяйства. Ход дорожного строительства даже в нынешнем сезоне с большой наглядностью показывает, что дорожное дело не только не подвигается вперед, но делается сильнейшим тормозом развития в запроектированных темпах народного хозяйства.

В связи с этим особенное значение приобретает обращение фракции расширенного пленума ЦС Автодора к партийному съезду, сигнализирующее опасность на этом ответственном участке хозяйственного фронта.

* * *

Обращение редакции „За Рулем“ о сборе средств для покупки шестиколесных машин для Красной армии было подхвачено широкими массами автодоровцев. Мы имеем сейчас около 10 тыс. руб. собранных денег. Однако 10 тыс. руб., собранных редакцией „За Рулем“, — ничтожно малая сумма, на которую нельзя дать нашей Красной армии и одной шестиколесной машины.

Общество Осоавиахим передало Красной армии не один десяток самолетов, построенных на средства своих членов. Все автодоровцы должны осознать, что отставание в этом отношении является недопустимым. Необходимо, чтобы все отделения Автодора на местах немедленно организовали кампанию по сбору средств, проверили не производится ли в коллективах затрачивание средств, собранных на моторизацию Красной армии для других нужд.

Все собранные на местах деньги нужно немедленно пересылать в редакцию для опубликования и подсчета.

На ряду со сбором средств должна быть проведена энергичная разъяснительная кампания о значении шестиколесных машин для Красной армии.

Автоотряд шестиколесных машин имени Автодора должен быть создан!

* * *

Автодор активно участвует в усилении мощи Красной армии не только сбором средств в фонд шестиколесных машин, но и постановкой ряда вопросов военного характера в связи с ростом нашего автомобильного и дорожного строительства.

В журнале „За Рулем“ также время от времени помещались статьи о значении автомобиля для Красной армии и о военных требованиях при постройке новых дорог.

До сих пор эта работа, однако, не носила систематического характера и этим ценность ее значительно умалялась.

В настоящее время при ЦС Автодора организуется военная секция, ставящая своей целью военизировать ту часть работы О-ва, которая наиболее близко соприкасается с интересами боевой и технической мощи Красной армии.

Избегая параллелизма с работой Ц. С. Осоавиахима, секция установит с ним тесную связь путем обмена своими представителями.

Секция будет укомплектована по преимуществу военными работниками—активистами О-ва Автодор и его Центрального Совета, наиболее близко стоящими по своей основной работе к вопросам моторизации армии и обороны страны в части дорожно-строительного дела.

Н. Б.

ВЫБОР МОТОРА для ТРАКТОРА в СССР

ПРИ выборе типа двигателя для трактора, как и для всякого другого промышленного применения, приходится взвесить целый ряд экономических условий, в которых он должен работать. Условия эти, конечно, различны для разных стран, мест и времени, но все они подчинены общим законам и могут быть расчленены на следующие отдельные факторы:

1. Стоимость топлива, расходуемого на единицу средней годовой полезной работы, производимой двигателем, напр., на 1 длс.-час.

2. Амортизация двигателя и процент на капитал по приобретению или по постройке двигателя.

3. Стоимость запасных частей и ремонта двигателя.

4. Зарплата и другие расходы по обслуживанию двигателя.

Кроме того для транспортных двигателей должно быть удовлетворено условие допустимого веса и габарита двигателя.

V Всесоюзный теплотехнический съезд (март 1930 г.) подтвердил необходимость перехода на нефтянки и дизеля для тракторов, исходя исключительно из условия п. 1. Доклад проф. Рамзина ярко показал, что существующий план питания тракторов крэкинг-бензином и крэкинг-керосином является неприемлемым, требуя громадного для СССР увеличения капитальных затрат (на 500—600 млн. руб.) при четырехкратном увеличении расходов на топливо против тракторов, работающих на тяжелом топливе.

Но доклад проф. Рамзина совершенно не затронул остальных трех факторов, не менее существенных в экономике трактора, которые следует учесть при выборе мотора.

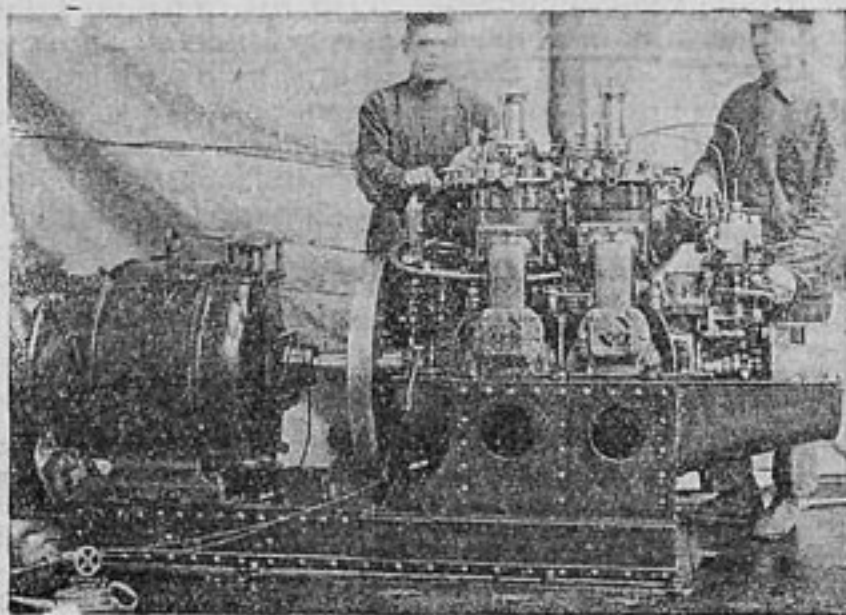
2-й фактор — проценты на капитал по приобретению и амортизации двигателей при равных сроках службы, но при более дорогой цене дизелей сравнительно с карбюраторными моторами, не должны получиться для двухтактных типов выше, если их отнести на единицу полезной работы. Вследствие большей надежности и простоты конструкции нефтемотора сравнительно с карбюраторным мотором время простоев трактора по причине порчи мотора должно значительно сократиться. Поэтому разложенные на действительный рабочий час проценты от большей стоимости могут дать меньший расход.

3-й фактор — стоимость запасных частей, требуемых для годового содержания нефтемоторов, в виду отсутствия электрических свечей магнето или аккумуляторов — не выше, чем для карбюраторных двигателей. Если же принять во внимание

более большое число часов простоев рабочего времени на последних двигателях, то полная стоимость ремонта, отнесенная на единицу полезной работы нефтемотора, получается ниже, чем для карбюраторного двигателя.

4-й фактор — зарплата — является весьма значительным и охватывает собой вопрос о создании кадров трактористов.

Чем проще машина, чем меньше деталей она имеет и чем она грубее, тем дешевле будет ее обслуживание.



Советский 20-сильный нефтемотор на испытании

Практика обслуживания нефтянок вполне подтверждает это. На V съезде приводились нормы оплаты машиниста при двухтактной нефтянке—60 руб. и сравнительно—90 руб. в мес. при четырехтактном дизеле.

При сравнении стоимости обслуживания двухтактного нефтемотора и четырехтактного карбюраторного двигателя соотношение месячных зарплат останется, примерно, то же— $\frac{2}{3}$.

Если же принять в расчет меньшее время простоев двухтактного нефтемотора и, следовательно, большее число часов месячной работы,

примерно, на 25%, то настолько же удешевляется стоимость единицы полезной работы нефтемотора. Таким образом отношение зарплаты при нефтемоторе можно принять лишь в $\frac{1}{2}$ от зарплаты при карбюраторном двигателе.

Кроме того, что фактор зарплаты по обслуживанию мотора является крупной величиной в общей сумме расходов по работе трактора, необходимо отметить еще срочность создания огромных кадров трактористов. Наша практика 1929/30 г. показала чудовищный процент порчи моторов вследствие низкой степени квалификации трактористов. Возник вопрос о недостаточности установленного 3-месячного курса для подготовки трактористов и об увеличении его до 1 года.

Принимая во внимание, что наиболее сложной частью трактора является его двигатель, — ясно, что переход на более простой по конструкции нефтемотор взамен карбюраторного значительно упростит решение проблемы кадров трактористов в СССР.

Остается еще решить вопрос: насколько ухудшает работу трактора повышенный вес нефтемотора сравнительно с весом карбюраторного.

Для этого делаем сопоставление весов на 1 длс. некоторых тракторных карбюраторных моторов с нефтемоторами по Беккеру (проф. Г. Беккер.—„Тракторы“, 1929 г.).

Карбюраторные

„Рено“	— 9,3 кг
„Клетрак“	— 10 „
„Пэль“	— 12 „
„Т“	— 13 „
„БЭС“	— 14 „

Средний вес — 11,65 кг
на 1 длс.

Для нефтемоторов Беккер дает, к сожалению, только 2 цифры: „Ланц“ с запальн. Шаром — 16,5 кг и „Бенц“ с четырехтактным дизелем — 19 кг.

Средний вес получается — 17,25 кг на 1 длс.

Разница веса не в пользу нефтемоторов по Беккеру выходит 5,6 кг, или $5,60 : 11,64 = 53\%$.

Однако этот избыток веса совсем не так страшен, если его отнести в процентах к общему весу трактора, что и определит процент потерь на бесполезное передвижение по полям и дорогам добавочного веса трактора. Взяв среднюю мощность вышеприведенных моторов в 30 длс., мы получим приблизительный добавочный вес от нефтемотора в 168 кг. Относя его к среднему весу семи названных тракторов — в 3056 кг, мы получаем добавочный вес трактора с нефтемотором в $168 : 3056 = 5,6\%$.

Очевидно, что такой небольшой процент дополнительного веса с избытком покрывается теми преимуществами, которые дает нефтемотор против карбюраторного двигателя на тракторе.

Так, составленная нами смета расходов по годовому содержанию карбюраторного трактора в 40 сил дала сумму в 5 575 руб., а по нефтемоторному — 4 070 руб.

Экономия на каждом нефтетракторе получается таким образом в 1 505 руб.

Отсюда вывод: когда количество тракторов в СССР дойдет до 500 000 шт., то экономия от перехода на нефтетрактор будет составлять ежегодно около 750 млн. руб.

Эта сумма в действительности будет еще больше, так как цена моторного топлива нами взята заведомо преувеличенная.

Поэтому для нас совершенно очевидна настоятельная необходимость скорейшего изменения программы нашего тракторостроения в направлении замены карбюраторного мотора простейшим нефтемотором.

Для практического выполнения постройки тракторов с нефтемоторами у многих естественно явится мысль: приобрести за границей образцы разработанных с 1925 г. автомобильных дизелей и поставить их вместо карбюраторных моторов на шасси строящихся на наших заводах тракторов. Такой план технически наиболее легко выполним, так как современный автомобильный дизель только на 15% тяжелее карбюраторного мотора и по габариту вполне приспособлен для замены автомобильного бензиномотора.

Однако мы предостерегаем от этого плана. Экономически он не даст удовлетворительного решения проблемы.

Во-первых, потому, что и за границей еще чрезвычайно мал опыт с автомобильными дизелями. Во-вторых, большинство типов — четырехтактные, т.е. с клапанами. В-третьих, автомобильные дизели, построенные для замены бензиномоторов, чрезмерно быстроходны для тракторов, т.е. потребуют капитальной переделки коробки скоростей. Вследствие же повышенной быстроходности и чрезвычайного облегчения веса заграничные автомобильные дизели

должны оказаться недолговечными и требовать высококвалифицированного ухода и ремонта, т.е. приведенные выше 2, 3 и 4-й факторы эксплуатационных условий будут для них не ниже, чем для бензиномоторов. Той экономии, которую мы показали выше, мы на заграничных автомобильных дизелях не получим. Автомобильные дизели — это образцы заграничной точной механики, а не та ломовая лошадь, которую должен быть мотор на нашем тракторе.

Вот эту „ломовую лошадь“, а не нежную немецкую игрушку мы и должны создать сами, с учетом наших условий ее будущей работы на полях колхозов и совхозов Союза.

Но мы обращаем внимание смелых руководителей нашей экономической политики на тот факт, что нужный нам мотор для тракторов у нас уже есть, или, вернее, есть все элементы для его постройки. Воспроизводимый снимок показывает двухцилиндровый 20-сильный нефтемотор, сконструированный Ижорским государственным заводом (в Колпино) за последние годы. Для масштаба мотор снят с двумя рабочими при испытании его с динамомашинной, для соединения с которой он приподнят на общей клепаной раме. Выносливость нефтемотора Ижорского завода к перемене нагрузки испытывается при сдачах выключением тока динамо и резким включением полной нагрузки. По рабочему циклу это двухтактный дизель с картерной продувкой, расходующий 270 г моторного топлива на 1 длс.-час при полной нагрузке и при 800 об./мин. Пуск в ход в высшей степени легкий, без подогрева, благодаря высокой степени сжатия (до 30 атм.).

Нефтемотор Ижорского завода уже строится серийно, испытан в будничной работе на осветительных установках и отличается как прочностью, так и простотой конструкции, рассчитанной, с одной стороны, на производственные возможности наших заводов, а с другой — на минимальный уход и ремонт в эксплуатации.

Для предварительного решения вопроса о возможности установки на тракторе мотора этого типа мы, т.е. Тепловозный отдел Ленинградского Теплотехнического института, совместно с конструкторами Ижорского завода разработали эскизный проект 4-цилиндрового мотора, взяв в основу все испытанные уже практикой детали Ижорского завода (цилиндр, топливный насос и форсунки) и перепроектировав лишь вал, картер и регулятор. При этом получилась длина 1 180 мм и полная высота 94,5 мм.

Расчетный вес нефтемотора в 40 длс. с маховиком получился 600 кг, или 15 кг на 1 длс., т.е. меньше удельных весов вышеприведенных немецких двигателей „Ланца“ и „Бенца“.

Выбранная нами мощность в 40 длс. при 800–840 об./мин. и полученные габаритные размеры позволят установить нефтемотор на шасси одного из мощных типов тракторов, имеющих в Союзе заграничных образцов, без большой переделки последних и пустить такой трактор в испытание на полевых работах.

Для перестраховки от производственных дефектов целесообразно строить сразу не один пробный нефтемотор, а несколько одинаковых. Это ускорит получение объективных результатов испытаний.

Ленинград

Проф. Я. Гаккель

ТРУДОВАЯ ДОРОЖНАЯ ПОВИННОСТЬ — ПЕРЕДОВОЙ УЧАСТОК АВТОДОРОВСКОГО ФРОНТА

УЩЕРБ, наносимый народному хозяйству Союза отсутствием сети безрельсовых дорог уже для всех очевиден.

Несмотря на это, внимание государственных и общественных организаций к решению этого „узкого места“ в нашем хозяйстве совершенно недостаточно.

Несколько сот тысяч автомобилей, выпущаемых к концу пятилетки, стоят перед угрозой гибели на наших проселочных неблагоустроенных дорогах — положение, которым любой вредитель в нашей стране может остаться довольным.

После длительных мук родилась у нас дорожная пятилетка. Около 5 млрд. рублей должно быть вложено в дорожное строительство. Перелом должен наступить... при условии выполнения пятилетки. Однако существуют серьезные опасения ее срыва или невыполнения.

В этой статье мы остановимся на той части пятилетки, которая касается постройки сети дорог местного значения, непосредственно обслуживающей нашу деревню. Мы имеем в виду работы, которые должны быть проведены при трудовом участии населения.

В цифровых данных вложения самого населения в дорожное строительство за 5 лет путем трудового участия должны выразиться в 1 млрд. 200 млн. руб., — примерно 25 проц. всех вложений в дорожное строительство за это время.

Итак, становится очевидным, что выполнение дорожной пятилетки находится в прямой зависимости от правильной и полной реализации трудовых вложений населения. Эта часть пятилетки и внушает наибольшие опасения.

В отличие от других дорожная пятилетка в этой части, как это ни странно, фактически не является обязательной. Существующее законодательство дает право при неподготовленности местных органов трудовая повинность не проводить. Эта оговорка сказалась не чрезвычайно ограниченном использовании труддорповинности в прошлом строительном сезоне, на недостаточной подготовленности к этому в текущем году. Ответственность за выполнение труддорповинности фактически снимается с местных органов, так как самое легкое — не подготовиться к ее проведению. Между тем факты говорят, что при надлежащем внимании к этому мероприятию,

при всей нашей бедности мы наметки плана можем не только выполнить, но и превзойти.

Достаточно указать, что Острогожские окружные организации приступили в этом году к реализации труддорповинности, поставив перед собой задачу привести в порядок и построить около 2½ тыс. км дорог — размеры, предусмотренные пятилеткой. При чем эту работу они намереваются провести лишь путем правильной

организации и рационального осуществления трудовая повинности. Исключительно силами мужского населения, используя 5½ дней вместо шести, они хотят выполнить задачу.

Партия, комсомол и профсоюзы должны мобилизовать свои силы и силы деревенской общины на проведение трудовая повинности.

Проведение трудовая повинности в этих организациях должно рассматриваться, как важнейшее ежегодное мероприятие по значению равное посевкампании. Должны быть использованы ударные методы работы, применявшиеся на других участках хозяйственного строительства.

В социалистическом секторе сельского хозяйства трудовая повинность должна найти свое наиболее организованное применение. Дорожные работы в совхозах, колхозах и т. п. должны быть

предусмотрены производственными планами их деятельности.

Об этом обязан озаботиться Наркомзем и соответствующие центры. Только при этих основных условиях будет обеспечено выполнение дорожной пятилетки.

Важнейшую роль во всех этих мероприятиях должен сыграть Автодор.

К нашему величайшему огорчению необходимо констатировать, что автодоровские организации практическому участию в дорожном деле уделяют слишком мало сил и внимания. Это в значительной степени объясняется почти отсутствием автодорской сети на селе. Городские же организации не считают для себя обязательным заниматься вопросами дорожного строительства и помогать в этом деле деревне. Местные автодоровские организации обязаны на деле принять участие в подготовке и проведении труддорповинности, объединяя лучшие силы деревенской общины.

Проверяя подготовленность дорорганов к проведению трудовая повинности, автодоровские орга-



Отвал земли после окончательного углубления кювета

низации обязаны оказать конкретную помощь в ее подготовке и проведении. Мобилизовать общественный напор и энтузиазм на это дело, взять на себя инициативу в организации ударничества и социалистического соревнования, помочь в правильной расстановке сил технического и руководящего персонала, в использовании механической тяги, в изготовлении простейших дорожных машин и инвентаря и, наконец, в работе по подготовке кадров, — вот основные моменты конкретной помощи Автодора в проведении трудповинности. В каждом отделении Автодора, в каждом коллективе должна быть выделена группа — бригада, которая организовала бы эту работу и отвечала за нее. Уже в этом году должны быть намечены объекты, где областные или окружные организации, сконцентрировав основное внимание и помощь, приобретут опыт правильной постановки трудповинности.

Необходимо использовать курсы, конференции переподготовки учительства, агрономов и другие культурные сил деревни для того, чтобы сделать их готовыми к участию в руководстве трудповинностью. Надо умело привлечь к руководству специальные военные части, отпуски красной армии, а к участию в работах — пионерские организации и школьников.

Краевым и областным отделениям Автодора необходимо кинуть дополнительные силы для организации работы на местах, одновременно создавая для них предварительные краткосрочные курсы.

