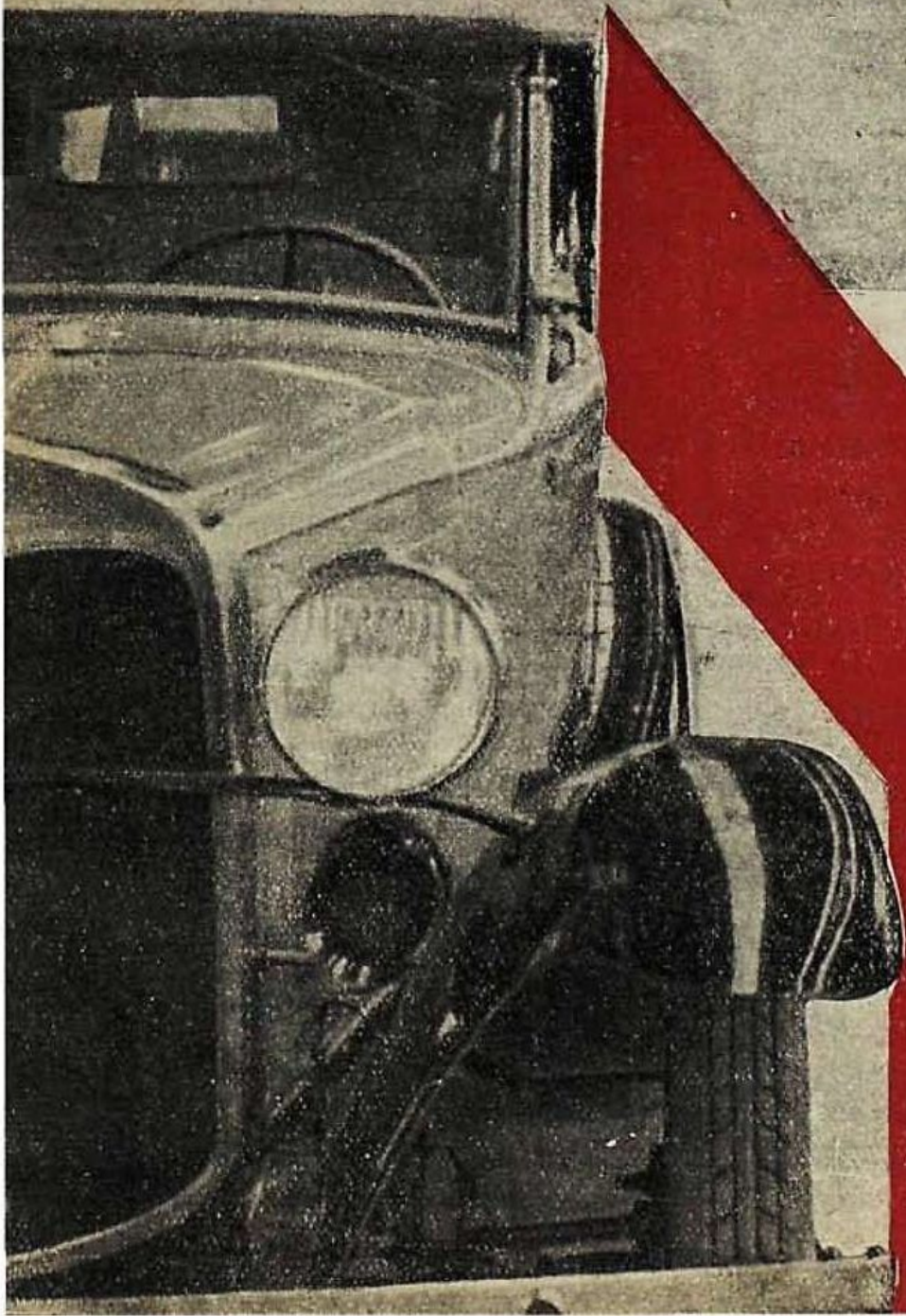
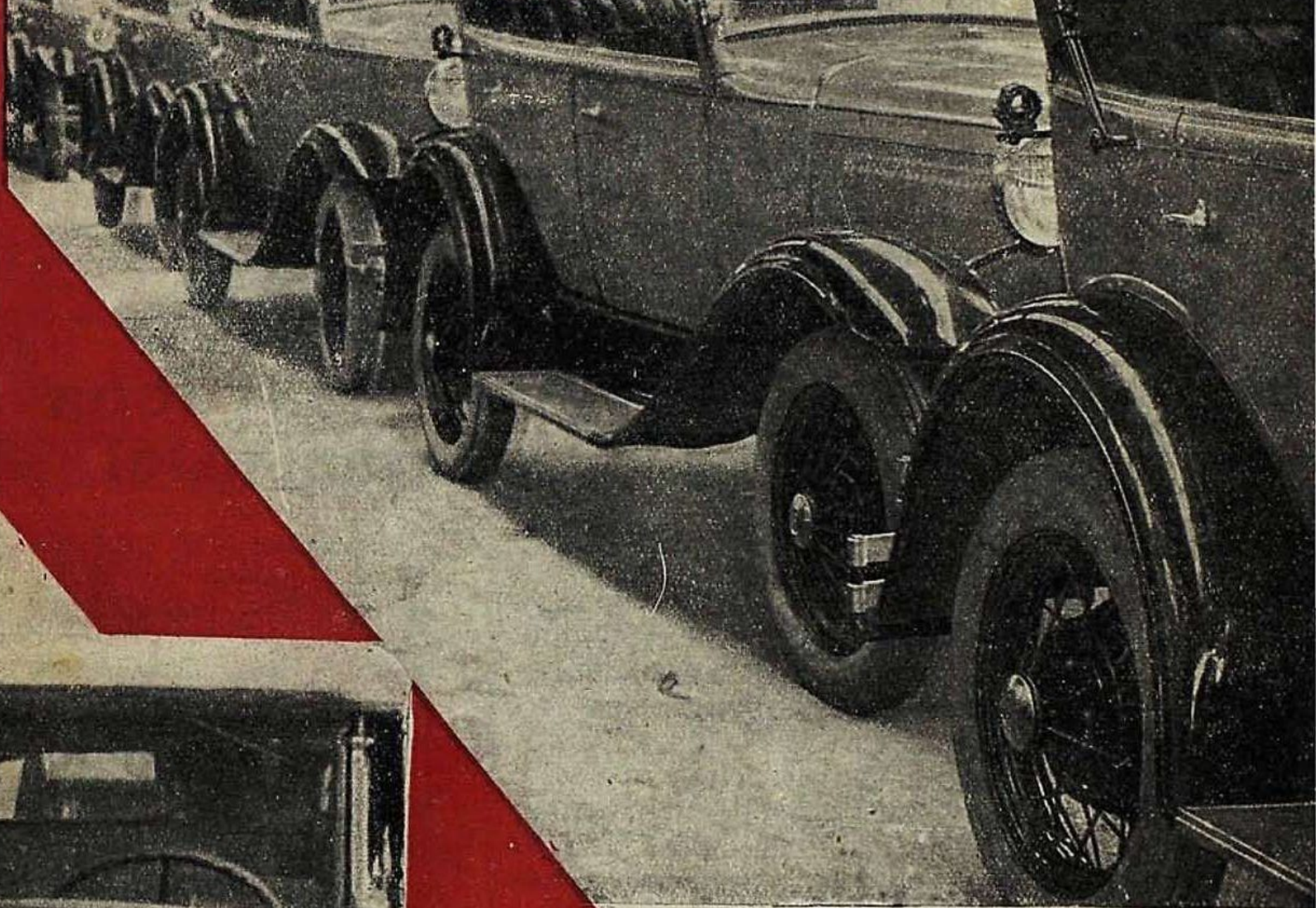