Городские коллективы и шефобщества обязаны помочь организовать сеть деревенских коллективов, помогая им посылкой средств, литературы и простейших дорожных машин, изготовленных собственными силами на фабриках и заводах. И, наконец, автодоровским организациям необходимо озаботиться, чтобы дорожные работы, проведенные трудовым участием населения, были ограждены от разрушения, находились под организованной охраной общественности.

Внося некоторые изменения и дополнения в закон о труддорповинности, мобилизуя внимание и помощь широкой общественности, в первую очередь деревенской, вокруг выполнения труддорповинности, организуя крепкую сеть деревенских коллективов Автодора — непосредственных энтузиастов дорожного фронта, — мы дорожную пятилетку выполним.

В первых колоннах бойцов за хорошую дорогу, за рациональное и полное выполнение труддорповинности должны стать автодоровские организации.

А. Б.

ПОЖАРНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ БЕНЗИНОХРАНИЛИЩ

ВОПРОС об упорядочении работ по оборудованию установок для хранения и распределения огне-взрывоопасных жидкостей поднят вполне своевременно и требует скорейшего разрешения, пока не слишком много валюты уплыло за границу и не слишком много катастроф показала современная „постановка“ этого дела у нас.

Разрешение его облегчается тем, что за границей это дело развито широко и поставлено вполне удовлетворительно.

Нам, в сущности, остаётся только серьезно ознакомиться и выбрать наиболее приемлемый тип оборудования, внося, если понадобится, незначительные изменения применительно к нашим бытовым и климатическим условиям.

Поставить производство в монтаж соответствующего оборудования силами советской промышленности — вполне своевременно и технически выполнимо.

В нескольких словах перечислим составные части установки системы „Мартини-Гюнеке“, наиболее приемлемой для наших условий. Жидкость хранится в железных резервуарах, рассчитанных на 1—2 раб. давления и емкостью до 100 тыс. л. Резервуары для герметичности желательнее изготовлять со сварными швами. Трубопроводы для жидкости — из двойных свинцовых труб (патент „М.-Г.“) — потребуют для изготовления новых матриц только для внутренней ребристой трубы. Арматура и аппаратура — медное литье специальных моделей — должны быть безукоризненны по качеству отливки и обработки.

Защитной от взрыва средой и движущей силой для жидкости в установке этой системы является нейтральный газ (например, азот или углекислота). Так как в большинстве случаев готового газа на месте нет, то нужна специаль-

ная газогенераторная установка — комбинация бензинового двигателя и компрессора. Изготовление таких агрегатов легко поставить на заводе малосильных 2-цилиндровых бензиновых двигателей путем несложной переделки одного из цилиндров в компрессор для продуктов сгорания другого цилиндра — двигателя.

Таким образом довольно сложная по структуре установка состоит из отдельных частей, производство которых легко поставить на наших заводах.

Конечно, трудно рассчитывать, что мы станем сразу же вполне независимы от заграницы; но можно и должно сразу поставить дело так, чтобы наши предприятия получали заграничное оборудование, вполне отвечающее их нуждам, без лишней траты времени и денег. У нас же часто предприятие, впервые выписывающее оборудование, повторяет ошибки своих предшественников. Заказчик, не обладая должным опытом, не может критически подойти к предложению фирмы-поставщика и в результате наряду со специальной аппаратурой получает оплаченные валютой железные бочки, газовые трубы и т. п. вплоть до сурика и пеньки.

Избежать всех этих ошибок при заказах за границу и в недалеком будущем перейти на оборудование советского производства вполне возможно, если уделить этому делу должное внимание. Суммировать, организовать и направить внимание и опыт на пользу всего народного хозяйства — одна из ближайших задач нашей промышленности; а почин (по принципу наибольшей заинтересованности) должна взять на себя советская автопромышленность.

Л. Г.

РАЗРУШАЮТСЯ ЦЕННЫЕ ТРАКТОРЫ

По материалам штаба по проведению „дня трактора“.

Зерносовхоз им. Крупской

В течение зимы разморожено тракторов: „Интеров“—2 и „Катерпиллеров“—2. „Катерпиллеры“ только что прибыли в совхоз, но уже нуждаются в ремонте. Кроме того, разморожен двигатель, обслуживающий нужды мастерской. Техперсонал не сообщал директору о порче тракторов. О размораживании „Интеров“ он узнал спустя 1½ мес., а разморозку „Катерпиллера“ обнаружила бригада. Никто из виновных не был наказан.

Уральский зерносовхоз

Тракторный поезд, отправленный из совхоза в Уральск, был захвачен бураном. Трактористы один остановившийся трактор бросили в степи, а сами заночевали в зернохранилище в 12 км от зерносовхоза. Утром продолжали путь дальше, не сообщив администрации о происшедшем, несмотря на то, что существует телефонная связь зерносовхоза с зернохранилищем. Трактор стоял в степи, пока его случайно не обнаружили.

Только что выпущенный из капитального ремонта трактор снова пришлось ставить в новый капитальный ремонт.

Сбежал из зерносовхоза механик Карманов без предупреждения администрации. Ремонтная мастерская осталась без специалиста, сам же Карманов, приехав в Москву, просит перевести его в другой совхоз. Без разрешения администрации сбежал слесарь и монтер (член партии с 1918 года).

Заглядинский зерносовхоз

Отношение рабочих к орудиям производства и инвентарю характеризуют следующие факты. Тракторист с трактором влетел в овраг и сделал мертвую петлю.

Другой тракторист, погуляв в деревне, во время работы на тракторе заснул.

Два шофера держали пари — сделать на мотоцикле вместе с кареткой и пассажиром мертвую петлю; в результате машина была разбита. Эти шоферы до сих пор служат в совхозе (совместно проверочной бригадой).

Четыре трактора „Ойль-Пуль“ были оставлены на Грачевском участке в грязи, вода из баков не была вылита и замерзла.

Каргалинский зерносовхоз

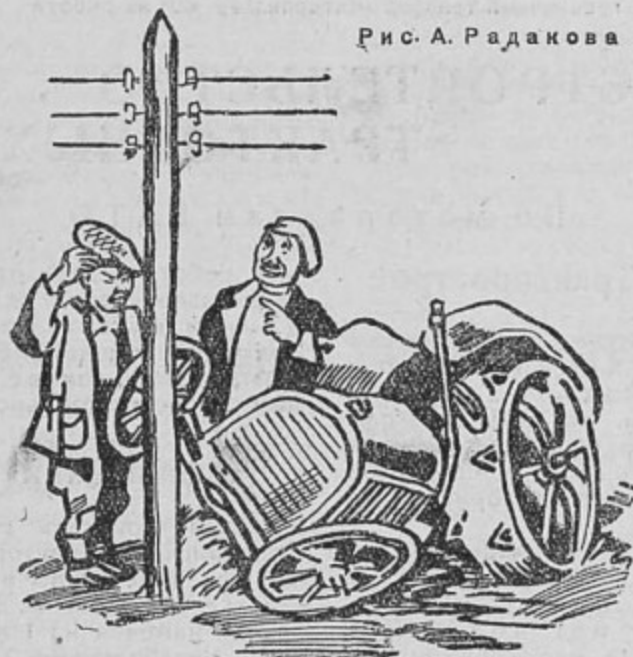
Во время поездки в деревню (доставка рабочих по квартирам) тракторы попали в канаву и сожгли диски сцепления. Технического надзора за тракторами нет. При разборке тракторов обнаруживается в блоках цилиндров и в водяных рубашках лущеная грязь с соломой. Вода наливается без предупредительных сеток. Воздухоочистители не прочищаются.

Илекский зерносовхоз

3 „Катерпиллера“ вышли из строя. У одного сожжены диски сцепления (дали много смазки). Тракторист налетел на впереди идущий трактор и разбил радиатор.

Другой тракторист уснул за рулем, налетел на телефонный столб и разбил радиатор.

Рис. А. Радакова



— Хорошо, что еще столб не повредили, а то сколько хлопот-то было бы...

Уйский зерносовхоз

Обращает внимание большое количество аварий с тракторами и автомобилями. Были случаи езды без воды по 12 км, оставление воды в моторе на ночь при морозе. На значительное количество аварий актов составлено не было.

По заявлению зав. мастерской с тракторами „Интер“ было 9 крупных аварий, на которые составлены акты. По сообщению бригады имеется акт только на одну аварию.

Совхоз имени 12 Октября

По вине трактористов выбыл из строя

новый трактор: они лили воду в перегретый мотор и в машине лопнули головки 2 цилиндров.

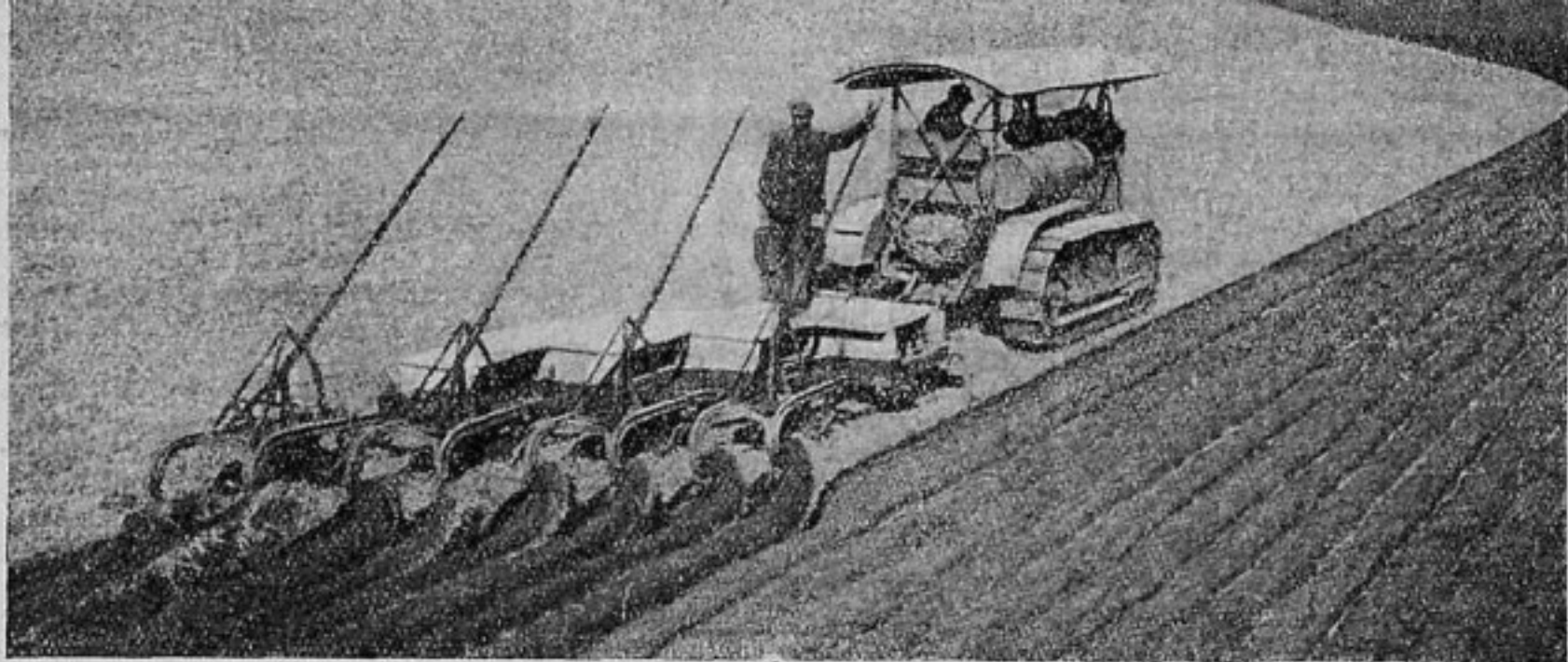
В тракторе „Ойль-Пуль“ был оставлен болт. Все сцепление разбилось, и трактор пришлось отправить в большой ремонт.

Макушинский зерносовхоз

На Сазыкульском участке выбыли из строя 3 трактора; в них расплавились подшипники и испорчены карбюраторы. Виноваты трактористы.

Нагайбакский зерносовхоз

Трактористы на ночь оставляют воду в тракторе, отчего портятся радиаторы. Много также в этом совхозе и поломок сельскохозяйственных машин. Сломано 18 дисковых борон, 8 сеялок и 6 плугов.



Гусеничный трактор «Катерпиллер 60» на работе

КАК ИДЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАКТОРНЫХ ЗАВОДОВ

По материалам ВАТО

Сталинградский Тракторострой

КАК известно, срок пуска Сталинградского завода намечен к моменту открытия XVI партсезда.

Следует отметить, что по Сталинградскому Тракторострою все основные здания и сооружения спроектированы. В конце апреля начато проектирование школы, фабрики-кухни и амбулатории.

Менее благополучно в отношении смет. На законченные постройки сметы не приведены в порядок. По всем остальным строительствам смет нет вовсе. Имевшийся календарный план неоднократно нарушался.

Еще хуже со строительными материалами и оборудованием. Сталинградский Тракторострой не имеет не только плана снабжения, но даже приближенных сведений о наличии и остатке материалов. Особенно остро стоит вопрос со снабжением лесом, рельсами и цементом. Потребность в круглом лесе составляет 61 070 куб. м, а выделено 7 тыс. куб. м; пиленого леса нужно 72 361 куб. м, а выделено — 34 тыс. куб. м. Рельсов совершенно не выделено, а потребность равняется 1 105 т.

Положение строительных работ таково: из основных цехов законченных еще нет; механическо-сборочный, 1-й и 2-й термические, кузнечный, литейный цех и силовая станция готовы на 82—96%. Закончены и частью уже эксплуатируются ремонтно-механическая, ремонтно-строительная, инструментальный цех, ФЗУ, гараж и лаборатория. Здание заводоуправления готово на 80%. По жилищному строительству находятся в эксплуатации 21 дом, почти готовы 12 и начаты стройкой семь домов. Из осталь-

ных работ следует отметить постройку нефтяных резервуаров, из которых построен один, а нужно соорудить еще пять, при чем они должны быть обязательно выстроены до зимы, так же, как и нефтепроводы к ним с подогревательной установкой.

Челябинский Тракторострой

Общая стоимость всех строительных работ Челябинского Тракторостроя определяется в 122 млн. руб., из них в текущем году предполагается израсходовать 36 млн. руб. Срок пуска завода намечен на 1 мая 1932 г.

По Челябинскому Тракторострою эскизный проект был разработан Ленинградским Гипромезом и утвержден 13 марта. Разработка проектов основных цехов ведется в Америке, куда выехали две группы специалистов. Проекты остальных зданий и сооружений разрабатывает собственное проектное бюро, при чем для социалистического города решено взять готовые проекты Автостроя. Генерального плана по Челябинскому Тракторострою до сих пор еще нет.

Положение со строительными материалами и оборудованием весьма неблагоприятное. При этом с кирпичом, лесом, рельсами и трубами оно приняло угрожающий характер. Несмотря на наличие договоров, обеспечивающих получение 78 млн. штук кирпича, план поставки его выполнен едва на 20%. Положение с другим строительным материалом, особенно с чугунными трубами, рельсами, толем, цементом и медным кабелем, вызывает серьезную тревогу. Вопрос со строительным оборудованием для строймеханизации сейчас сильно обострился. Часть заказов

на оборудование, размещенное в СССР, реализуется крайне медленно и неполно, а с импортным оборудованием еще хуже. Особенно тревожно стоит вопрос с заказом металлических конструкций, что может сорвать нормальный пуск завода.

Вообще же положение строительных работ рисуется по Челябинскому Тракторострою следующим образом: подготовительные работы надо считать полностью оконченными по плану. Задержка лишь в оборудовании ремонтно-механического и лесного комбинатов. Основные работы предполагается начать 1 июня после изготовления рабочих чертежей вспомогательных цехов, разрабатываемых в СССР; основные же цеха раньше конца июля заложить не удастся из-за неполучения чертежей из Америки.

Харьковский Тракторострой

Стоимость строительства Харьковского Тракторостроя определена в 81 млн. руб., из них на текущий год выделено 20 млн. руб. Пуск завода намечен на 1 июля 1931 г.

Проектирование Харьковского Тракторостроя ведется по примеру Сталинградстроя. После изменения задания по типу трактора группа инженеров Южтракторостроя выехала в Сталинград за получением готовых проектов и чертежей.

Со строительными материалами и оборудованием по Южтракторострою так же плохо, как и на остальных стройках. Материалы поступают с перебоями, осо-

бенно плохо с металлами, и в частности, с чугунными трубами, потребность в которых определена в 2344 т, а выделено всего 250 т. Механическое оборудование распределяется в СССР на 450 тыс. руб., но заказов пока размещено лишь на 160 тыс. руб.

Подготовительные работы по зданиям выполнены в общем на 59%. Временные ж. д. пути уложены на 100%. Дополнительные и карьерные пути только на 7% из-за недостатка рельсов. Узким местом является водоснабжение. Сделанные две буровые скважины на 50 м дали ничтожный результат. Опыт бурения до 200 м дал лучшие результаты, но все же приходится строить насосную станцию на реке Немышь. Здание закончено и оборудуется. Надо думать, что к началу основных работ подготовительные работы будут выполнены полностью.

* * *

Данных о затруднениях с рабочей силой на всех строительствах почти нет. Остро стоит вопрос с инженерно-техническим персоналом. В результате этого на Сталинградском Тракторострое был ряд упущений. По Челябинскому Тракторострою обеспеченность в инженерно-техническом персонале едва достигает $\frac{1}{6}$ части потребности. Здесь же возможно острое положение с каменщиками. По Южтракторострою (Харьков) нехватает 149 инженеров, 173 техников, т.е. иными словами там вообще почти никого нет.

М. К.

1 июня 1930 г.

НЕМЕЦКИЕ ЗАКОНЫ О ДВИЖЕНИИ ТРАКТОРОВ

ТРАКТОРЫ очень сильно распространены в Германии. Чрезвычайный рост их побудил немецкие власти (главным образом полицию движения) издать ряд правил по регулированию движения тракторов. Эти правила могут быть интересны и для нас.

Сельскохозяйственные тракторы подчинены автомобильным законам только в том случае, когда они применяются на дорогах общего пользования. В тех случаях, когда они используются исключительно для сельскохозяйственных целей, они освобождаются от этих законов и подчинены лишь специальным распоряжениям.

Наибольший вес сельскохозяйственного трактора с железными ободами или деревянными накладками или со сплошными резиновыми шинами составляет 2,75 т. Тракторы, вес которых превосходит 2,75 т и не превышает 3 т, должны быть снабжены эластичными резиновыми покрышками; для машин с весом более 3 т необходимы пневматики (для движения по дорогам общего пользования).

Нагрузка на ось четырехколесного трактора не должна превосходить 6 т; давление на 1 см обода колеса не может быть более 150 кг. Наивысшая скорость сельскохозяйственных тракторов по ровной дороге—8 км в час. Тракторы с резиновыми покрышками при движении с прицепкой в населенных местах могут иметь максимальную скорость 16 км в час. Эти же машины без прицепок (при весе трактора

с грузом не более 5,5 т) в населенных местах могут двигаться со скоростью до 40 км в час (при условии, если со стороны местных властей не имеется специальных ограничений). Последняя скорость является однако только терпимой и в случае, если при такой скорости произошло бы несчастие или даже задержка движения, тракторист может быть признан виновным.

Промышленные тракторы должны иметь 2 независимо друг от друга действующих тормоза.

При темноте или тумане все тракторы должны иметь кроме двух передних огней один задний фонарь, который при наличии прицеппки помещается на ней.

Сигнальный рожок должен быть только у тех машин, вес которых превышает 2,75 т, а скорость—8 км в час.

Прицепки для сельскохозяйственных тракторов, вес которых не превышает 2,75 т, а скорость 8 км в час, могут быть без резиновых покрышек; те же прицепки для промышленных тракторов должны иметь резиновые шины. Давление прицепок на 1 см обода колеса, как и в тракторах, не должно превышать 150 кг, а вес с грузом—не более 7,5 т. Число прицепок для указанных тракторов—не более двух; для всех иных—не более одной. Прицепки должны иметь тормоза.

Гусеничные тракторы и автопуги не подчинены указанным правилам; однако, для движения по дорогам общего пользования они должны иметь разрешение от местных властей.

Берлин

Инж. В. Емцов

В мае началось основное строительство Нижегородского автозавода.— Закончены очистка и дренажирование площади, разбивка корпусов, рытье котлованов, приступлено к бетонным работам.— Главные недостатки строительства—нехватка транспорта, техперсонала, почти полное отсутствие рельсов и необеспеченность электроэнергией

ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЕ работы по Нижегородскому автозаводу выполнены на 5 миллионов руб. или на 71% программы. Общий план строительства и чертежи цехов—кузнечного, механич.-сборочного, прессового, рессорного и ремонтно-механического поступили с опозданием—в конце апреля и в первых числах мая, вместо договорного срока—15 апреля, при чем по некоторым из них отмечен ряд неточностей и ошибок. Нет еще чертежей на литейный цех и электрическую подстанцию, которые обещают дать в первых числах июня.

Основное строительство автозавода началось с мая. В настоящее время, на 1 июня, закончены работы по очистке и дренажированию площади автозавода; закончена разбивка корпусов-цехов, по которым получены чертежи; закончены земляные работы по рытью котлованов для фундаментов стен и колонн цехов: кузнечного, механич.-сборочного и прессового и развернуты эти работы для цехов—ремонтно-кузнечного, рессорного и ремонтно-механического.

Заканчиваются работы по бучению фундаментов цехов: кузнечного, механич.-сборочного и прессового. К бетонным работам уже приступили.

По социалистическому городу (строительство 1-й очереди) закончены разбивка и земляные работы по рытью котлованов для фундаментов стен, сейчас ведутся работы по бучению фундаментов.

Кроме того, по соцгороду строятся вспомогательные сооружения и проложена ширококолейная ветка, по которой уже завозятся материалы. С момента получения чертежей работы основного строительства выполняются несколько ранее сроков, предусмотренных календарным графиком.

Всех рабочих имеется до 7 тыс. чел., из них на работах основного строительства занято до 2 тыс. чел.

Разгрузочные операции в гавани на Оке механизированы: работают три крана и транспортеры. Выгрузка материалов производится непосредственно на платформы. Сейчас загружаются баржи с бутом, цементом, гравием и лесом.

Что касается материалов, то работы первого периода вполне обеспечены ими. Острая нужда испытывается в рельсах широкой колеи, которых имеется в остатке 4,3 км, а также в пиломатериалах.

Рабсила в количественном отношении достаточна, но в качественном слаба. С техническим персоналом положение более напряженное—недостает до 25 инженеров и 40 техников, а также десятников; квалификация техперсонала также не высока, среди них мало лиц с большим строительным стажем.

Взаимоотношения с американскими инженерами (живущими в числе 18 чел. в американском поселке) вполне хорошие; с ними установлен тесный деловой контакт.

Метод работы таков: к каждому основному зданию—цеху прикреплены один американский инженер и ряд специалистов Металлстроая; таким образом все вопросы технического характера разрешаются совместно с американским специалистом. Американцы принимают самое активное участие в строительстве, постоянно находясь на стройках.

Американские проекты по своей конструкции являются несложными и вместе с тем дают возможность расширения строительства того или иного объекта путем простого увеличения отдельных ячеек проекта.

На строительстве частично установлен учет производительности труда, дающий конкретные результаты и являющийся одним из ярких показателей соцсоревнования.

Существенными недостатками строительства являются: недостаточность подвижного состава широкой колеи (нужно еще два паровоза и 60 платформ), автотранспорта (нужно еще 45 грузовиков), техперсонала, отсутствие рельсов и скреплений и самое существенное—необеспеченность электроэнергией. 150 *квт*, включенных для нужд строительства, не хватает. Линия же в 2 тыс. *квт* не оборудована за отсутствием аппаратуры, которая заказана ГЭТу и будет готова лишь к 1 января 1931 г.

1 июня 1930 г.

М. Козлов

Автодорожцы приложат все силы, чтобы осуществить решения XVI партийного съезда о колхозном движении и подеме сельского хозяйства

РЕЗИНА из НЕФТИ

Из смеси искусственного каучука, изготовленного по способам советских ученых, и естественного каучука была выработана партия автомобильных шин, сданная на пробную эксплуатацию в один из московских гаражей.

К середине мая шины прошли 1 тыс. км. Состояние шин удовлетворительное, износ равномерный. Нужно заметить, что в Москве автомобильные шины выдерживают в среднем пробег в 15—16 тыс. км. Шины из смеси искусственного и естественного каучука находятся после пробега в 13 тыс. км. в таком хорошем состоянии, что указанный километраж будет ими, по видимому, перекрыт.

„Правда“ от 17 мая 1930 г.

ЕЖЕГОДНО с открытием навигации к причалам Ленинградского порта пришвартовываются десятки океанских скитальцев. Огромные чрева этих закопченных „купцов“, наполнены цейлонским, бразильским, африканским и другим каучуком. Мощные механические краны выгружают из бездонных трюмов ящики, бочки, плетенки и мешки с различными сортами импортного каучука.

Не дешево обходится нашим резиновым заводам это драгоценное сырье. За один лишь 1929 г. Советский Союз вынужден был заплатить каучуковому властелину Октавию Гомбергу 20 млн. золотом. Такую огромную сумму мы уплатили, несмотря на то, что основная отрасль производства нашей резиновой промышленности — это галоши.

Совсем иную сумму нам придется затрачивать через несколько лет, когда советские автозаводы начнут выпускать сотни тысяч автомобилей. Около восьмидесяти процентов мировой добычи каучука идет на изготовление автомобильных шин. Если исходить только из этих данных, то через несколько лет каучуковые монополисты уже будут съедать у трудящихся Союза ежегодно за молочный сок своих „плачущих деревьев“ свыше 100 млн. рублей.

Невероятный рост автомобильной промышленности в буржуазном мире должен привести к такому моменту, когда источники естественного каучука окажутся недостаточными. Кроме того, и высокая цена побуждает резиновых фабрикантов изыскать способы замены природного каучука искусственным.

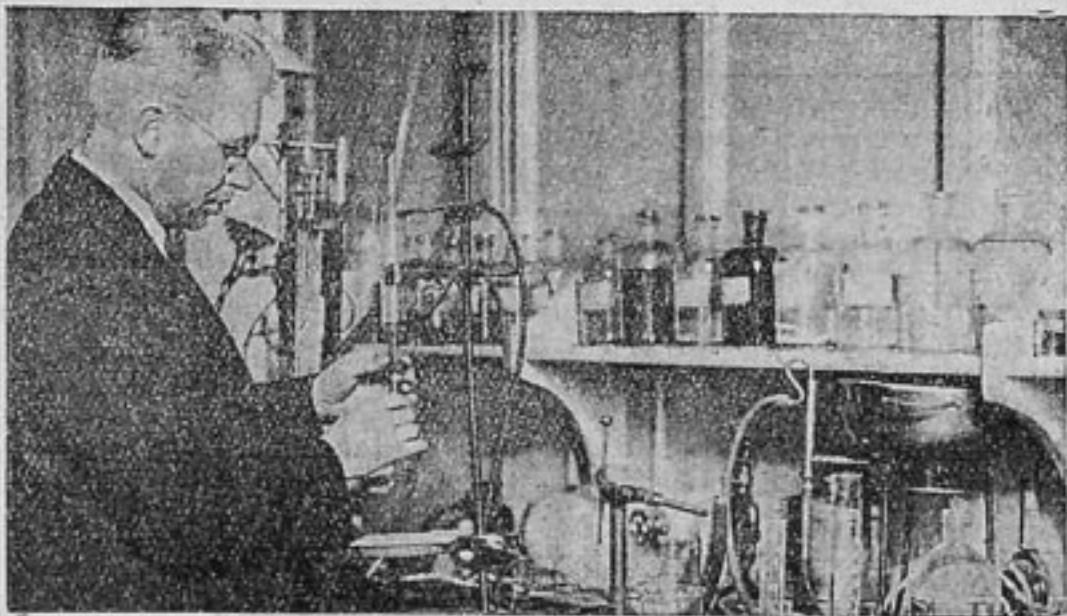
Разрешение задачи получения искусственного каучука из различных материалов интересовало известных химиков еще в конце прошлого и начале нынешнего века. Так в 1882 г. Тильден и Валах пытались получить каучук из изо рена. В 1902 г. Гарраесу удалось получить каучукоподобное вещество из мерцена. В дальнейшем увлечение способами получения искусственного каучука было так велико, что с 1910 по 1914 г. было зарегистрировано до 500 патентов.

И сейчас умы великих изобретателей, как Эдисон, и ученых капиталистических стран в течение ряда лет работают над проблемой синтетического каучука. Однако, плантационный каучук продолжает являться единственным сырьевым продуктом для резиновых изделий.

Автомобиль без покрышек, без камер — это человек без ног. Успехи советского автостроения, развитие автомобилостроения находятся в самой тесной за-

висимости от создания советского каучука.

И в этом отношении наши ученые достигли существенных результатов. Уже найдено произрастающее в Казакстане каучуконосное растение — хондрилла, — из наплывов которого у нас будет свой советский каучук. Однако, есте-



Проф. Б. В. Бызов — руководитель работ по изготовлению искусственного каучука из нефти

ственно, каучук может избавить наши резиновые пневматические заводы лишь частично от иностранного каучукового рынка. Поэтому добиться получения искусственного каучука для нас чрезвычайно важное дело.

Два крупнейших химика проф. Бызов и Лебедев в течение ряда лет посвятили себя добыче синтетического каучука.

Редакции советских газет часто получают по Клейншмидту тассовские телеграммы ... „на разведочных промыслах ударил нефтяной фонтан с суточным дебетом“... Несколько лаконичных строк, но как много радостного обещают они. Новый нефтяной фонтан — это колонны комбайнов и тракторов, это дополнительный вклад в индустриальное строительство!

Недра советской земли в Грузии, Азербайджане, Узбекистане, на Урале, на Сахалине наполнены нефтью.

Нефтью мы богаты.

Использовать нефть, как продукт для переработки в каучук — цель, которой задался проф. Бызов.

С 1923 г. проф. Бызов совместно с небольшим коллективом энтузиастов самоотверженно ведет на „Красном Треугольнике“ исключительнейшую работу. Проф. Бызову до недавних пор приходилось творить свое важное дело в лаборатории с плохим оборудованием, в окружении безразличия и, пожалуй, недоверия. Все же проф. Бызов вместе с коллективом работников

после многих опытов нашел способ переработки нефти в каучук. Пробные покрышки, изготовленные из этого каучука, дали при испытании блестящие результаты. Каучук из нефти — это не химическое изобретение, это реальность, воплотившаяся в уже изготовленные несколько десятков шин.

Кто знает, прояви своевременно хозяйственники к опытам проф. Бызова немного чуткости и внимательности, — может быть сейчас покрышки из нефти были бы столь же обиходны, как и покрышки из цейлонского каучука...

Центральный комитет партии, конечно, не мог обойти столь важное открытие. Отметив огромное по существу значение опытов с синтетическим каучуком, Центральный комитет партии

в своем постановлении подчеркивает —...„максимально форсировать работу с синтетическим каучуком по методам проф. Бызова“...

И сейчас работа в лаборатории проф. Бызова идет действительно форсированным темпом. Ученым предоставлено необходимое оборудование. Лаборатории передается специальный газовый завод. От лабораторных опытов изготовление синтетического каучука перешло уже к полузаводскому производству.

Теперь можно с уверенностью сказать, что недалек тот момент, когда колеса советских „Фордов“ оденутся шинами не из каучука Октавия Гомберга, а шинами советского синтетического каучука.

Ленинград

Арк. Млодик

НАЛЕТ на КАТОК

РЕЧЬ — о чугунном дорожном катке. Внимательные читатели журнала знают не очень много утешительного об этой скромной, но необходимой машине. Скажем точнее, знают очень много неутешительного.

Общеизвестно, что без катка нельзя закончить ни одной дорожной починки, и общеизвестно также, что катков этих нам до ужаса нехватает.

Страницы „За Рулем“ и других журналов с удручающей щедростью повторяют затвердевшие, тяжелые как булыжники, слова:

— С механическим оборудованием в дорожном деле у нас чрезвычайно плохо...

— Наш нищенский механический парк...

— Без дорожной промышленности мы не выполним даже небольшой программы 1929 — 30 года.

И т. д. и т. п. до бесконечности.

Поэтому распространяться о дорожном катке излишне. Можно без преувеличения вдвинуть грузный каток в одну колонну с вертявым „Фордом“ и именинником трактором. Пожалуй, скромный каток придется поставить даже впереди — ведь он пролагает дорогу, по которой будет мчаться „Форд“ и уверенно грохотать трактор.

* * *

Каток находился в местечке Лянцкорунь Чемеровецкого района, Каменец-Подольского округа у ремонтного рабочего доротдела. Был честным и исправным снарядом, необходимым для дорог того же Чемеровецкого района. До весны каток томился бездействием и ждал первых солнечных лучей.

Вдруг зимний покой катка нежданно-негаданно нарушился. Ремонтному рабочему было предъявлено распоряжение райисполкома передать каток представителю местного райкома комсомола.

Вы, пожалуй, довольны за каток, читатель. Вы немедленно вспоминаете о важнейшей роли деревенского комсомола в строительстве местных дорог, и рады, что под бдительным оком комсомольской общественности дефицитный каток будет просмотрен, смазан и использован с полной нагрузкой.

Тем более, что представитель Чемеровецкого райкома комсомола быстро принял исправный каток, немедленно передал его своей организации и затем...

Рис. А. Радакова



Будем коротки. Затем райком комсомола тут же продал полученный каток Рудметаллторгу. Рудметаллторг срочно выполнил свои чугуно-дробительные задачи и в трехдневный срок каток был превращен в груды железного лома.

Теперь читатель законно удивлен. Мы тоже. Допустим, что Чемеровецкий комсомол нуждался в средствах. Предположим еще, что он хотел активно участвовать в сборе металлического лома для индустриализации страны.

И все же — неужели для этого были заказаны другие пути кроме скоропалительного уничтожения скудного советского дорожного инвентаря, который мы получаем с таким трудом и в ко-

тором так остро нуждаемся?

Объясним лихой набег чемеровецких комсомольцев на дорожный каток их молодостью.

Но чем объяснить ретивое поведение Чемеровецкого рика?

Насколько известно, каждый райисполком кровно заинтересован в улучшении своих дорог и обычно стремится всячески усилить дорожное строительство в районе. Конечно, хлопотно, новая нагрузка, докучливое дело...

А уничтожение пригодной машины при бурном „содействии“ дорожному делу — не слишком ли роскошная новинка для бездорожного Советского Союза?

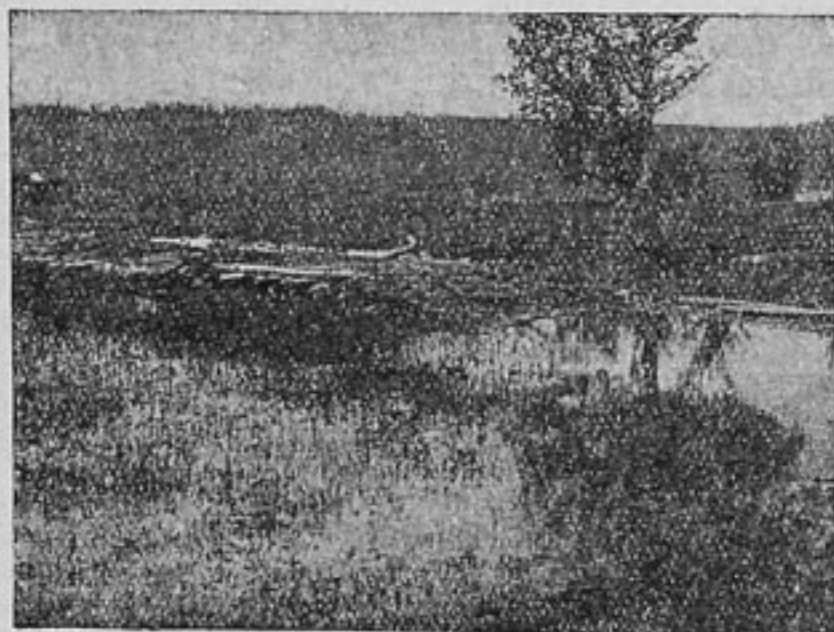
М. Л.

НА УХАБАХ ДОРОЖНОЙ ПОВИННОСТИ

НА ЗАСЕДАНИИ президиума ЦС Автодора 16 мая был заслушан доклад зам. нач. Главдортранса РСФСР т. Соловья о трудовой дорожной повинности и содоклад председателя дорожной секции т. Дробниса.

Применение закона о трудовой дорожной повинности имеет целью использовать активность и заинтересованность населения в преодолении бездорожья, являющегося узким местом в народном хозяйстве Союза.

Между тем применение закона на практике не дает необходимого эффекта. Основная причина та, что местные органы власти слишком мало, а иногда и совсем не уделяют внимания организации трудповинности. В то же время закон о трудповинности построен так, что предполагает особую активность местных исполкомов в организации трудового участия населения. В законе прямо указано: „Привлечение сельского населения к



трудовому участию в дорожных работах допускается не иначе, как при условии, если производство этих работ обеспечено необходимыми денежными средствами, материалами и техническим персоналом“. На деле же получилось так, что ряд риков, вместо того чтобы проявить особую активность в исправлении и строительстве районных дорог, использовал условность закона в сторону пассивную: „Раз, мол, нет средств, материалов и техников, то мы, значит, чисты“... И попросту не включали в свой бюджет прямых ассигнований на организацию и проведение трудповинности.

Итоги проведения трудповинности в 1928/29 г. весьма незначительны. По неполным сведениям с мест, исполнено работ в порядке трудповинности на сумму 4,7 млн. руб. и получено бесплатных материалов на 2,6 млн. руб. Главными причинами слабого применения закона были весьма недостаточный отпуск средств и отсутствие на местах низшего техперсонала. Башреспублика вместо 8 350 руб. отпустила... 434 руб. Западная область ассигновала 30 тыс. руб., вместо следовавших 178 тыс. и т. д.

Подсчеты и планы дальнейшего проведения трудповинности дают следующее. Количество населения, привлекаемого в порядке трудповинности, исчисляется приблизительно в 13 млн. мужчин и 6 млн. женщин. Если учесть повсеместное проведение трудповинности в этом году и если считать среднее участие привлекаемых в 3 дня, вместо допускаемых законом 6 дней в году,— то это должно в ценностном выражении дать 51,8 млн. рублей.