ЗА РУЛЕМ



ПРОИСКИ ВРЕДИТЕЛЕЙ, КОНТРЕВОЛЮЦИОНЕРОВ и ИНТЕРВЕНТОВ НЕ ОСТАНОВЯТ ПОБЕДОНОСНОГО ШЕСТВИЯ к СОЦИАЛИЗМУ СОВЕТСКОЙ СТРАНЫ, ПЕРЕВЫПОЛНЯЮЩЕЙ ПЯТИЛЕТКУ ВЕЛИКИХ РАБОТ

В ЧИСЛО ОПОРНЫХ ПУНКТОВ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ с КАЖДЫМ МЕСЯЦЕМ ВХОДЯТ НОВЫЕ ЗАКОНЧЕННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

НА СНИМКЕ — СОБРАННЫЕ МАШИНЫ СЪЕЗЖАЮТ с КОНВЕЙЕРА МОСКОВСКОГО АВТОСБОРОЧНОГО ЗАВОДА им. КИМ в ДЕНЬ ОТКРЫТИЯ

1930

23



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ
«АВТОДОР»

Третий год издания
Редколлегия: А. Брагин, Н. Беляев,
А. Головкин, В. Дмитриев, М. Кольцов,
инж. М. Кристи, инж. К. Купряков,
М. Превент, Н. Осинский,
Л. Мандельяну, И. Фельдман, проф.
Е. Чудаков, И. Халепский

СОДЕРЖАНИЕ

Будем всеми мерами экономить авторезину	1
Н. ГОРДИН.— В кратчайший срок наладить снабжение авторезиной	2
М. СОЛОМОНОВ.— Автообувь — узкое место	3
На фронте автотракторного строительства	4
П. КРАСНОВ.— Уралнефть утопает в грязи	7
Инж. А. КОРОСТЕЛИН.— Новый обтекаемый автомобиль	8
Обращение сотрудников Цудортоанса	11
АЛ. РУБАКИН.— Новинки в автомобильном деле	16
Инж. А. СТРАМЕНТОВ.— Хаос в строительстве подземной Москвы разрушает городские мостовые	18
Дороги и автомобили во всем мире	20
Автомобиль в пустыне	21
Повысим дисциплину среди шоферов	22
Автодорожный экран	24
По письмам рабкоров-автодорожцев	27
Библиография	30

БУДЕМ ЭКОНОМИТЬ РЕЗИНУ

ОГРОМНЫЙ рост наших внутренних потребностей и невиданные в нашей стране темпы автомобилизации, требуют громадного количества авторезины.

Из помещенных в этом номере „За Рулем“ материалов видно, что, например, в Белоруссии из-за отсутствия резины стоит целый ряд машин, прекращается автобусное движение, прерывается почтовая связь и т. д. Это объясняется тем, что, помимо других причин, количество продукции, выпускаемой советскими резиновыми заводами уже в этом году меньше потребности. Нужно со всей резкостью подчеркнуть, что и в будущем году количество продукции будет недостаточным для покрытия всего спроса.

Из такого положения могут быть, разумеется, три последствия. Первое и, конечно совершенно недопустимое для социалистической страны—часть автопарка будет и дальше простаивать. Также недопустим и второй случай — импорт заграничной резины.

Остается третье. Выход из положения, по которому должна пойти инициатива и энергия всей массы советских автоработников и автодорожцев, заключается в возможно большем продлении сроков службы и эксплуатации наличной и поступающей резины. Каждая советская покрывка и камера должны покрыть полностью тот километраж, на который они рассчитаны, и даже превысить его. Необходимо поэтому поставить перед всеми автоработниками и перед всеми автодорожцами вопрос о самом внимательном, самом бережном, самом заботливом отношении к автообуви. Вопросы хранения, эксплуатации, ремонта, наблюдения и ухода за резиной не должны ни на минуту ускользать из внимания автомобилистов и автодорожцев.

Каждый коллектив должен организовать конкурс на лучшего шофера, должен поставить здесь социалистическое соревнование.

Какой водитель покажет наиболее долгий срок пробега автопокрывок, у кого наименьшее количество проколотых камер, кто наиболее внимательно относится к устранению малейших неисправностей на резине? Кто, наоборот, позволяет шинам портигься от натекшего на пол гаража масла и бензина, какой водитель должен красоваться на видном месте гаражной или автодорожской черной доски, чьи портреты должны украшать столбцы автодорожской многотиражки или печатной газеты? Об этом должен подумать каждый работник гаража, каждый автодорожец, каждый рабкор нашего журнала.

Об этом должно подумать и Резинооб'единение, которому следует ввести премирование лучших, аккуратных, добросовестных шоферов, авторезина которых покажет наибольший километраж пробега. При интересе и внимании к этому важнейшему делу открываются громадные возможности добавочной экономии на пользу советскому хозяйству.

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.

НА УГРОЗУ КОНТРРЕВОЛЮЦИОНЕРОВ И ИНТЕРВЕНТОВ ОТВЕТИМ УКРЕПЛЕНИЕМ ОБОРОНОСПОСОБНОСТИ СОВЕТСКОЙ СТРАНЫ И ВЫПОЛНЕНИЕМ ПЯТИЛЕТКИ В ЧЕТЫРЕ ГОДА!

Насколько важен этот вопрос, показывает опыт зарубежных стран, располагающих большим чем у нас количеством резиновых заводов и готовой продукции. На Западе довольно широко применяется сдача авторезины в аренду, которая поставлена так, что пользование шинами свыше определенного километража значительно удешевляет прокатную плату за них. Любой западный шофер относится к авторезине с неменьшей внимательностью, чем советский водитель к наиболее капризным и ответственным частям двигателя.

Мобилизуя внимание на этот новый фронт автодорожной работы, „За Рулем“ надеется, что и эта мобилизация заставит всех автоработников прежде всего задуматься над тем, что каждый из нас может сделать на своем участке, в своем гараже, в своем коллективе, чтобы продлить срок службы нашей резины и сэкономить валюту.

С этого нового фронта боевой автодорожной работы мы и ждем донесений от наших читателей.

В КРАТЧАЙШИЙ СРОК НАЛАДИТЬ СНАБЖЕНИЕ АВТОРЕЗИНОЙ

Резинооб'единение должно изменить „обломовские“ темпы работы

В МОМЕНТ напряженнейших осенних перевозок, острого недостатка перевозочных средств, необходимости укрепления автобусной связи с районами, оторванными от железных дорог, почти весь грузовой и автобусный парк Белоруссии остался без резины.

Вследствие отсутствия покрышек и камер остановился целый ряд автобусных городских и междугородных линий. Совершенно прекратилось автодвижение в Бобруйске, Борисове; Гомельский, Могилевский, Витебский, Оршанский и другие автопарки имели простой большинства машин; автохозяйства выплатили десятки тысяч рублей обслуживающему персоналу парков, машины которых простаивают уже свыше двух месяцев из-за отсутствия резины.