На следующие годы пятилетки, при лучшей организации и более активном участии населения и особенно колхозов и совхозов,— намечено поднять количественную и качественную

долю трудповинности в строительстве дорог: до 192 млн. руб. в 1930/31 г., до 235,2 млн. руб. в 1931/32 г. и до 238,8 млн. руб. в 1932/33 г., всего за 4 года 717,8 млн. руб. Такой рост обуславливает повсеместное применение трудповинности и среднее участие привлекаемых для 1930/31 г. в 5 дней и для 1931/32 и 1932/33 гг.— в 6 дней.

Особую роль, уже начиная с этого

года, в дорожном строительстве должны сыграть колхозы. Здесь надо найти новые организационные формы, которые приведут к активизации участия колхозных масс в дорожном хозяйстве. Считая, что дорожное хозяйство является неотъемлемой и важной частью всего хозяйства колхозов, необходимо провести твердый принцип, согласно которому все дороги внутриколхозного значения строятся и содержатся самими колхозами, их силами и на их средства.

Чтобы учесть ряд новых факторов в сельском хозяйстве (коллективизация, тракторизация и т. д.) и устранить существующие недочеты в проведении трудповинности,— необходимо внести в существующий закон изменение, которое сводится к следующему: вместо условного, необходимо установить обязательное повсеместное проведение трудповинности ежегодно в твердо определенном объеме.

Трудповинность должна быть также распространена на гужсилу в размере 6 дней в году. При этом в законе должно быть ясно указано, что содержание и устройство дорог внутрихозяйственного значения (полевых) как при единоличном, так и при коллективном хозяйстве относится целиком и полностью к обязанностям хозяйствующего населения. Что же касается трудповинности, то она проводится исключительно на дорогах общественного пользования.

Ответственность местных советов за своевременную подготовку и организацию трудповинности должна быть твердо обусловлена законом, при чем местные бюджеты обязаны предусмотреть специальные ассигнования на организацию и проведение трудповинности. На местные дорожные органы должна быть законом возложена обязанность оказать техническое содействие при устройстве и содержании дорог внутрихозяйственного значения. В первую очередь содействие должно быть оказано колхозам.

Трудовой дорожной повинности предстоит выполнить громадную задачу: привести в проезжее состояние 1108 тыс. км естественных грунтовых дорог, которые по пятилетнему плану должны получить культурный вид.

Центральную роль в проведении этой огромной задачи должна сыграть автодорожная

общественность на селе, в колхозах и совхозах. Это требует решительного поворота автодорожной работы в сторону колхозов и совхозов. Необходимо добиться такого положения, когда не будет колхоза, совхоза, села без автодорожной ячейки.

Автодорожные ячейки должны всячески содействовать правлениям колхозов в организации особых дорожных бригад как для выполнения работ на внутриколхозных дорогах, так и на дорогах общественного пользования в объеме разработанных планов и заданий.

Автодорожные ячейки и отделения не должны на этом останавливаться. Они обязаны принять все меры, чтобы местными силами и средствами механизировать дорожные работы.

Тов. Дробнис в своем содокладе указал, что без участия населения пришлось бы содержать несколько миллионов рабочих для поддержания дорог в нормальном состоянии, что совершенно немыслимо. Ясно, что здесь требуется организованное участие самого населения, заинтересованного в культурных дорогах. Между тем, закон о трудовом отношении, имеющий в виду это участие населения, выполняется на местах в ничтожном размере. В деле трудового отношения необходим резкий перелом, и этого перелома должна добиться автодорожная общественность.

Практические мероприятия автодорожной общественности, намеченные дорожной секцией Ц. Совета и разосланные на места, сводятся к сле-

дующему. В сельсоветах, колхозах, совхозах и при машинно-тракторных станциях должны быть созданы ячейки о-ва для борьбы с бездорожьем, объединяя всю сельскую общественность. Дорожные секции отделений должны выделить ударные бригады по содействию трудовому участию населения в дорожном строительстве района. Во главе бригады должен стоять бригадир.

Всей кампанией по трудовому отношению должна быть создана соответствующая обстановка в виде докладов, оперативных сводок в местной печати, привлечения радио и использования сельских стенгазет. Помимо этого надо организовать передвижные выставки по дорожному делу.

За всю кампанию должна отвечать группа товарищей, выдвинутых на это дело. Надо добиться, чтобы печать центральная и местная брала шефство над дорожным строительством, так же, как она берет шефство над строительством промышленным. Надо бить по узким местам, надо бить по плохой организации трудового отношения и на лучших примерах показывать, каких огромных успехов можно добиться при правильной организации трудового отношения и при создании вокруг нее общественной атмосферы.

В развернутых прениях подчеркивались слабые места организации трудового отношения и был внесен ряд поправок к предложенной резолюции. Окончательное редактирование резолюции передано в специальную комиссию.

ВНИМАНИЕ ШОФЕРУ ТРЕТЬЕЙ КАТЕГОРИИ!

В № 7 журнала „За Рулем“ (стр. 30) совершенно правильно поставлен вопрос о том, что „Новым кадрам необходимо дать практическую работу“.

В помещенных журналом письмах молодых авторботников было убедительно показано, как, затрачивая последние деньги, молодежь бросается на учебу, жадно впитывая автознания. По окончании курсов и после успешной сдачи всех экзаменов, получив права, молодые авторботники, однако, застревают всерьез и надолго на биржах труда, де квалифицируются, забывая приобретенные теоретические познания и умение управлять машиной.

Соответствующим организациям необходимо не „разрабатывать“ или „согласовывать“ вопросы о посылке всех молодых авторботников на практику, а издать приказ об их обязательном стажировании, направляя в гаражи молодые кадры водителей через биржи труда (или даже отделения Автодора).

Не мешало бы также в гаражах, особенно небольших, прекратить практикующийся чрезмерно длинный рабочий день, посылая туда на работу уже от стажировавшихся шоферов. Это, конечно, также несколько разгрузит биржи.

Затем хорошо бы Автодору раскататься и помочь созданию автошкол при всех

крупных автохозяйствах республики, в частности в Москве (Госавтотранспорт, МКХ, НКПИТ, МОСПО и т. д.), при чем несколько иного типа, чем существующие. Старые и опытные автоспециалисты этих гаражей должны взять на себя теоретическую подготовку; параллельно надо дать возможность курсантам учиться не на разбитых и устарелых конструкциях, имеющих обычно в распоряжении кружков, а на современных и работающих автомобилях. Теория должна сейчас же подкрепляться соответствующими практическими работами.

Если можно организовать заводы-школы, почему нельзя создать гаражи-школы?

Близко то время, когда в водителях будет чувствоваться острая нужда и машины будут работать либо не с полной нагрузкой, либо жизнь заставит спешно передать их в руки малоопытных шоферов без теоретической подготовки, которые быстро переведут новые советские автомобили в категорию „кладбищенских“ машин. А разве мы так богаты?

Пора бережнее относиться к кадрам и обратить, наконец, внимание на шофера 3 категории. В недалеком будущем он станет необходим стране.

Ник. Немировский

1 ИЮЛЯ КОНЧАЕТСЯ ПОЛУГODOВАЯ ПОДПИСКА на журнал „ЗА РУЛЕМ“. НЕ ОТКЛАДЫВАЯ возобновите подписку на второе полугодие 1930 г.

ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО МЕХАНИКОВ КУБАНСКИХ ТРАКТОРНЫХ МАСТЕРСКИХ РАБОЧИМ ПУТИЛОВСКОГО ЗАВОДА

Дорогие товарищи!

МЫ РАБОТНИКИ Технопомощи, механики тракторных мастерских Кубанского округа, на совещании 21—22 апреля с/г., проанализировав по отчетам отдельных товарищей работу тракторов „Фордзон-Путиловец“ вашего изготовления, нашли некоторые недочеты в них и решили обратиться к вам с настоящим открытым письмом и просить обратить внимание на улучшение качества выпускаемых тракторов. Для этого вам, товарищи, надо:

1. Устранить снос шеек коленчатого вала 1-го и 2-го коренных подшипников по центру на 0,010.“

2. Производить заливку подшипников более доброкачественным баббитом. В настоящее время баббит на тракторах очень мягкий и показывает быстрый износ.

3. Секционную сердцевину заменить трубчатой, так как в секционной сердцевине плохая отдача тепла, а поэтому наблюдается перегрев мотора.

4. Обратить внимание на устранение течи в гильзах блока.

5. Улучшить качество металла, из которого изготавливаются коленчатые валы. В настоящее время на валах металл мягкий, быстро вырабатывается, требует частой проточки, а поэтому быстро изнашивается.

6. Обратить внимание на правильное изготовление дисков муфты сцепления. Ваши диски получаются покособленными.

7. Были случаи порчи одновременно 5 тракторов в Павловском МТС из-за того, что сгорела изоляция сердечников катушки магнето. Необходимо на изоляцию и установку магнето обратить также внимание.

8. Сменить карбюраторную систему на новый „Халлей“, так как в настоящей системе загорает змеевик и имеется еще ряд недочетов в работе, которые невозможно быстро устранить при работе в поле.

9. Примите меры к установке на выпускаемых тракторах стандартного электрического освещения от динамо трактора, что даст возможность использовать трактор круглые сутки без дополнительных затрат.

Кроме того просим сообщить нам, чем вызвана конструкция новых передних тяжеловесных колес и отклонение от фордовского стандарта.

Ответ на настоящее письмо шлите на отдел Технопомощи Кубанского отделения Севкавказского союза—Краснодар, Куб. окр., Красная ул., 4

По поручению механиков Куб. окр.—секретарь совещания Коваленко

КАК ДОЛЖЕН ПРОВОДИТЬСЯ на МЕСТАХ „ДЕНЬ ТРАКТОРА“

Из директив центрального штаба

ДЕНЬ трактора“ устанавливается во всех совхозах и колхозах 20 июня.

18 июня на участке созывается общее собрание с докладом заведующего участком о состоянии тракторного парка и об отношении рабочих к машинам, с докладом руководителя бригады о результатах обследования, о работе профорганизации по борьбе с поломками и по повышению квалификации трактористов. Следующий вопрос—сообщение представителя АТС о проделанной работе по поднятию квалификации трактористов и о борьбе инженерно-технического персонала против поломок. Доклад лучшего тракториста о том, как он работает, в чем, по его мнению, причины поломок. Цель этого доклада—передача опыта лучших трактористов всей массе трактористов и вообще рабочим, связанным с машиной. Прения. Намечение кандидатур лучших трактористов к премированию.

20 июня в совхозах и колхозах созываются общие собрания (там, где это невозможно—конференции). Приблизительный план этих собраний такой: доклад о состоянии тракторного парка по всему совхозу или колхозу и об отношении рабочих к машинам. Конференция (собрание) заслушивает доклад заранее намеченного лучшего тракториста о том, как он

работает и в чем, по его мнению, заключается причина поломок. Затем заслушивается сообщение представителя АТС (совхоза) о работе секции по борьбе с поломками и за сохранение тракторного парка.

В свободные от работ дни необходимо развернуть чтение лекций для трактористов по правильному уходу за трактором и ремонту его.

Рекомендуется в совхозе провести показательный агитсуд над злостным виновником поломки трактора. Общественным обвинителем на суде должен выступить представитель рабочего комитета—лучший ударник. Ко „дню трактора“ необходимо также приурочить проведение специального вечера трактора.

Работу необходимо поставить так, чтобы охватить окружающие колхозы.

После проведения „дня трактора“ рабочие комитеты вместе с дирекцией должны систематизировать предложения рабочих и весь материал, полученный во время кампании. Рабочий комитет совместно с дирекцией должен наметить план осуществления целесообразных предложений рабочих, предварительно обсудив их на производственных совещаниях. Краевые и республиканские комитеты должны суммировать весь материал и наметить ряд практических мероприятий по борьбе с поломками.

НЕМЕЦКИЙ ШОФЕР о ПОЕЗДКЕ по МОСКВЕ

Мы помещаем любопытные впечатления немецкого шофера, приехавшего из Германии в Москву на автомобиле, напечатанные в немецком журнале: „Allgemeine Automobil Zeitung“.

Рассказ немецкого шофера фиксирует некоторые полезные для нас наблюдения.

Сюда надо отнести, прежде всего, его свидетельство о чрезвычайно высокой оценке в Германии шин нашего Резинотреста.

Высоко ценят немцы и советское автомобильное масло. Соответствующий эпизод его впечатлений будет, вероятно, прочитан нашими читателями не без смеха и удовлетворения.

Немецкий автомобилист удивлен, что в условиях нашего климата у нас преобладают открытые, и не закрытые кузова. Этот „взгляд со стороны“ — лишнее доказательство необходимости серьезного пересмотра вопроса о типах наших кузовов.

ТЯЖЕЛАЯ езда по предательскому шоссе неизменно приводила нас к бесчисленному ремонту камер. Было 4 часа утра, когда, мы, наконец, достигли Москвы, страшно усталые и измученные двадцатичасовой ездой.

Из ворот ярко освещенных фабрик шли толпы рабочих, возвращавшихся домой с ночных смен: уже раздавался характерный скрежет первых трамваев, мчавшихся с громадной скоростью.

Однако улицы центра были пусты и тихи, и громкий говор возвращавшихся рабочих отдавался звонким эхом. Охваченные страстной жаждой обрести, наконец, желанный сон, мы объезжали отель за отелем. Но ответ улыбающегося швейцара был неизменен:

— Комнату можно, конечно, получить, но для автомобиля места нет. Клиентура с авто у нас не бывает.

— Но где же находятся московские авто ночью?

— В государственном гараже, бывшем мажоране.

— Ладно, двигаемся туда.

Дежурный спрашивает о цели нашего приезда и объясняет с сожалением пожиманием плеч, что он не имеет права принять частную машину. Единственно, чем он может нам помочь, это советом испытать счастье в другом гараже: нужно проехать по проспекту, затем через мост, третья улица слева...

Когда мы, преодолевая усталость, доплелись туда по горбатой мостовой, ответ был тот же. Оказывается, в большой Москве негде ночью пристроить машину. Но так как мы хотим и должны наконец уснуть, то заворачиваем за угол одной из наиболее темных улиц. Мой спутник устраивает из подушек и чемоданов импровизацию, мало напоминающую постель, я роняю голову на рулевое колесо, и мы обретаем, наконец, желанный покой.

Мне снится водопад, и от сильного шума я просыпаюсь.

— С добрым утром, товарищ! Я бы не потревожил вас, но вам придется проехать отсюда, этого требует закон!

Я равнодушно пожимаю плечами и снова опускаю голову на руль. Когда голос усиливается, я срываюсь с места и вспыхливо заявляю, что я намерен спать здесь, вопреки всем законам, ибо другого места для нас не нашлось. Тронутый, наконец, нашими злоключениями милиционер в порыве человеколюбия соглашается покинуть свой пост и попытаться

счастья с нами в третьем гараже. Улица, проспект, улица, мост, — все с отвратительной подбрасывающей мостовой и, наконец, остановка у гаража. На этот раз лицом к лицу сталкиваются два представителя государства, и дежурный гаража отступает перед жестикулирующим милиционером.

В полусне ставим свою машину на отвоеванное место. Наш спаситель указывает нам ближайшую гостиницу, где мы, наконец, можем забыть муки дня и ночи.

В полдень я отправляюсь в гараж, чтобы на свободе осмотреть машину и залатать камеры. Вскоре меня окружают тесным кольцом приветливые и любознательные шоферы, которым я долго объясняю конструкцию нашего „Вандерера“.

В знак благодарности за интересные объяснения ребята приходят мне на помощь в починке моих, чрезвычайно в этом нуждающихся камер. Мой атмосферный измеритель путешествует из рук в руки, от колеса к колесу. Затем меня окружают шоферы и забрасывают вопросами:

— Какие у вас колеса? Сколько они стоят? Сколько получает у вас шофер? Сколько стоит у вас пара галаш? Жив ли еще Гинденбург? Когда у вас будет пролетарская революция?

Огорошенный я не успеваю ответить.

Старик шофер Федор, нажав на ладонь масла из моей масленки, растирает его с видом специалиста и восклицает:

— Товарищи! Смотрите какое чудесное немецкое масло! Вот бы нам такое!

— Бедный старик. Хвалить чужое, видно, вошло в привычку. У меня нехватает духу признаться ему, что масло это куплено после русской границы, и родина этого масла, вероятно, Баку.

Когда толпа несколько рассеивается, я прохожу по широкому коридору, по обеим сторонам которого выстроился интернациональный ряд машин. В России есть автомобильная фабрика, машины которой носят название „Амо“. Отдельные „Амо“ рассеяны между иностранцами. Америка имеет в СССР многочисленных представителей, начиная от старого „Форда“ до новейшего „Паккарда“. Из французов часты „Рено“. Италия представлена „Фиатом“. В большом количестве „Штееры“.

Наконец, нахожу старых знакомых: одного „Мерседес-Бенца“ и одного „Опеля“, не из новых конструкций, но в хорошем состоянии.

Длинной чередой следуют мотоциклы с кареткой, преимущественно „Харлей“. Отдельные

машины снабжены шинами Резинотреста; как все русские резиновые изделия, они весьма высокого качества.

В этом гараже и вообще в России бросается в глаза, что, за малым исключением, машины все открытые. Лимузины видны редко, кабриолетов совсем не встретишь. Очевидно, лимузины считаются роскошью. Это очень непонятно именно в Москве, где около полугода стоят холодные погоды и езда в открытой машине по снежным улицам особого удовольствия не доставляет.

Расспрашиваю: — Кому принадлежит этот „Паккард“. — В пользовании Наркоминдела. — А этот „Бенц?“ — Должен в девять часов утра

быть у Моссовета. — Тут с места срывается шофер, который с трогательным терпением прилаживал десятую заплатку к моей камере. — Я должен заехать за товарищем Д! — А мне нужно отвести моего профессора в клинику! — подхватывает испуганно его приятель.

Итак, все эти машины, выстроенные в длинный блестящий ряд, — служебные, для людей государственных и ученых, или же это такси, правда, с дорогой расценкой. Частных машин я не нашел. Большинство населения ездит на трамваях, которые здесь мчатся с чисто автомобильной скоростью, или на многочисленных извозчиках, что сопряжено, кажется, с торговлей и взаимными проклятиями обеих сторон.

ДОРОГИ И АВТОМОБИЛИ ВО ВСЕМ МИРЕ

Американский конструктор Руминс, установив на своем автомобиле дизель собственной конструкции, достиг замечательных результатов. При пробе в Дайтоне-Бичи предельная скорость достигла 132 км в час. Путь в 4100 км был проделан со средней скоростью 67,5 км в

час; израсходовано было горючего на 4,75 доллара. Подробности своей конструкции Гуминс держит пока в секрете.

В Праге для разрешения проблемы уличного движения предполагается в центре города совершенно прекратить трамвайное движение и заменить его другими видами транспорта.

В Америке было украдено в 1929 г. 300 тыс. автомобилей. Эта цифра почти в два раза превышает всю автомобильную продукцию Германии в том же году.

В Швейцарии введена специальная пошлина на бензин, $\frac{2}{3}$ которой идет на улучшение дорог и $\frac{1}{3}$ на строительство дорог.

Образовавшееся от слияния двух крупных бельгийских фирм общество „Minowa—FV“ предполагает выпустить 15-сильную маленькую машину по дешевой цене для конкуренции на европейском рынке с Фордом, Ситроеном и др.

В Англии теперь нередко можно встретить в автомобилях сиденья и спинки, сделанные из резины и надутые воздухом. Несомненно, в ближайшее время такие сиденья и спинки получат распространение из-за простоты и удобства.

Представители Форда ведут переговоры с фирмой „Изотта-Фраскини“ о покупке большинства ее акций, что создает Форду базу в Италии.