Чем же объяснить срыв в снабжении авторезиной автохозяйств БССР?

Этими вопросами заинтересовалось Центральное Правление Автодора Белоруссии. Председатель СНК БССР т. Голодод отправил тревожные телеграммы Резинооб'единению, Цудортранс и ЦС Автодора.

Через несколько дней от шинного отдела была получена копия телеграфного предписания заводу „Красный Треугольник“ о срочном выполнении заказов БССР.

Все же, не поверив обещаниям Резинооб'единения, Центральное Правление Автодора БССР командировало своего представителя в Москву для выяснения причин задержки отгрузки.

Любопытно отметить, как завод выполняет предписания Резинооб'единения. В продолжении 4 дней завод № 1 в Ленинграде не давал Резинооб'единению ответа о выполнении заказов. Не дождавшись подтверждения, наш представитель выехал в Ленинград, и здесь по его настоянию начали искать дело с заявками Белоруссии. Правда, после этого отгрузка резины была выполнена в течение 2 дней, но это не исчерпало вопроса. Резина, отгруженная большой скоростью из Ленинграда 14 октября, до 23 октября в БССР не поступила. Здесь уже следует произвести расследование по линии Союзтранса или железной дороги.

Интересно заключение выделенной Центральным Советом Автодора бригады, выяснявшей

вопросы срыва снабжения и понижения качества нашей авторезины.

Бригада отмечает: „Белорусские организации, в том числе Госторгбел, Витебский коммунальный трест, Автодор в Бобруйске, Могилевский окрисполком и т. д. своевременно дали заказ Резинооб'единению на требуемое количество покрышек. Бригада не могла проверить выполнения этих заказов, так как учет отдельных заказов в Резинооб'единении отсутствует. Такое положение приводит на практике к явно отрицательным результатам. Резинооб'единение, приняв заказ, передает его для исполнения заводу и этим считает свои функции исчерпанными. О невыполнении заказа Резинооб'единение узнает лишь в том случае, если заказчик поставит его в известность, либо случайным путем, из газет, от бригад и т. д.“

Этим отчасти объясняется срыв снабжения резиной белорусского автопарка. Об'ективными причинами здесь отговариваться нельзя. Приходится ставить вопрос о работоспособности торгового аппарата Резинооб'единения. Одновременно необходимо произвести строжайшее расследование причин несвоевременного выполнения заказов „Красным Треугольником“.

Попутно о качестве резины. Заместитель председателя Резинооб'единения т. Добровольский указывает, что качество покрышек значительно улучшилось. Противоречивый ответ дает зав. конторой сбыта и снабжения т. Этин, указывающий, что нормальный пробег покрышек за последнее время с 22 000 км упал до 5—6 тыс. км. Следует указать, что в условиях Белоруссии, даже на шоссированных дорогах, были случаи, когда покрышки проходили только 2 700 км. Бригада отмечает, что вина ложится на Резинооб'единение, которое не с'организовало испытаний и опытов ни в гаражах, ни в лабораториях. И совершенно права бригада, выдвигая предложение — организовать в различных городах и различных условиях практические опыты по изучению качества резины. Необходимо привлечь к этому и автодорожные организации на местах, которые могут дать ценные указания.

Учитывая низкое качество резины и острый ее недостаток, казалось бы, Резинооб'единение должно было своевременно развернуть

сеть вулканизационных мастерских «Ю Союзу», обеспечивая их новейшим оборудованием. Что же получилось на практике? На предложение Белавтодора в начале 1930 г. организовать вулканизационную мастерскую в Минске Резинообъединение ответило отказом, считая, что «вопрос еще не разрешен» и что пока создается лишь одна опытная мастерская в Москве. Зачем в данном случае нужны «опыты» — неизвестно. Ведь за границей такие мастерские имеются в каждом населенном пункте и следовало бы только применить в их организации у нас заграничный опыт.

Мы требуем, чтобы Резинообъединение и Авторемснаб немедленно приступили к организации вулканизационных мастерских с тем, чтобы в наиболее крупных городах иметь уже их в 1931 г. Одновременно необходимо срочно организовать курсы для подготовки персонала для этих мастерских.

Параллельно с недостатком в организации снабжения и ремонта авторезины следует отметить крайнюю безалаберщину в выполнении Резинообъединением заказов мест. Как на пример, можно указать на следующее: для ма-

шин Я—5, работающих в БССР, Резинообъединение присылает 100 покрышек и ни одной камеры, для машин «Амо» присылают 200 камер и ни одной покрышки, а между тем почти все «Амо» и другие автомашины, требующие резину этого размера, стоят без нее. Не является ли это рекордным головотяпством.

Вывод один. Вопрос снабжения автомобильного парка Союза резиной, вопросы организации ремонта резины и попутно с этим вопросы планирования резинопроизводства на будущий год — требуют самого неотложного разрешения.

Если мы во всю ширь поставили вопрос об автомобилизации нашей страны, то нужно обеспечить автопарки необходимым количеством резины. ВСНХ, Автодор и другие организации должны немедленно перестроить планы производства резины в будущем году и довести его до размеров действительной потребности.

Те безобразия, которые происходили в снабжении Белоруссии, Башкирии, Урала и Сибири, должны быть тщательно расследованы и виновники их привлечены к ответственности.

Минск

Н. Гордин

АВТООБУВЬ—УЗКОЕ МЕСТО

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ Совет Автодора направил рабочую бригаду в Резинообъединение для выяснения причин резкого перебоя в снабжении автотранспорта резиной.

Бригада установила чрезвычайно формальное и бюрократическое отношение Резинообъединения к выполнению заказов. Выяснилось, что система учета выполнения отдельных заказов в Резинообъединении совершенно отсутствует. Производственный план основан, главным образом, на условной заявке потребителя, при чем эти заявки почти всегда бывают «с запросом». Резинообъединение автоматически сокращает заявки на 30—70 проц. без реального учета действительной потребности мест в автообуви. Таким образом в худшем положении оказываются добросовестные организации, которые пред'являют заявки в соответствии с потребностями.

Представитель Резинообъединения на специальном совещании при Автодоре сообщил, что основной причиной резкого сокращения заявок автохозяйств является диспропорция между потребностью внутреннего рынка в автообуви и возможностью ее удовлетворения. По приблизительным подсчетам на особый квартал (октябрь—декабрь 1930 г.) потребуется для удовлетворения автопарка 45 тыс. «гигантов» и 75 тыс. обыкновенных покрышек; между тем производственная программа нашей промышленности для внутреннего рынка исчисляется в 37 тыс. обыкновенных покрышек и 28 тыс. «гигантов».

Производственная программа Резинообъединения на 1931 г. исходила из необходимости доведения пробега автотранспорта до 100 км в сутки.

«Красный Треугольник» должен выпустить 900 тыс. покрышек при условии полного дооборудования этого завода (нужно поставить

3 котла для вулканизации покрышек). Ярославский комбинат до конца 1931 г. должен дать 60 тыс. обыкновенных покрышек и 20 тыс. «гигантов». Соотношение «гигантов» к покрышкам как 1:3 (каждый «гигант» равняется трем обыкновенным покрышкам).

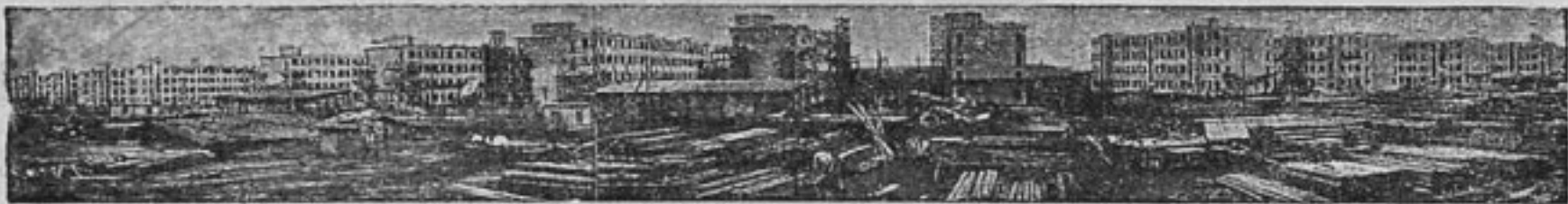
Ориентировочный подсчет показывает, что недоснабжение внутреннего рынка (при условии выделения для него 210 тыс. обыкновенных покрышек и 138 тыс. «гигантов») составит по обыкновенным шинам около 15 проц. и по пневматикам около 30 проц.

Мероприятия Резинообъединения по удовлетворению автотранспорта резиной на особый квартал и особенно на 1931 г. признаны совещанием Автодора явно недостаточными. Необходимы иные темпы и методы работ Резинообъединения для того, чтобы добиться полного снабжения машин авторезиной.

Резинообъединение обязано поставить своей первоочередной задачей срочную организацию сети вулканизационных мастерских. Совершенно недопустимо, что мы не можем использовать мало порченные покрышки и бросаем их в утильсырье только по той причине, что до сих пор у нас нет вулканизационных мастерских. Их нужно организовать еще в течение особого квартала не только в Москве, но и во всех тех районах, где имеется автопарк. Несколько вулканизационных мастерских в Москве уже загружены на много месяцев вперед.

Автодорская общественность должна пристально следить за ходом выполнения программы резинопромышленности, должна всячески содействовать ей в выполнении производственной программы и в своевременном и равномерном распределении продукции.

М. Соломонов



Общий вид строительства социалистического города на Нижегородском заводе к концу октября 1930 г.