Выработка нового тракторного завода Форда в Корке (Ирландия) по последним данным уже достигла 100 единиц в день. Интерес-

но, что 90% всего сырья завод получает из Европы и только на 10 проц. снабжается из САСШ.

В 1930 г. завод выпустит 40 тыс. тракторов. Уже сейчас высказываются предположения, что эта цифра будет превышена. Это объясняется чрезвычайно выгодным географическим распо-

ложением завода, дающим экономию на перевозках машин морским путем.

В январе этого года САСШ вывезли 1321 мотоцикл на сумму 305 384 доллара, что дает значительное сокращение экспорта по сравнению с январем 1929 г., когда было вывезено 1713 машин на сумму 389 646 долларов.

Как известно, Форд предложил

правительству Румынии построить ряд дорог в обмен на льготы по сбы-

ту автомобилей. Переговоры эти не увенчались успехом. Теперь с таким же предложением выступила „Дженерал Моторс“. Компания согласна взять на себя постройку всех сельских и нескольких междугородных дорог, если правительство предоставит ей монопольную концессию на автобусное движение. Компания готова создать в Румынии большую кузовную фабрику и импортировать только шасси.

Англия вывезла в 1929 г. 24 197 легковых и 2 636 грузовых автомобилей, вместо 18 192 легковых и 1 437 грузовых в 1928 г. Экспорт идет главным образом за счет британских владений. Английский импорт автомашин в 1929 г. заметно сократился, дойдя до 12 433 легковых и 78 грузовых автомобилей против 15 474 легковых и 64 грузовых машин, ввезенных в 1928 г.

Производство дизельных моторов для автомобилей в Англии, как сообщает „The American Automobile“, сильно расширяется. Грузовики, снабженные дизельмоторами, уже широко применяются в Шеффилде.

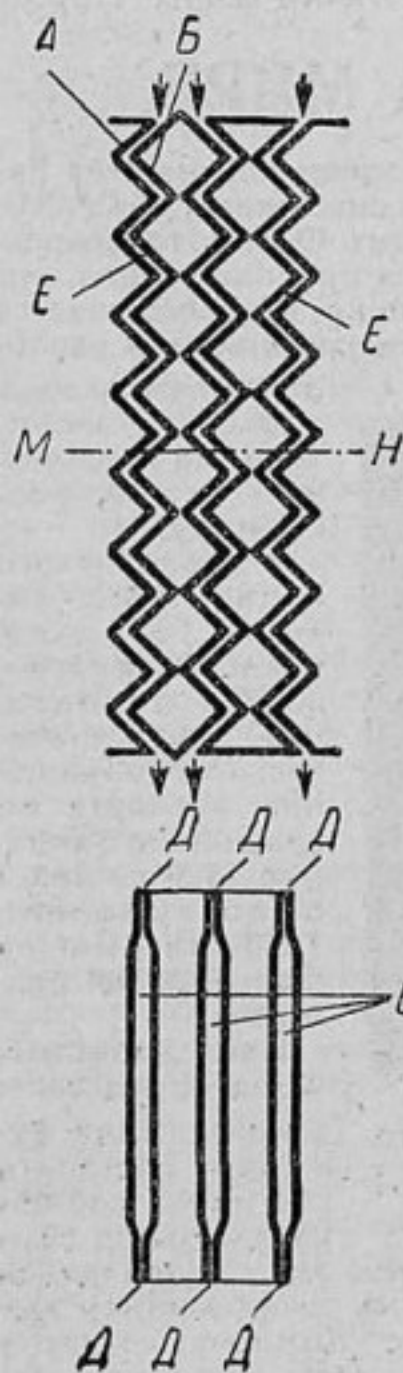


Калифорнийские автозаводчики, под влиянием экономического кризиса, массами уничтожают старые машины, чтобы увеличить спрос на новые. Машины сжигаются на огромных кострах, для которых резина и масло дают богатую пищу

УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЯ

Охлаждение автомобильного двигателя¹

ОДИН из примеров устройства пластинчатого радиатора представлен на фиг. 11. Здесь пластины *A* и *B* имеют гофрированную форму и выгнуты так, что соприкасаясь в своих концах *A* они дают в средней своей части промежутки *E* для протекания воды. Нижний рисунок на фиг. 11 дает вид пластин при сечении их по плоскости *M—N* на верхнем рисунке той же фигуры. По своим концам *A* пластины запаиваются, от единя таким образом проход *E* от окружающего пространства.



Фиг. 11

Справа на фигуре 11 представлено исполнение радиатора по той же идее, но при условии прямоугольного выгиба пластин. При этом вода проходит по узкому зазору между пластинами, как это и показано стрелками. Таким образом, вода здесь разбивается на ряд очень тонких струек, имеющих весьма большую поверхность соприкосновения с металлическими стенками радиатора и благодаря этому быстро отдает свое тепло окружающему воздуху.

Схема устройства сотового радиатора представлена на фиг. 12. Здесь берутся короткие, круглые трубки *A*, которые по своим концам развальцовываются так, что получают правильную шестиугольную форму. Далее трубки собираются, как показано на фиг. 12 и запаиваются со своих концов *A*. Таким образом, в средней части радиатора между трубками, в том месте, где они имеют круглую форму, образуются тонкие проходы *E* для воды; воздух же проходит поперек радиатора через открытые трубки *B* в качестве материала для изготовления радиато-

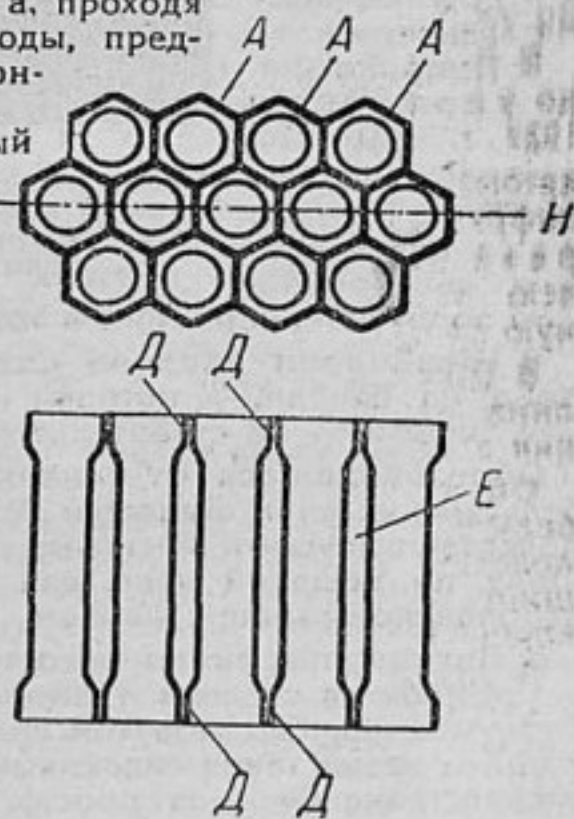
ров служит обычно листовая латунь; этот материал представляет значительные удобства как в том смысле, что он не предрасположен к ржавлению, так и в смысле теплопередачи. В нижней части радиатора часто располагается краник для спуска воды, в верхней части — пробка для наливания воды. Для предупреждения появления давления пара внутри радиатора служит спускная трубка *A*, показанная на фиг. 6 и 7.

В представленных выше конструкциях и схемах радиаторов вода из двигателя поступала в верхнюю коробку радиатора и далее, проходя сверху вниз, отдавала свое тепло стенкам радиатора. За последнее время есть несколько предложений иного способа циркуляции воды внутри радиатора, а именно — горизонтального движения воды.

Один из примеров такого радиатора представлен на фиг. 13. Здесь горячая вода из двигателя поступает к впускному колену *A*, расположенному слева, сбоку радиатора. Отсюда вода расходится по сборнику и далее по горизонтальным трубкам поступает в правую часть радиатора, откуда и выходит через выпускное колено *B*.

Такая система радиатора применена в настоящее время на целом ряде автомобилей; основное ее преимущество заключается в том, что даже при кипении радиатора потеря воды получается несколько меньше, чем при нормальной конструкции, так как здесь пар, выходящий в радиатор, не может сразу уйти через выводную трубку *A*, а, проходя через массу воды, предварительной конденсируется.

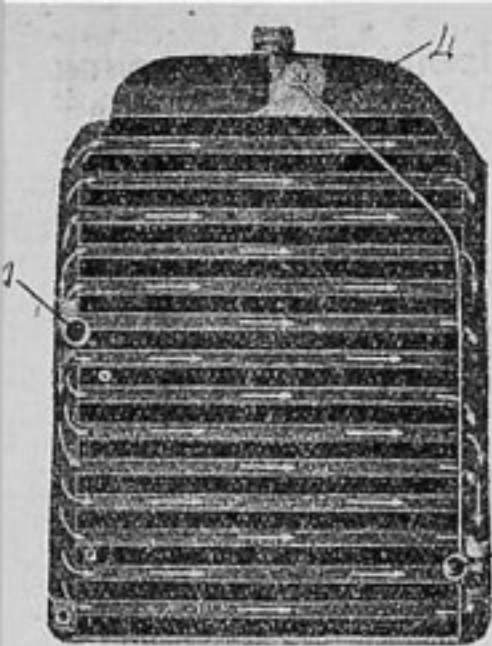
Автомобильный радиатор представляет собой механизм, который довольно часто подвергается повреждению от механической тряски или по другим причинам. Эти повреждения заключаются в том, что в радиаторе появляется течь. Для наиболее легкого и скорого ремонта радиаторов за последнее время



Фиг. 12

значительное применение в грузовых машинах имеют секционные радиаторы, т.е. такие, в которых вся рабочая часть прибора выполнена в

¹ Продолжение см. № 11.



Фиг. 13

форме отдельных секций, могущих сменяться по рознь. Общий вид нескольких радиаторов, выполненных таким образом, представлен на фиг. 14. Здесь каждая секция прикреплена к рамке радиатора при помощи двух болтов — сверху и снизу.

В большинстве конструкций радиаторы устанавливаются на раме автомобиля отдельно от двигателя

и соединяются с последним при помощи двух гибких резиновых шлангов, как это было представлено на фиг. 4, 6 и 7. Несколько реже применяется установка радиатора непосредственно на картер двигателя. При этом необходимость в нижнем гибком шланге отпадает. Такая установка радиатора непосредственно на картер двигателя представлена на фиг. 15. Здесь дан общий вид моторной группы грузового автомобиля „Мерседес Л-5“, который имеет известное распространение в Союзе. Такие же точно установки имеют радиаторы на автомобилях „Австро-Даймлер“.

Во всех рассмотренных выше примерах радиатор располагался впереди двигателя и впереди всего автомобиля. Такое расположение имеет то преимущество, что используется встречный поток воздуха, и благодаря этому усиливается охлаждение воды в радиаторе. Однако одновременно с этим такое расположение имеет некоторые минусы, — в частности при таком расположении радиатор легче получает механиче-

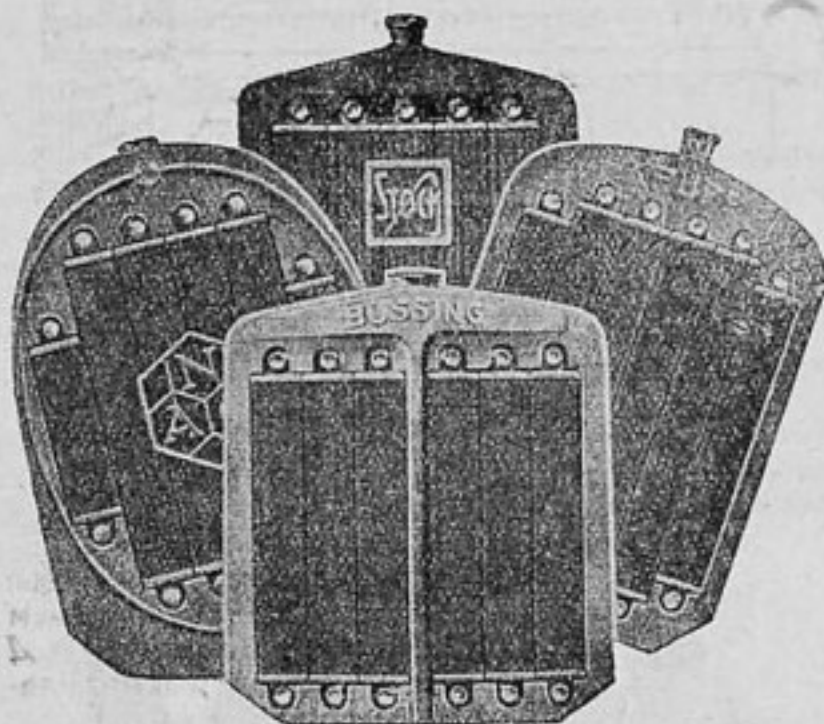


Фиг. 15

ские повреждения, и воздух, подсасываемый вентилятором и часто несущий с собою пыль, поступает далее к карбюратору двигателя. Для

избежания этих недостатков в отдельных автомобилях применяется расположение радиатора сзади двигателя. Схема такого расположения применительно к автомобилю „Рено“ представлена на фиг. 16.

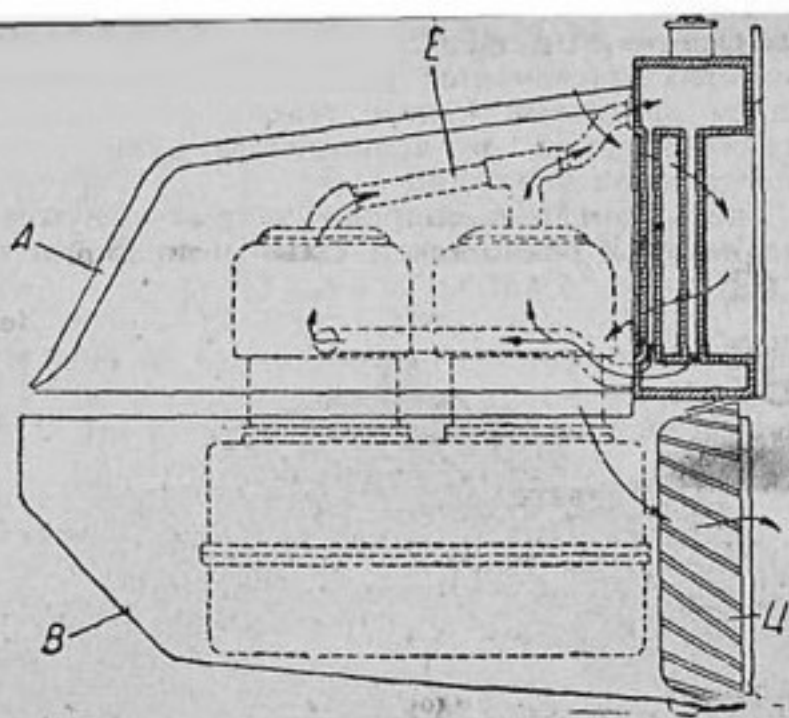
Здесь двигатель спереди закрыт кожухом А; радиатор У расположен сзади и соединен тру-



Фиг. 14

бою Е с водяной рубашкой двигателя. Движение воды показано на рисунке стрелками. Вентилятор Ц расположен непосредственно на маховике и протягивает воздух мимо трубок радиатора У, тем самым отнимая тепло от горячей воды. Для того чтобы обеспечить достаточно сильный поток воздуха мимо трубок радиатора, необходимо, чтобы двигатель был снизу достаточно плотно закрыт кожухом В. На той же фиг. 15 снизу представлен общий вид двига-

теля „Рено“ в 10 л. с., который в настоящее время устанавливается заводом на шасси для таксомоторов.



Вентилятор, исполненный в форме самостоятельной конструкции отдельно от маховика, изготавливается или литой из алюминия, или штампованный из стальных листов с приклепкой последних к литой или штампованной втулке. В большинстве случаев вентилятор приводится в движение при помощи ременной передачи от шкива, установленного на коленчатом валу. Для того чтобы можно было подтягивать ремень, ось вентилятора обычно ставится или на эксцентрик, или на рычаг так, чтобы могла быть произведена подтяжка ременной передачи.

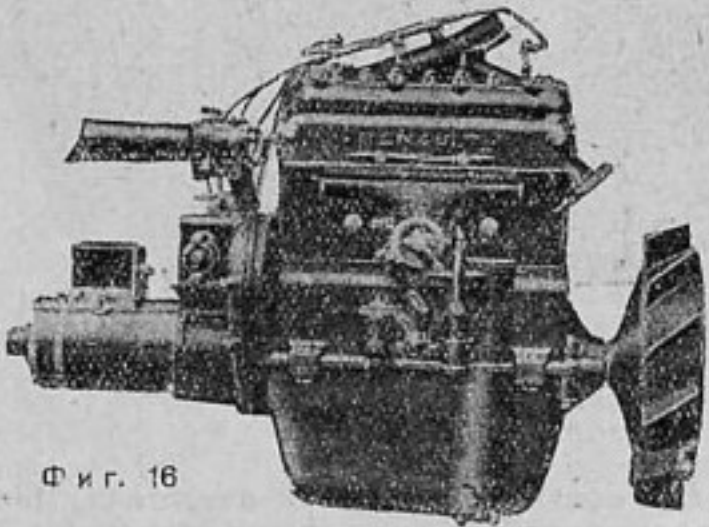
На фиг. 17 представлен один из примеров такой конструкции. Здесь ось вентилятора Ц укреплена на рычаге П, положение которого может регулироваться при помощи гайки Р. Подвертывая эту гайку можно производить подтяжку ремня, который охватывает шкиф Н, выполненный в одно целое с вентилятором.

На автомобиле „Форд“, модель „А“ и „АА“, регулировка натяжения ремня производится поворачиванием динамомшины И около болта Г, как это представлено на фиг. 36 в ст. „Зажигание“ („За Рулем“ № 1 за 1930 г.).

Несколько реже вентилятор приводится в движение при помощи шестеренчатой или цепной передачи. Наконец, при верхнем расположении кулачкового вала вентилятор довольно часто насаживается непосредственно на последний; при этом вентилятор крепится на кулачковом валу при помощи фрикционного соединения, допускающего проскальзывание вентилятора при резком изменении скорости вращения двигателя. Такое расположение вентилятора удобно тем, что приводной механизм его весьма упрощается. Однако, при этом обороты вентилятора получаются малыми (вдвое меньше оборотов коленчатого вала) и сам вентилятор обычно располагается слишком высоко, что вызывает необходимость делать радиатор несколько большего размера.

Уход за вентилятором сводится к наблюдению за правильным натяжением ременной передачи, и за смазкой подшипников.