НА ФРОНТЕ АВТОТРАКТОРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка тридцать вторая

Мы сигнализируем о чрезмерном разбухании смет на строительствах. — Завод „АМО“ и Сталинградский усиливают темпы, остальные (Нижегородский, Харьковский и Челябинский) резко отстают от планов. — Снабжение материалами на всех стройках попрежнему весьма скверное. — Автострой ввел единоначалие на площадке Нижегородского завода, но перелома пока не замечается. — Московский автосборочный завод пулся в ход 6 ноября.

УКАЗАНИЯ партии и правительства о снижении стоимости строительства до сих пор ни аппаратом ВАТО, ни стройками не усвоены, и стоимость отдельных строительства растет.

Возьмем такой пример. В Москве применяются три типа дорог: для слабого движения — стоимость 4 р. 45 к. за один кв. м, для среднего движения — 5 р. 27 к. и для сильного движения — 6 р. 16 к. Основным материалом для дорожной коры является щебенка, которую, как известно, доставляют в Москву из-за отсутствия здесь каменоломен. В Челябинске имеются богатейшие каменоломни, которые до войны обслуживали постройку всей Сибирской магистрали. При этих условиях казалось бы, что Челябинский тракторный завод должен у себя сооружать дороги по цене значительно ниже московской. Между тем, там проводят шоссе, которое обходится в 26 р. 40 к. за один кв. м.

Этот возмутительный случай, к сожалению, не является исключением. Сталинградский тракторный завод имел генеральную смету в 97 млн. руб., Харьковский в 98 млн. руб., Нижегородский автозавод в 111 млн. руб. Вскоре Нижегородский завод дошел до 156 млн. руб., а затем довел эту цифру до 192 млн. руб., Челябинский вначале оценил свое строительство в 204 млн. руб., а затем в 232 млн. руб.

Через семь месяцев, когда был декретирован новый жесткий лимит снижения стоимости

строительства, все стройки ВАТО представили новые сметы, но не снижения, а увеличения стоимости: Сталинградский — 138 млн. руб., Харьковский 119 с половиной млн. руб., Нижегородский автозавод 251 млн. руб. и Челябинский — в июле 270 млн. руб., а в ноябре 326 млн. руб.

Общая оценка всех строек на 15 ноября такова: темпы продолжают усиливаться на заводе „АМО“ (УРРА). За октябрь выполнено 60 проц. общего квартального плана. Сталинградский тракторный завод также перевыполнил план и сделал за октябрь 44 проц. квартального плана. Все остальные заводы сдают занятые позиции, и усиления темпов на них не наблюдается.

С обеспечением строительными материалами, к сожалению, попрежнему на всех заводах дело обстоит неблагоприятно. Нижегородский автозавод сообщает, что снабжение материалами местной заготовки ухудшается: запас гравия, бута и песка исчерпан полностью. Текущие поступления далеко не обеспечивают бесперебойного хода работ. Харьковский продолжает испытывать недостачу в цементе. Он, между прочим, присылает совершенно необоснованные заявки на материалы. Недавно Харьковский тракторный завод затребовал от ВАТО 25 тыс. кг свинца для стыков труб и тоннелей. На требование ВАТО обосновать такую чрезмерную заявку Харьковский завод сумел обосновать нужду в свинце не на 25 тыс. кг, а только на 1 627 кг.

Челябинский тракторный завод затребовал на особый квартал 300 т асфальта для специальных работ, но когда ВАТО потребовало обосновать это чрезмерное количество, Челябинский завод ответил, что остроты в этом вопросе нет и он на своем требовании не настаивает...

С обеспечением рабочей силой благополучно обстоит лишь на Харьковском заводе, где имеется рабочих и служащих 15 720 человек, против 11 454 на 1 октября. В Автострое количество рабочих как и раньше 10 100 человек и попрежнему имеется нужда не менее чем в 5 тыс. человек. В Челябинске на 10 тыс. рабочих свыше 2 тыс. слу-



Митинг на автосборочном заводе им. КИМ в Москве в день открытия (6 ноября)

жащих и таким образом один служащий приходится меньше, чем на 5 рабочих.

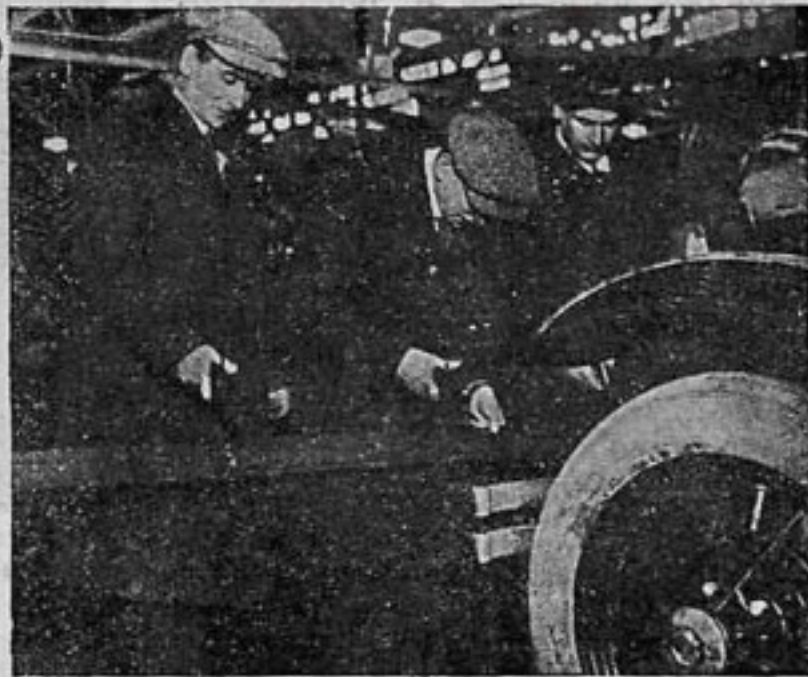
В обеспечении производственным оборудованием никакой четкости на стройках до сих пор нет. Харьковский завод разместил заказы почти на все разрешенное ему импортное оборудование и испытывает затруднение по размещению заказов на внутрисоюзное оборудование на сумму 11 200 тыс. руб. Менее благоприятно с размещением заказов на оборудование у Автостроя, спецификации которого до сих пор уточняются в разных инстанциях. Челябинский завод в связи с передвижкой его пуска в ход до 1 октября 1931 г. продолжает уточнять свой технологический проект и к размещению оборудования не приступил. Что касается ВАТО, то в нем, хотя и создана группа по руководству заказами оборудования строящихся заводов, но до сего времени не приглашен руководитель группы, и поэтому руководства заказами фактически не имеется.

Ход проектирования по всем заводам рисуется в неблагоприятном свете. Харьковский завод продолжает жаловаться на задержки проектов; Госпроектстрой задерживает чертежи проектов кузницы и литейной и специальных работ в цехах. Автострой все еще не имеет окончательного проекта водопровода, канализации и теплоэлектроцентрали. Челябинский завод не имеет еще проекта водопровода и канализации (порученных Коммунстрою в Ленинграде), проекта теплоэлектроцентрали и литейного цеха.

На обоих сборочных заводах положение вполне благоприятное. На Нижегородском сборочном заводе в сентябре и октябре план сборки автомобилей выполнен полностью.

Московский сборочный завод пущен в ход 6 ноября, при чем он намерен собрать в ноябре 170 машин, в декабре 400, в январе 1000 машин и в феврале полную норму в 2 тыс. машин, если придут части для сборки из Америки.

На открытии Московского автосборочного завода выступали с речами гг. Каминский



Председатель ВАТО т. Осинский перерезает ленту на конвейере в момент спуска первого автомобиля на московской автосборочной

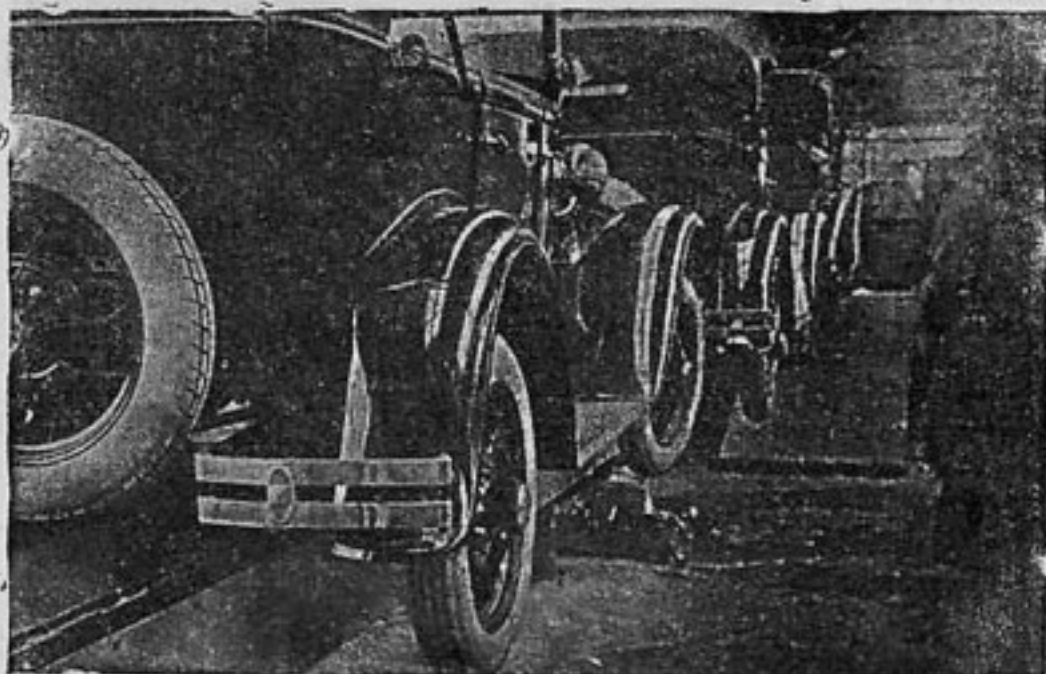
(секретарь МК ВКП(б), Осинский, Дмитриев, Дыбец и др. Все ораторы подробно останавливались на огромной ценности завода, который сооружен по последнему слову заграничной техники. Они отмечали, что пуск завода — лучший ответ всем оппортунистам, не верящим в темпы нашего строительства. Нытики и маловеры, мешающие успешному строительству социализма, должны уйти прочь с дороги и не мешать тем, кто бодро и уверенно шагает на основе генеральной линии партии к победе социализма в нашей стране.