Иногда, особенно при тонких стальных лопастях вентилятора, последний на ходу несколько прогибается и начинает задевать

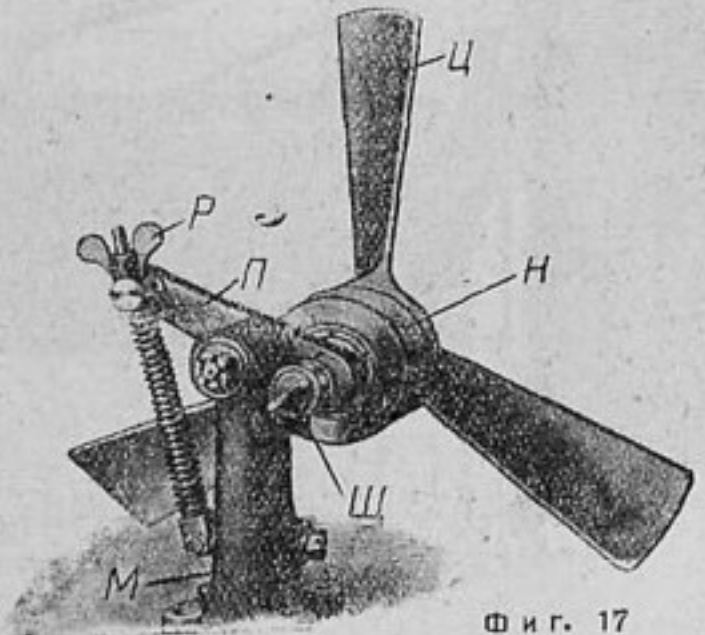


Фиг. 16

6. Вентилятор

Вентилятор устанавливается при водяном охлаждении двигателя для того, чтобы создать сильный поток воздуха сквозь радиатор и тем усилить отнятие тепла от стенок рабочей части радиатора. В большинстве случаев вентилятор устанавливается непосредственно за радиатором, чем и достигается наиболее сильное его действие. Такое расположение вентилятора и представлено на фиг. 4, 6, 7, 15 и др. Реже вентилятор располагается непосредственно на маховике.

Пример такой конструкции представлен на фиг. 16, при чем для такого случая, когда радиатор расположен сзади двигателя. Кроме того такое расположение вентилятора иногда применяется и при переднем расположении радиатора, как это, например, имеет место на автомобиле „АМО“; маховик двигателя этого автомобиля имеет спицы, исполненные в форме крыльев вентилятора. Такое расположение вентилятора в современных автомобилях применяется очень редко, так как при этом имеют место два серьезных дефекта. Во-первых, диаметр маховика увеличивается против того, что является необходимым по соображениям равномерности работы двигателя, а это может вызвать задевание маховика за неровности дороги; во-вторых, невозможность выключения вентилятора в холодную погоду может повести к замораживанию радиатора при пуске двигателя в ход; в жаркую же погоду действие такого вентилятора будет слабее, чем вентилятора, расположенного непосредственно за радиатором и требует хорошей герметичности кожуха двигателя — как его верхней половины, так и нижней.

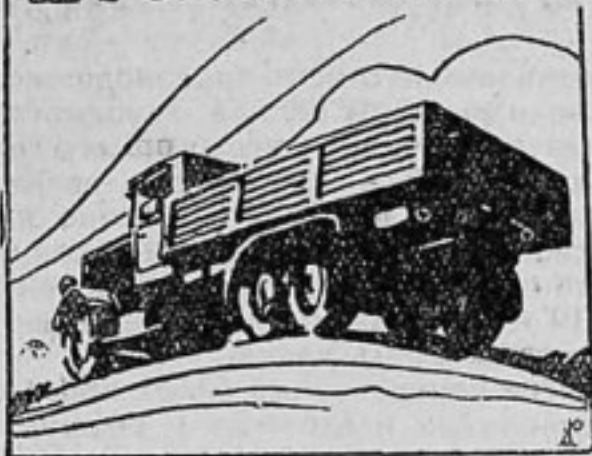


Фиг. 17

за радиатор. Это сопровождается всегда легким звоном, по которому и можно определить данный дефект. В этом случае необходимо отогнуть крылья вентилятора назад, так как иначе радиатор может быть попорчен.

Проф. Е. А. Чудаков

Шестиколесные машины - Красной Армии!



ВНОСЯТ В ФОНД ПОСТРОЙКИ:

Коллектив Автодора № стрелков. полка вносит 16 р. 72 к.
Коллектив Автодора пехотной школы вносит 45 р. и вызывает № артшколу им т. Фрунзе.

Тейковское районное отделение Автодора (Иваново-Вознесенск. области) вносит 10 руб., собранные в Первомайские торжества.

Артисты Владимирского городского театра вносят 4 р. 35 к (г. Ковров).

Курсанты и преподаватели автокурсов областного отдела Автодора (Москва) вносят 37 руб. 05 коп. (сбор еще продолжается)

и вызывают: Ошкумт, Автопрофтехническую школу и др.

Коллектив автодора № пех. школы им. Ворошилова вносит 140 р. 69 к.

Коллектив Автодора Таганрогской ж.д. дор. вносит 14 руб. 04 коп.

Коллектив Автодора № 165 при кооперативе „Коммунар“, согласно постановления общего собрания, вносит 25 руб. и вызывает Краснопресненское отделение Автодора и все коллективы Краснопресненского района.

Коллектив Автодора Ходжентского окрфинотдела вносит 162 р., собранные среди сотрудников.

Нижегородский краевой совет Автодора вносит 2 000 руб. Эта сумма собрана среди членов Автодора путем отработки воскресников и целого ряда культурных мероприятий (кино-постановок, лекций, вечеров самодеятельности и подписных листов).

Тов. Матвеевко Н. (г. Кагарлик, Киевск. окр.) вносит 5 руб.

Коллектив Автодора школы II ступени им. Ленина (г. В. Луки) вносит 7 руб.

Коллектив Автодора ТОГПУ (ст. Ташкент) вносит 957 руб.

Коллектив Автодора № 133 при гараже Ленинградского совета вносит 50 руб.

Коллектив Автодора штаба ОКДВА вносит 531 р. 29 к. и вызывает местные ячейки Автодора при правлении Уссур. ж. д. и РКИ.

Автотракторные курсы областного отдела Автодора вносят дополнительно 54 р. 45 к.

Президиум Замоскворецкого отделения (Москва) вносит 754 р. 24 к., поступившие от нижеследующих коллективов: Москов. об-ва кустарных ремесел, Мосгипроспецмета, мастерских Совкино, конторч асфальтовых и мостовых работ Мосстроя, ЦОС НКПС, Моспрез, Ордынского автопарка, з-да № 14 Машинотреста, клуба „Красное замоскворечье“, Моск. отд. Днепростроя, военно-полит. курсов, рабфака „Артема“, деткомиссии ВЦИК, А/О „Дубитель“ Наркомзема, Кавэскадроншколы ВЦИК, замоскворецк. базы Текстильснабжения, з-да „Мосэлектрик“, Мостекстильшвейсоюза, постройки „Нити“ и ф-ки им. Калинина.

Сибирское краевое отделение Автодора (г. Новосибирск) вносит 1 300 руб.

Ученики, курсанты и коллектив Автодора 16 школы Боно вносят 9 р. 42 к. и вызывают все ячейки Автодора и школы Москвы.

Всего с начала кампании поступило 15 370 р. 87 к. и 17 центов.

ГОТОВИМ ПОДАРОК КРАСНОЙ АРМИИ

АВТОДОР активно помогает амоторизации Красной армии. Десятки тысяч автодоровцев охотно жертвуют свои трудовые рубли для того, чтобы построить отряд шестиколесных машин.

Трехосные военные автомобили — лучший подарок Красной армии, сильная угроза нашим врагам.

Для успешного сбора средств автодоровцы проявляют не мало инициативы. Помимо добровольных пожертвований организуются субботники, отработки, процентные отчисления с заработка, соревнования на большую сумму взносов.

Президиум Замоскворецкого районного отделения Автодора (Москва) предлагает всем бюро коллективов провести у себя кампанию по сбору средств и рекомендует проводить все указанные

выше меры для увеличения фонда. Кроме этого президиум Замоскворецкого отделения разрешает коллективам вносить в фонд шестиколесных машин деньги из своих средств. При районном отделении создается особый фонд, на средства которого предполагается построить шестиколесную машину имени автодоровцев красного Замоскворечья.

Лозунг „Шестиколесная машина — Красной армии!“ живо подхватывается низовыми коллективами. Вот достаточно характерный пример:

Курсанты и административно-технический персонал автотракторных курсов Московского областного отделения Автодора за короткий срок собрали 80 с лишним рублей. Сбор продолжается. Автотракторные курсы вызывают на соревнование автокурсы СОНО, БОНО и Ошкумт.

КАК РАБОТАТЬ на ТРАКТОРЕ „КОММУНАР“

В 1928/29 г. я работал на Турксибе при тракторах „Коммунар“ в течение 16 месяцев. Не считая моей работы в других местах по тракторному делу, думаю, что опыт этих 16 месяцев позволит мне поделиться своими наблюдениями о работе трактора „Коммунар“.

В газете „Известия ЦК“ от 22 апреля была статья спецкорреспондента тов. Кастерина, озаглавленная „Наш счет“. Посвящая свою статью недостаткам „Коммунара“, тов. Кастерин указывает следующее: радиатор не приспособлен для севера, промерзает даже на ходу и после 2—3 поездок слетает со шпонок. В моторе клапаны перегорают ежедневно. Мотор сделан из мягкого материала. Трубки от колена вала к цилиндру не припаяны и часто отрываются. Ломаются передаточные вилки коробки скоростей. При заводке рвется цепь у храповика и вылетает валик. Бак с горючим мешает смотреть на груз. Пуск трактора — это событие: в теплом гараже надо два раза налить кипятка в радиатор, после чего, севши 15 л бензина, трактор переходит на керосин, и целое несчастье, если „Коммунар“ останавливается в пути; специально для этого купили сильные паяльные лампы, чтобы разогревать мотор; но часто и лампы не помогают, — тогда прибегают к последнему средству и разжигают костер под радиатором (?!).

Все эти недостатки были обнаружены в Котласском лесопромхозе, где вместе с „Коммунарами“ работали „Клетрак 40“.

Неужели тракторы нашего производства так плохи? Давайте разберем на страницах нашего журнала „За Рулем“ вкратце хотя бы те недостатки, о которых пишет тов. Кастерин.

Радиатор никогда не может промерзнуть на холоде при условии правильной циркуляции и если тракторист закрывает низ радиатора до половины и выше (в зависимости от мороза) хорошим капотом без щелей и отверстий для доступа холодного воздуха. Кроме того, со шпонок радиатор слетать не может, т. к. крепится не на шпонках, а на болтах, при чем на каждом болте имеется по две пружины, амортизирующие толчки испытываемые радиатором на ходу трактора. Болты же эти можно сорвать только бешеной ездой по плохой дороге.

Материал, идущий на трактор „Коммунар“, конечно, заставляет желать много лучшего; клапаны и цилиндры слабые, но при работе на неправильной смеси и большом запаздывании вспышки можно и без того слабые клапаны пережигать ежедневно.

Трубки от колена вала к цилиндру ставятся своими двумя концами в согнутом положении в отверстия головки шатуна, после чего трубки выпрямляются и схватываются двумя скобочками на середине к телу шатуна. При условии разработавшихся поршневых пальцев, подшипников и других частей мотора, а также люфта у самой трубки, бывают случаи их вылета. Лучшее лекарство — своевременно и аккуратно ремонтировать трактор, не запуская его, или если сделать это нельзя, то надо поставить железные трубки, приварив их аккуратно электросварочным аппаратом.

Чтобы устранить неприятности, производимые рвущейся цепью и вылетом валика заводного механизма, советуем почаще смазывать его и иметь на всякий случай в дороге два звена цепи. Их можно сделать в тисках в течение 30 минут. Имея гвоздь или толстую проволоку, можно в дороге произвести ремонт порвавшейся цепи за 5—10 минут максимум. Вообще же случаи разрыва цепи очень редки.

Случаев поломки передаточных вилок коробки скоростей при таком идеальном и бесшумном включении, как у трактора „Коммунар“, я лично ни разу не встречал. Но считаю, что можно сломать не только вилку, но и весь трактор. Это не значит, что передаточные вилки плохи. Если тракторист неумело включает скорости, т. е. ногой, или не выключает конуса, или не выжидает остановки движения шестеренок коробки скоростей, ясно, что тогда вилка не выдержит, как могут не выдержать и шестерни.

„Бак мешает смотреть на груз“. Я считаю, что мнения могут быть разные; мне лично бак не мешал, как не мешал и другим работникам, работавшим на Турксибе.

Для того чтобы „Коммунар“ сел при заводке 16 л бензина, он должен проработать минимум 1 час; при правильно отрегулированном двигателе перевод на керосин можно делать не наливая горячей воды для согревания мотора через 10—15 минут; следовательно максимум расхода бензина на одну заводку должен быть 6,75 л.

О разводке костров под картером „Коммунар“ (особенно, если в картер попала вода и в холодное время заморозила масляный насос так, что заводная ручка не двигается с места) я слышал, но костер под радиатором?.. Совершенно непонятно зачем.

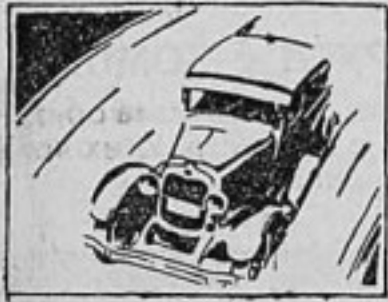
Заводка „Коммунара“ в теплом гараже не представляет никаких трудностей; хорошо отрегулированный трактор заводится с полоборота. На Чокпарском перевале зиму 1928/29 г. работало шесть „Коммунаров“, гараж имел только три стены (и то из тростниковых матов), и это при морозах, доходивших до 40°, да еще с бураном. В таком гараже приходилось туго. Воду грели не всегда, а когда и грели, то все равно на все машины ее не хватало. И все же, тт. Котласцы, мы работали, заводили и ездили не на 20—25 км расстояния (не думаю, чтобы у вас было больше), а на 100—125 (например, в Чокпар Курдае, где зимой нет дороги, нет жилья, где приходится держать направление по глубокому снегу).

За „Коммунаром“ нам приходилось смотреть больше, чем за собой, а при аккуратном уходе тракторы „Коммунар“ — хорошие тракторы *).

Тракторомеханик В. Аргамаков

*) ОТ РЕДАКЦИИ. Помещая статью тов. В. Аргамакова, редакция „За Рулем“ считает, что как автор статьи, убедительно выступающий на защиту тракторов „Коммунар“, так и корреспондент „Известий“, обрушившийся на них, не учитывают одного важного обстоятельства — квалификации тракториста и качества его работы. Между тем материалы, помещаемые в этом № „За Рулем“, дают достаточно наглядное представление о том, как часть трактористов обращается с машинами; отсюда понятны и результаты.

ПЕРВЫЕ ИТОГИ ВТОРОЙ АВТОЛОТЕРЕИ



К настоящему моменту реализация билетов второй автолотереи идет полным ходом.

Все билеты сданы Автодору Госзнаком и разосланы Госбанком во все районы Союза.

Уже теперь можно с

уверенностью сказать, что лотерея вызвала большую заинтересованность среди трудящихся. Лотерейным комитетом получают из самых отдаленных мест Союза запросы и требования о высылке лотерейных билетов. Билеты первого разряда распространены в большинстве районов полностью. Приезжающие товарищи с мест утверждают, что билетов нехватает и требуют дополнительного выпуска.

Таким образом тираж первого разряда лотереи будет проведен в установленный срок — в июле, и лотерейный комитет к проведению этого тиража усиленно готовится. Точный срок тиража будет опубликован в одном из ближайших номеров нашего журнала.

Проведение лотереи внесло значительное оживление в работу местных организаций.

Хорошо идет работа в Ленинграде, Нижнем, Белоруссии.

В Ярославле местная автодорожная организация может служить образцом того, как надо поставить работу. Билеты распространены не только среди автодорожных коллективов, но охвачены и все месткомы и фабзавкомы, банки, сберкассы, почт.-телегр. конторы.

Хорошо идет работа и в Камышине, Ив.-Вознесенске, Сибирском крае и ряде других городов.

На ряду с этим есть организации, наплева тельски относящиеся к лотерее. В Сталинграде, например, местные работники, очевидно, испытывают „головокружение“. Пленум отделения постановил дополнительно потребовать 150 тыс. билетов автолотереи.

Когда билеты частично начали прибывать в Госбанк и банк ежедневно уведомлял о прибытии билетов, то за получением их долгое время никто не являлся. Инструктором лотерейного комитета, прибывшим для обследования, выявлено, что никакой подготовительной работы не проведено, лотерейной комиссии не существует, а самая заявка на 150 тыс. билетов явно нереальна и может быть объяснена фантазией отдельных лиц.

Еще безобразнее дело обстояло во Владимире. Отв. секретарь отделения Киселев заявил инструктору лотерейного комитета, что все билеты розданы по коллективам. На самом деле оказалось, что Киселев лгал. Билеты находились в банке. Все напоминания банка оставались без ответа. Плакаты и листовки с почты не получались.

Между тем коллективы и районы недоумевали, — почему окротделение не выдает билетов.

Лотерейный комитет рекомендует крайним и областным отделениям в отношении таких организаций принимать ответные меры воздействия, вплоть до лишения права распространения билетов автолотереи.

Как работают по лотерее союзные общества?

Укравтодор принял к распространению 1 млн. билетов. По первоначальным неполным сведениям работа на Украине налаживается. Хорошо поставлена информация в прессе.

Белорусское общество по примеру 1-й лотереи работу поставило хорошо, и контрольная цифра безусловно будет выполнена.

Закавтодор требует 300 тыс. билетов против намеченных 200 тыс. Для быстрой реализации в Закавказье направлен уполномоченный лотерейного комитета.

В остальных союзных республиках работа идет хорошо, за исключением Узавтодора.

Общественный характер лотереи, вовлечение в работу исключительно автодорожного актива ставят на повестку дня вопрос о досрочном распространении билетов автолотереи. С этой целью лотерейный комитет рекомендовал всем о-вам и отделениям Автодора вступить в соцсоревнование с другими отделениями и вовлечь округа и районы.

Пока отозвались Крым, Нижн.-Новгород, Туркменское о-во, которые вызвали на соцсоревнование Киев, Ив.-Вознесенск и Узбекский Автодор.

Кто следующий?

Кто получит автомобили в премию?

Объявлен всесоюзный конкурс на лучшее отделение и о-во по досрочному распространению билетов автолотереи.

Установлено 20 премий¹⁾.

Премии присуждаются за досрочное распространение билетов и другие показатели, объявленные в положении о конкурсе отделений и обществ.

Надо не забывать о важнейшем участке распространения лотерейных билетов — колхозах и совхозах

Необходимо связать распространение билетов лотереи с организацией ячеек Автодора в колхозах и совхозах.

Трактор и автомобиль в колхозе и совхозе должны быть под наблюдением коллектива Автодора.

Необходимо колхозникам и совхозникам дать возможность приобретать билеты на самых льготных условиях кредита.

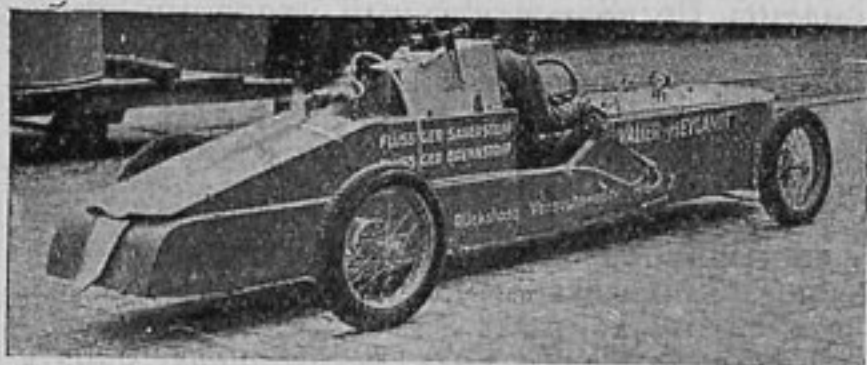
Темпы работы надо усилить во что бы то ни стало. К 1 октября все билеты должны быть проданы полностью. Никакого возврата быть не может. Надо еще больше привлечь к этому делу актив Автодора и местную общественность. Надо насытить билетами не только автодорожные коллективы, но и все каналы распределения: сберкассы, банки, почт.-телеграфные конторы, жилтоварищества, совхозы и колхозы и все остальные места, где есть возможность продать лотерейные билеты.

Не надо забывать о том, что каждый автодорец должен распространить не менее 10 билетов, — такова основная установка 2-й автолотереи.

С. Астамбовский

¹⁾ Премии состоят из 2 автомобилей „Форд“, 2 мотоциклов, заграничных велосипедов, лодочных моторов, моторных байдарок, комплектов технической энциклопедии.

НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ-РАКЕТА



ОПЫТЫ с ракетным автомобилем в Германии продолжаются.

Д-ром Хейландом и Максом Вальером (ныне погибшим) сконструирован в последнее время новый тип ракетного автомобиля.

На снимке — общий вид нового автомобиля-ракеты.

ПРИЗ СИГРЭЙВА

НА ФОТО изображена золотая статуя, выигранная гонщиком Сигрэйвом на интернацио-



нальных автомобильных гонках. Она изготовлялась два года по проекту скульпторши Стаблер и изображает „дух быстроты“.

Высота фигуры 50 см. Цоколь сделан из оникса. Стоимость золота для статуи — 20 тыс. марок.

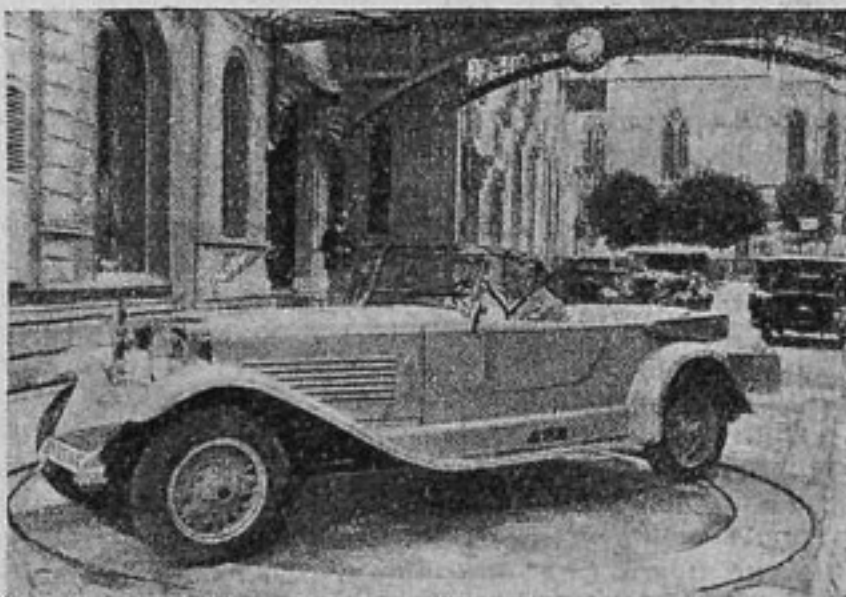
ВОДОМЕТАТЕЛЬ ЦЕРГИБЕЛЯ

НА ФОТО — новейшее оружие берлинской полиции против германских рабочих.

Новый „водометатель“ должен форменным образом срывать любые рабочие демонстрации. Он содержит 5 тыс. л воды, выбрасываемой из него с невероятной силой на расстояние 50 м. Он бронирован и вооружен „на всякий случай“ двумя пулеметами.

ПОВОРОТНЫЕ КРУГИ у ДОМОВ

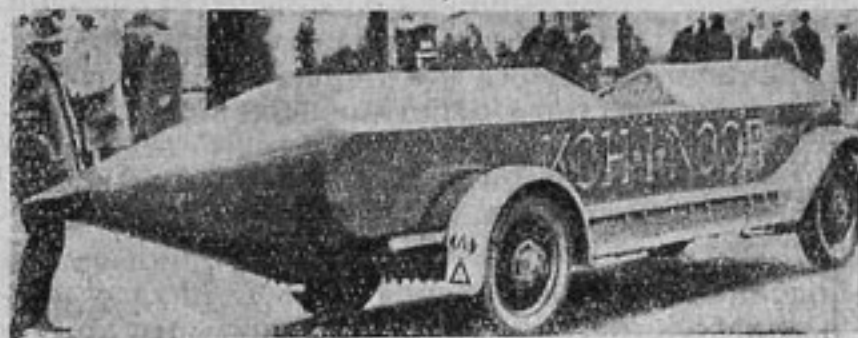
ПОВОРОТНЫЕ круги для автомобилей, о которых мы сообщали в № 4 (стр. 28), очень быстро прививаются за границей.



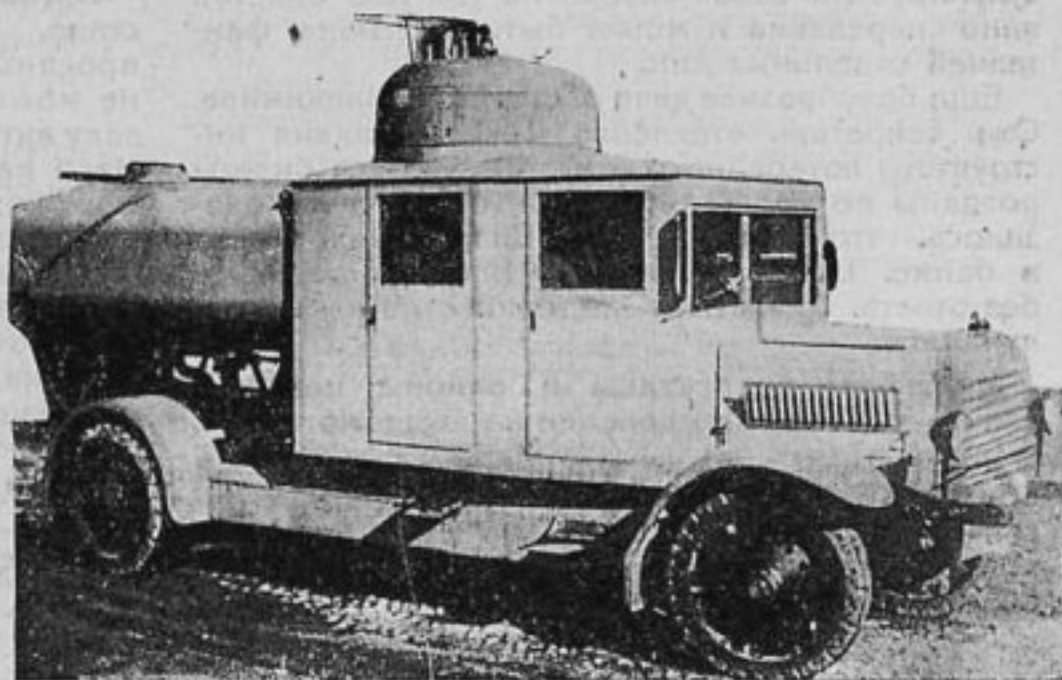
Теперь такие круги можно наблюдать уже не только на узких улицах, но и у подъездов гостиниц, театров, крупных общественных учреждений и т. д.

АВТОМОБИЛЬ на СЛУЖБЕ РЕКЛАМЫ

НА улицах Берлина появилась оригинальная автомобильная реклама, устроенная карандашной фирмой „Ко-И-Нор“.

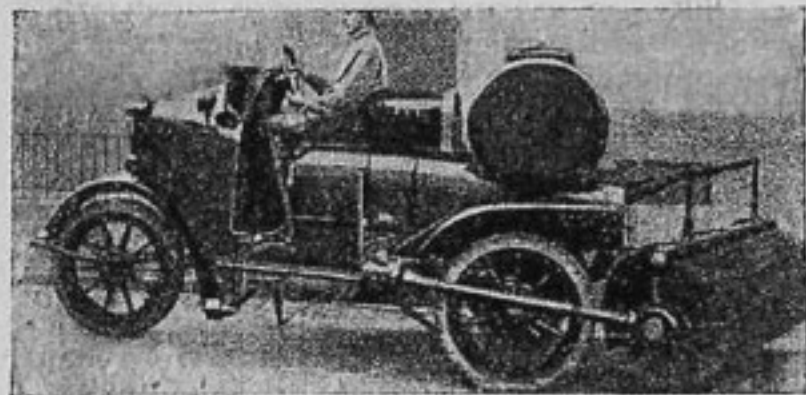


На нашем снимке показан этот рекламный автомобиль карандаш.



Н Ы Й Э К Р А Н

М Е Х А Н И Ч Е С К А Я О Ч И С Т К А У Л И Ц

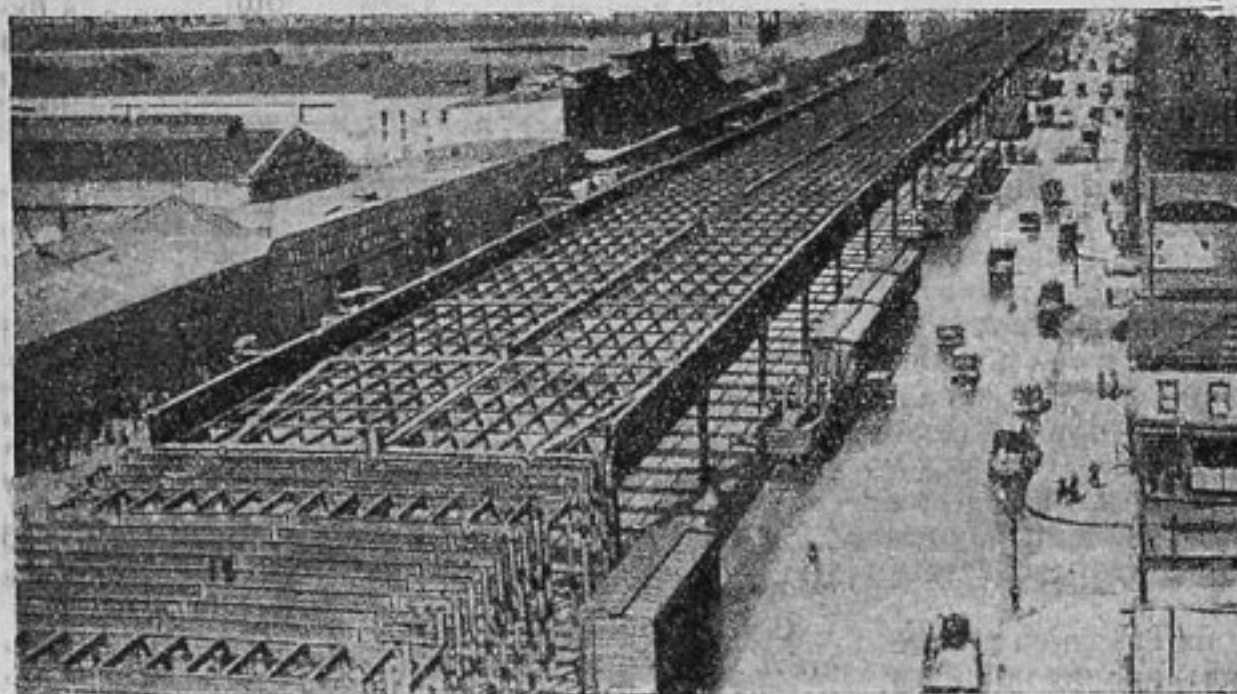
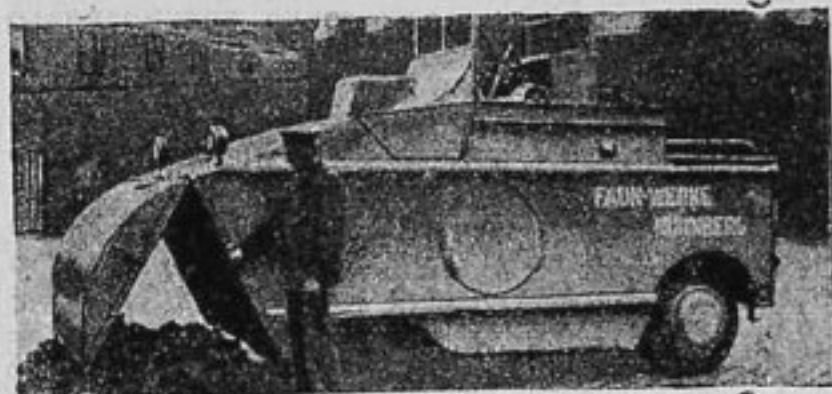


Агрегат „Фаун“ интересен своим приводом. В нем 4-цилиндровый бензиновый обычный двигатель приводит в действие динамомашину, сидящую с ним на одном валу. Эта динамомашинка питает ток 2 электромотора, сидящие на ступицах задних колес и специальный электромотор, приводящий в действие подметающий механизм. Ширина подметания в обеих машинах около 2 м. При 8-часовом рабочем дне производительность таких машин составляет, примерно, 150 тыс. м дорожной поверхности.

ОБЫЧНО применяющийся у нас даже в больших городах ручной труд для очистки улиц, конечно, недостаточен. На смену дворникам с метлами сконструированы и прекрасно работают специальные машины.

Агрегаты фирмы „Крупп“ (Германия), нашли себе применение в ряде больших городов.

Подметание в этих агрегатах осуществляется широким щеточным валиком, основательно протирающим мостовую.



Д В У Х Э Т А Ж Н А Я А В Т О Д О Р О Г А

НА ФОТО—постройка двухэтажной автомобильной дороги в торговой части Нью-Йорка, длиной в 6 км.

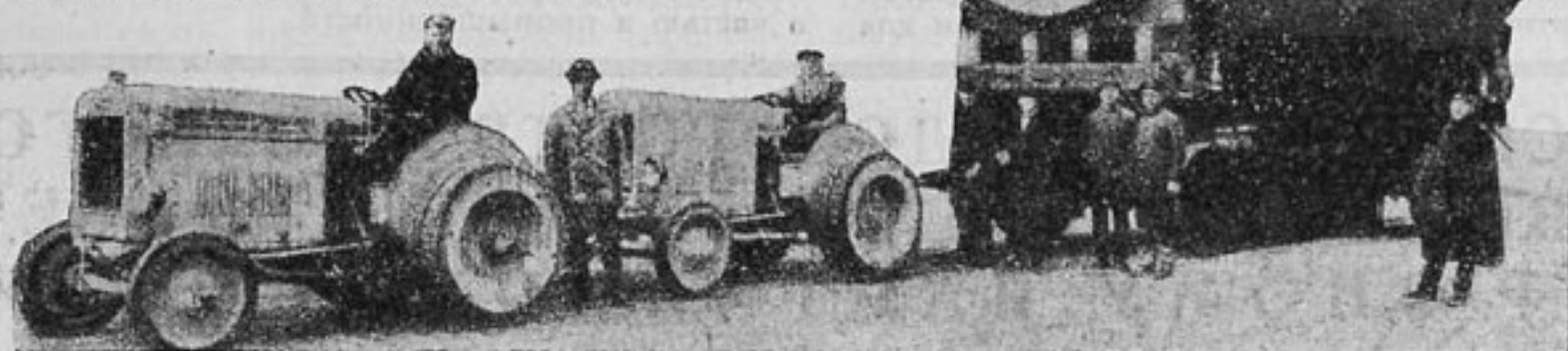
Дорога настолько широка, что на ней свободно помещаются в ряд четыре автомобиля.

Эта дорога должна значительно разгрузить движение по улицам перегруженного квартала американской деловой столицы.

К О Г Д А Т Я Г А Ч Н Е З А М Е Н И М

ЗНАЧЕНИЕ тягача в транспорте, в особенности там, где грузовые автомобили неприменимы по своим размерам, все более и более возрастает.

Наш снимок изображает перевозку огромного 60-тонного котла на двух тягачах „Комник“, в одном из немецких городов. Перевозка была произведена вполне успешно.



ПЯТИЛЕТКА ТРАКТОРОСТРОЕНИЯ

ПРОБЛЕМА широкого тракторостроения стала во весь рост за последние два года.

До этого времени тракторостроение в СССР происходило, главным образом, на двух заводах: Харьковском паровозостроительном и Ленинградском Путиловском. Харьковский завод производил гусеничные тракторы, „Коммунар“. Тракторные мастерские Путиловского завода выпускали „Фордзоны“. Количество выпущенных тракторов было незначительно и шли они отчасти на нужды промышленности для тяжелых перевозок по плохим дорогам и отчасти для сельского хозяйства.

В 1926 г. коллегия Главметалла впервые поставила вопрос о постройке специального тракторного завода. Дальнейшая разработка этого вопроса вылилась в 1927 г. в задание ВСНХ на проектировку Сталинградского завода производительностью на 10 тысяч тракторов в одну смену и на 20 тысяч в две смены. Окончательное решение о Сталинградском заводе было принято в декабре 1928 г., когда правительство постановило строить этот завод с широко развернутым американским производством в 40 тысяч тракторов в год. Ровно через год, в декабре 1929 г., в виду огромного роста колхозного движения, было решено, что строящийся Сталинградский завод будет поставлен на непрерывное производство, что даст возможность выпускать 50 тысяч тракторов в год.

Ставшая во весь рост проблема тракторизации страны конкретизировалась дальше в виде проектирования ряда заводов — гигантов тракторостроения такого же масштаба, как Сталинградский. К концу 1929 г. мы имеем уже оформленные планы нового Харьковского тракторного завода и Челябинского Тракторостроя. Каждый из этих двух заводов — гигантов должен дать столько же, сколько Сталинградский завод, т.е. по 50 тысяч тракторов в год при развернутом непрерывном производстве. В это же время решается судьба тракторных мастерских Путиловского завода, которые развертываются в крупнейший тракторный завод производительностью в 20 тысяч тракторов.

Сейчас мы уже находимся на следующем этапе, и помимо четырех разворачивающихся гигантов тракторостроения, — правительством дано задание ВАТО ВСНХ заняться конструкцией универсального трактора для нужд различных отраслей сельского хозяйства. Будущий универсальный трактор, технически усовершенствованный, будет сосредоточен на специальном заводе. Кроме того, дано задание о проектировке завода тракторов пропашных культур.

Вопрос о типе тракторов для каждого завода подвергался целому ряду технико-агрономических и хозяйственно-экономических проработок, в основном же решено держаться строгой стандартизации. При выборе типа и марки для

Сталинградского завода правительство остановилось на тракторе „Интернационал“ мощностью в 15—30 л. с., который дал хорошие результаты при испытаниях на разнообразных почвах Союза. Опытные работы, кроме того, показали надежность его конструкции и достаточную мощность для ряда районов.

Для Харьковского и Челябинского заводов был принят трактор более мощный, типа „Катерпиллер“; для Харьковского завода намечен „Катерпиллер“ в 25 л. с., а для Челябинского — в 50 л. с. на крюке. Эти тракторы, имея гусеничный ход, оказывают на почву гораздо меньше вредного влияния, чем любой колесный трактор. Кроме того они удовлетворяют требованиям таких крупнейших областей, как Сибирь, Сев. Кавказ и Урал. Сейчас, в виду того, что производство „Катерпиллеров“ требует отсрочки, а нужды сельского хозяйства не терпят отлагательства, — решено Харьковский тракторный завод дублировать по типу Сталинградского завода, поставив на нем производство тракторов „Интернационал“. Это тем более своевременно, что на Сталинградском заводе уже накоплен достаточный опыт для постройки такого завода.

Харьковский паровозостроительный завод будет производить гусеничные тракторы типа „Коммунар“ — в 1929/30 г. — 1 000 штук, в 1930/31 г., 1931/32 и 1932/33 г. по 1 500 шт., а всего с прошлым годом тракторов мощностью в 50—75 л. с. — 5 700 шт.

Путиловский завод будет выпускать „Фордзоны“ мощностью в 10—20 л. с.; в 1929/30 г. — 12 тыс., в 1930/31 г. — 20 тыс., в 1931/32 и 1932/33 г. по 30 тыс., а всего за пятилетие (считая и 1927/28 г.) 95 000 шт.

Сталинградский тракторный завод должен выпустить тракторы „Интернационал“: 15—30 л. с. в 1929/30 г. — 2 тыс., в 1930/31 г. — 25 т., в 1931/32 г. — 40 тыс., в 1932/33 г. — 50 тыс., а всего за пятилетие — 117 тыс. „Интернационалов“. Сейчас Сталинградский завод сам выдвигает программу будущего года с увеличением на 10 500 штук, т.е. он берется изготовить в 1930/31 г. 35 500 тракторов, но это обязательство должно быть подвергнуто дополнительному обсуждению.

Харьковский тракторный завод должен выпустить „Интернационалы“ в 15—30 л. с. за оставшиеся 3 года в количестве 81 500 тракторов, (по годам: в 1930/31 г. — 1 500, в 1931/32 — 30 000 и в 1932/33 г. — 50 000).

Челябинский тракторный завод должен за оставшиеся три года дать 71 500 тракторов типа „Катерпиллер“ 50—60 л. с., (по годам: в 1930/31 г. — 1 500, в 1931/32 г. — 30 000, в 1932/33 г. 40 000).

Всего за пятилетие эти пять заводов тракторостроения должны выпустить 377 500 тракторов различной мощности. При переводе это дает около 8 млн. механических лошадиных сил, которые будут работать в сельском хозяйстве, а частью в промышленности.

ПУСК СТАЛИНГРАДСКОГО ТРАКТОРНОГО ЗАВОДА — ЛУЧШИЙ ПОДАРОК XVI ВСЕСОЮЗНОМУ ПАРТИЙНОМУ СЪЕЗДУ

ОБМЕНИВАЕМСЯ ОПЫТОМ МЕСТ

ГОТОВИМ ДОРОГИ

СЛУЧАЙНО ли это, или такова сила печатного слова, но после нашей заметки „Неиспользованное богатство“, напечатанной в № 2 „За Рулем“, вокруг глуховского камня зашевелилась общественность. Начата постройка железнодорожной ветки Глухов — Баничи, протяжением в 22 км и стоимостью 470 тыс. рублей. С 15 августа до конца года по ней будет переброшено свыше 180 тыс. т камня на строительство сахарной промышленности и дорожное строительство.

Вторая ветка протянется от станции Терещинской к терещинскому карьеру (10 км), откуда в смежный Сумский округ в течение пятилетки будет переброшено 1380 тыс. т дорожного камня.

Сумский округ готовит встречу советскому автомобилю. Дорожно-автомобильный отдел в течение пятилетки наметил построить 1187 км шоссе, которое свяжет между собой 15 сахарных заводов и все села округа. Для механизации терещинской разработки сумским дорожно-автомобильным отделом отпускается 100 тыс. руб. Механизируется и Баничская разработка.

Чем же так интересен глуховский камень?

До сих пор Сумский дорожно-автомобильный отдел получал камень из Гайвани по 160 руб. вагон, а теперь будет получать по 90 руб. франко-Сумы. За четыре года строительства разница только в цене даст четыре с половиной млн. рублей экономии.



На дорожных работах

Фото А. Назаренко

Намеченное развертывание разработок будет всецело зависеть от энергии руководителей Глуховского промтреста. Однако, нам кажется, что глуховский камень заслуживает еще большего внимания. Компактный пласт его в 10 млн. т — это только часть залежей, исследованная Укргеолкомом. По соседству имеется еще совершенно неисследованный пласт такого же по качеству, а может быть и по количеству камня.

А. Криштопенко

Глухов

АГИТИРУЕМ ПОКАЗОМ

В САЛЬСКОМ округе мало автомобилей, но много районов и сел, далеко расположенных от окружного центра. Сейчас, в связи с проводимой сплошной коллективизацией и огромным строительством в округе работает большое количество специалистов. Но плохо со средствами передвижения. Для того, чтобы попасть в тот или иной пункт, приходится тратить очень много времени.

Окргуправление Автодора, обсудив этот вопрос, решило на свои автомашины, если они идут незаполненными, забирать по пути следования

специалистов, колхозников и вообще всех трудящихся.

За две недели работы наших автомашин уже перевезено до 40 пассажиров. Интересно отметить, что все пассажиры, которых перевозили наши автомашины, вступали после этого в Автодор.

Такой опыт нужно применять всем организациям Автодора и шоферам, ездящим на машинах хозяйственных организаций.

Салавтодоровец

Сальск.

БУДУЩИЕ ШОФЕРЫ ВНЕ АВТОДОРА

В ЛЕНИНГРАДЕ на вечерних автокурсах при союзе транспортных рабочих занимается около 200 человек — будущие кадры квалифицированных шоферов. С самого начала занятий курсанты ничего не слышали об Автодоре.

Членов Автодора среди слушателей курсов можно пересчитать по пальцам.

Мне кажется, что Автодору не мешало бы взглянуть на курсы и организовать там коллектив.

Ленинград

Стан

КАК РАБОТАЕТ ОДЕССКИЙ АВТОДОР

ОДЕССКИЙ Автодор за короткое время завербовал свыше 4 тыс. членов. Имеется учебный гараж, курсы, мастерские и бюро технической экспертизы. Работа ведется по плану. На специальных подготовительных курсах готовятся шоферы и трактористы.

На этих курсах имеется шесть машин, полученных от различных учреждений и восстановленных курсантами в порядке практических

занятий. Курс обучения пятимесячный. Состав курсантов — строго классовый. Уклон автотракторный.

В Первомайские праздники две автодоровские автоколонны принимали участие в смычке с деревней, организовывая митинги, популяризируя задачи Автодора.

Б. Боровский

Одесса

САРАПУЛЬСКИЙ округ в основном — сельскохозяйственный. Ни малейшего представления об автотранспорте местное население до сих пор не имело. Даже в самом центре — Сарапуле автомобиля не было и в помине.

Однако, за Автодор принялись горячо. Нашлись люди, которые подняли во всем округе такую бучу, что в результате нанесли автодоровцев больше всех округов в области — четыре тысячи. В местной газете напечатали не мало статей, раскидали литературу по районам, и в каждый местком дали „За Рулем“.

Автодоровцы добились успеха. С большим интересом население стало следить за работой Автодора. Каждый день секретарю правления сыпались пачки заявлений и требований:

— Даешь кружок! — Даешь курсы! — Требуйте скорее машины, велосипеды!

На все надо время. Однако, поднажал наш Автодор, и появились у нас три автомобиля.

Вот тут-то и совсем было правление Автодора засыпалось. Ребята требуют — учи их автоделу. И хотя бы один — два, а то сотни.

Ездить на машинах нашлось два — три практика, ну, а учить... самим надо еще подучиться.

Хорошо, что подвернулся счастливый случай. Нашелся спец проезжий. — Займусь, говорит, этим делом.

И теперь двинулась учеба, успевай записывать. Очень уж много их желающих, даже неприятности пошли между коллективами: кому в первую очередь учиться.

По пятилетке к нам пришлют до 2 тыс. машин. Самим же и спецов надо готовить. Эх, где бы нам получить еще двух-трех, да хороших.

Сарапуль

Кут. Кудым

ОДНА ИЗ АКТИВНЫХ ГРУПП ЮДА

ГРУППА ЮДА № 8 при 51 Ленинградской школе организовалась в конце декабря прошлого года. В настоящее время группа насчитывает 170 членов, имеет свой кружок по изучению автомобиля, выпускает свою газету. Работа, проведенная нашей группой, выдвинула ее на одно из первых мест по Ленинграду.

В настоящее время мы заключили договор по социалистическому соревнованию с пятой группой ЮДА при 13-й советской школе. До-

говор предусматривает увеличение количества членов, хорошую работу автокружка, организацию экскурсий и лекций, увеличение подписки на журнал „За Рулем“ и пр.

В связи с социалистическим соревнованием бюро группы объявило себя ударным.

Тормозом в нашей работе является отсутствие помещения, а также недостаток средств и преподавательских сил.

Ленинград

Б. Миркин

АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

Москва

Президиум Госплана СССР утвердил 5-летку женского труда. Большой сдвиг намечается по пятилетке в области местного транспорта, где удельный вес женщин поднимается с 11,5 проц. в 1928—1929 г. до 25—30 проц. в 1932—1933 г. Прирост идет преимущественно за счет автотранспорта, где удельный вес женщин среди шоферов составит 25—30 проц.

Из Америки вернулась комиссия Моссовета, ездившая специально для изучения дорожного строительства и закупки необходимых машин.

Комиссия закупила на 3 млн. руб. различных дорожных машин (бетоно-мешалки, асфальто-смесители, автомобили для развозки горячего асфальта и т. д.), чтобы механизировать главные работы по сооружению асфальтовых, гидронированных и грунтовых дорог.

В этом году по Москве и области будут проложены 340 км гидронированных дорог и 1 500 км грунтовых; 360 000 кв. м. будет залито асфальто-бетоном. Для производства работ приглашены 30 американских инженеров.

Тифлис

Срок реализации автомобильных обязательств истек 1 мая. По Грузии контрольные цифры покрыты полностью. Летом

этого года Грузия получит две легковых и 18 грузовых машин. Все эти автомашины будут распределены по колхозам.

Ярославль

На строительстве резинового комбината приступлено к сооружению шинного корпуса. На работах занято 1 008 человек. Работы в общем развертываются вполне успешно. Техническим персоналом и рабочей силой строительство обеспечено. Стройматериалами комбинат обеспечен на полтора месяца при полном темпе работ. Основные проекты и чертежи получены.

Ашхабад

По заданию Экосо на дорожное строительство в будущем году выделяется 15 млн. р. Намечена постройка 1283 км шоссейных, грунтовых и гравийных дорог в хлопковых районах и в районах коллективизации.

Будет проложено 268 км железнодорожного пути и произведены изыскания для устройства под'ездных путей (271 км).

Для безрельсовых дорог в этом году завезено 126 автомобилей. В будущем году будет доставлено 1 184 машины.

ПОПРАВКИ

В статье П. Ионова „Красная армия должна быть моторизована“ („За Рулем“ № 6, стр. 10—11) следует читать в начале второго абзаца вместо „танком, авто-бронемашинной, самоходной артиллерией“, — „танк, авто-бронемашинная и самоходная артиллерия“.

В том же абзаце вместо „неуязвимость от газов“ — читать „преимущество по уязвимости газов“.

Предпоследний абзац статьи (стр. 11) должен читаться: „При изучении вопросов оперативного и технического использования моторизованных и механизированных частей в войне все военные авторитеты сходятся на том выводе, что парировать удары таких войсковых соединений с достаточным успехом можно только своими моторизованными и механизированными частями“.

БУДЬ ВНИМАТЕЛЕН, МОЛОДОЙ ВОДИТЕЛЬ!

МНОГИЕ считают, что шофер, хорошо владеющий „баранкой“, в совершенстве управляет автомобилем. Это далеко не так. Владеть рулем — это значит владеть незначительной частью управления автомобилем.

Существенное заключается не в этом. Старички шоферы говорят: „Сидя за рулем надо иметь собачий нюх, кошачий слух, хорошее осязание, полную ориентацию, идеальный глазомер и абсолютное спокойствие“.

От наличия у шофера этих качеств зависит полная работоспособность мотора на протяжении 600 000 км пробега автомобиля. У другого шофера полной работы мотора хватает лишь на 300 000 км, у третьего на 20—40 тысяч км.

Чего же нехватает у шофера, амортизировавшего мотор не через 600 000, а через 300 000 км?

У такого шофера нехватает достаточной любви к мотору, внимательного и систематического ухода за ним и сознательного к нему отношения.

Иногда по слабовольности, халатности или по другим причинам водитель допускает перегрузку, вызывающую перегрев мотора, иногда, как говорят, шофер „прозевает“ добавить масла в картер мотора. Все это, в особенности при автоматической смазке, влечет за собой излишнее трение стенок цилиндров о поршневые кольца и вызывает преждевременную выработку цилиндров.

При недостаточном уходе за мотором, после шлифовки стенок цилиндров, смены поршневых колец и поршней, даже после пробы запрессовки гильз в преждевременно выработанные цилиндры, мотор не доживает половины установленной для него нормы.

По каким же причинам мотор еще раньше может выйти из строя — иногда через 20—40 тысяч км пробега?

Для этого достаточно при переборке мотора легкомысленному, рассеянному или малоопытному шоферу (при отсутствии должного наблюдения за работой мотора) не застопорить или небрежно застопорить поршневые пальцы.

Компрессия после такого монтажа мотора с каждым днем будет ослабевать, а появление газов из сапуна увеличиваться. И чем позднее будет обращено на это внимание, тем печальнее будет картина при вскрытии блоков: незастопоренные поршневые пальцы проделают такие борозды вдоль зеркала цилиндра, что при отсутствии запасных цилиндров мотор придется изъять.

Заварка в подобных случаях не всегда удается.

Возвращаясь к „собачьему нюху“ и „кошачьему слуху“ шофера, надо сказать, что в этих, до некоторой степени грубоватых сравнениях, заложены очень верные наблюдения.

Для иллюстрации можно привести следующее. Масло циркулирует по всем артериям, смазывающим мотор, кроме одного короткого канала, идущего от главной маслопроводной артерии к головному подшипнику. Этот канал засорился. Но он не мешает масляному манометру показывать исправность работы масляного насоса. Спокойное лицо шофера, поглядывающего от времени до времени на масляный манометр, вдруг изменяется. Глаза расширились. Он полон внимания. Его „кошачий слух“ не обманывает его. В моторе появился чуть слышимый стук. Шофер останавливает автомобиль, поднимает капот, прогазовывает мотор и слушает. Стук с каждой минутой становится явственнее. Сомнений нет. Он поспешно выключает мотор. Машину приводит в гараж на буксире. По вскрытии мотора обнаруживается, что в одном из шатунов подплавился подшипник.

Если бы шофер услышал стук в моторе несколько позднее и своевременно не остановил его работу, баббит из подшипника выплавился бы весь. Это могло повлечь за собой срыв подшипника с болтов и пробой картера мотора сорвавшимся шатуном или вышибание поршнем крышки цилиндра.

Гибель мотора в последнем случае предотвращена „кошачьим слухом“ шофера.

Но этот шофер еще не совершенство. У него не оказалось „собачьего нюха“. При наличии последнего мотор не был бы доведен до стука, а автомобиль был бы снят с работы не более как на половину дня. Дело в том, что баббит начинает плавиться при 215° Ц. Высшие сорта минеральных масел, употребляющихся для смазки автомобильных моторов, начинают разлагаться при температуре несколько меньшей. Поэтому, как только начал нагреваться подшипник, от разложения соприкасающегося с ним масла почувствовался бы запах горелого масла, который должен был заставить шофера остановить мотор, спустить из картера масло, продуть насосом и промыть керосином всю маслопроводную систему. На это ушло бы не более 4 часов времени, а автомобиль продолжал бы работать в полном порядке.

Третье обязательное качество искусного управления автомобилем — осязание, умение ощущать.

Сидя за рулем, шофер не видит ни одного колеса своего автомобиля. При длительной поездке камера может иметь достаточно времени для выпуска воздуха, пока обод колеса не начнет касаться дороги.

Если водитель, как говорят в среде шоферов, „бесталанный“, он не почувствует, что камера спустила воздух. Это повлечет за собой тяжелые последствия и большие убытки. Пробьет всю камеру, изуродует покрышку и обод колеса, может погнуться ось, лопнуть лапа мотора, поворотная ось и даже рама.

ВТОРОЙ АВТОДОРОЖНЫЙ КОНКУРС ЖУРНАЛОВ „ЗА РУЛЕМ“ и „СОВЕТСКОЕ ФОТО“

Первый автодорожный фотоконкурс, устроенный в прошлом году журналами „За Рулем“ и „Советское Фото“, прошел с большим успехом.

На конкурс поступило около трехсот фото, лучшие из которых были помещены в журнале „За Рулем“.

Успех конкурса позволяет редакциям „За Рулем“ и „Совфото“ объявить второй автодорожный конкурс.

Как и в прошлом году, содержанием снимка на конкурс может быть любая тема, относящаяся к автодорожному движению, т. е. освещающая наше дорожное, автомобильное, водомоторное и тракторное дело и практическую работу автодорожных коллективов на местах.

Образцы показательных (и в смысле достоинств и по своей непроходимости) дорог, переходов, и т. д., разнообразные местные способы передвижения, все относящееся к безрельсовому транспорту, практическая работа местных автодорожных коллективов — такова часть тем для конкурса.

В то же время за истекший год и в автодорожном строительстве, и в автодорожной работе произошли значительные изменения. Страна получила довольно много новых машин — „Форд „А“, тракторов, дорожных орудий и т. д. Резко поднялись размеры ассигнований на дорожное дело и начались большие дорожные работы. В круг работы Автодора включен трактор, сильно оживилась практическая работа автодорожных организаций.

Все это необходимо отобразить на убедительных фото-документах, все это надо показать Советскому Союзу, вытаскивая эти куски жизни порою из самых отдаленных уголков страны.

Желая, чтобы конкурс и его практические результаты носили бы действительно массовый характер и при помощи коллективных усилий всесторонне осветили бы поставленную тему, редакция журнала „За Рулем“ решила премировать 25 лучших снимков конкурса:

- 10 снимков по 1 разряду (15 руб. за снимок)
- 15 снимков по 2 разряду (10 руб. за снимок)

Кроме того, часть премированных снимков появится на страницах журнала „Совфото“ за особую плату. Все остальные снимки, присланные на конкурс и напечатанные в журнале „За Рулем“, будут оплачены по 5 руб. за снимок. Результаты конкурса будут объявлены в обоих журналах.

УСЛОВИЯ КОНКУРСА: 1. В автодорожном конкурсе могут участвовать все читатели журналов „За Рулем“ и „Советское Фото“. 2. Последний срок отправки снимков на конкурс — 1 сентября 1930 г. (считая по дате почтового штемпеля). 3. Снимки надо посылать в редакцию „Советское Фото“ (Москва 6, Страстной бульвар, 11). В левом нижнем углу конверта надо отчетливо делать пометку „На объединенный конкурс“.

Организуя второй объединенный конкурс, редакции журналов „За Рулем“ и „Советское Фото“ не сомневаются, что большое разнообразие сюжетов на поставленную тему, массовый принцип премирования снимков, соединенный с инициативой участников конкурса, дадут наилучшие результаты.

**НЕ ДОЖИДАЙТЕСЬ ПОСЛЕДНЕГО СРОКА — ДЕЛАЙТЕ СНИМКИ
НЕ СПЕША И ПОСЫЛАЙТЕ ИХ ЗАБЛАГОВРЕМЕННО!**

*Редакции журналов
„ЗА РУЛЕМ“ и „СОВЕТСКОЕ ФОТО“.*