Большинство рабочих Московского сборочного завода — молодежь и комсомольцы. На митинге по поводу пуска завода единогласно принято предложение о наименовании завода именем КИМ.

На Автострое ведется большая работа по освобождению нашей автопромышленности от заграничной зависимости. В настоящее время мы уже совершенно освободились от заграничных в отношении следующих частей: грузовые кузова, авторезина, подушки, спинки, шоферский инструмент, свечи, лако-краски, тавот, держатель запасного колеса, вентиляционный ремень, боковое и заднее стекло. Все эти части мы успешно изготавливаем в СССР и не покупаем их за границей.

Кроме этого практически вполне благоприятно разрешается вопрос об изготовлении в СССР следующих частей: деревянные кабины, фары и фонари, переднее стекло „Триплекс“, аккумуляторы и карбюраторы. В ближайшее время мы освободимся от заграничной зависимости и по этим частям.

Строительство нового города при Нижегородском автозаводе протекает настолько успешно, что в ближайшие дни будут заселены пер-



Шеренга автомобилей на конвейере московского автосборочного завода

вые пять домов. Следующие пять домов (все каменные и четырехэтажные) будут заселены к 1 декабря и еще пять домов к 1 января. Остальные, ныне строящиеся 15 домов, будут заселены в феврале — марте 1931 г. К постройке яслей и детских садов еще не приступали, но в ближайшие дни этот вопрос должен быть разрешен в благоприятную сторону. В настоящий момент никаких бытовых учреждений не построено, поэтому этими домами можно пользоваться пока как общежитиями барачно-казарменного типа, и срочно придется строить клубы и столовые, чтобы в этих домах организовать жизнь на новых социалистических началах.

Объектами строительства нового города на особый квартал намечаются: жилые здания — 125 домов, куда входят дома-коммуны и дома с индивидуальными квартирами; 54 дома яслей по 100 детей в каждом, детские сады на 3600 детей, школы семилетки для обучения 4 тыс. человек, больничный город, поликлиника, хлебозавод, фабрика-кухня, холодильник, овощехранилище, продовольственные магазины, сельскохозяйственная ферма, товарные склады, универмаги, бани, прачечные, гостиница, дом советов, дворец культуры, ин-



Внутренний вид рессорного цеха автозавода после установки конструкций

тернат для учащихся, пожарное депо, мусоросжигательная станция, центральная телефонная станция, гараж для автобусов, водная станция и стадион и, наконец, огромный профтехкомбинат. Работами первой очереди являются: жилища со всеми бытовыми условиями, фабрика-кухня, хлебозавод и профтехкомбинат. Эти работы будут вестись без остановки весь зимний сезон.

15 ноября 1930 г.

М. Козлов

РАБОЧИЙ АВТОСТРОЯ о СВОЕЙ РАБОТЕ на ЗАВОДЕ ФОРДА

ПРИЕХАЛИ мы в Детройт 29 февраля группой в 22 человека.

На другой день нас разместили в зависимости от специальности по цехам. Меня назначили в механический цех для изучения обработки коленчатого вала. Стали оформлять документы. Был у доктора, который очень внимательно осмотрел меня, попробовал мускулы руки специальным приспособлением и написал, что я вполне отвечаю всем требованиям медицины для принятия на завод по условиям Форда.

На другой день я вышел в цех. Меня представили главному мастеру механического отдела, который очень внимательно ко мне отнесся и передал мне, чтобы за справками или в случае затруднений в моей работе я обращался к нему.

Меня направили изучать обработку коленчатого вала, начиная с первой операции. Первое впечатление, которое на меня произвел механический цех, было хорошим. Всюду образцовая чистота, стройными рядами стоят станки и каждый рабочий занят своей работой. Этому порядку способствует конвейерная система, устраняющая обычный беспорядок, который наблюдается на других заводах. Скопления возле станка готовых изделий и брака у Форда нет. Каждый станок выпускает свою продукцию под известным номером производящего станка. Этот номер отмечается на изготовляемой детали. Каждый час работы учитывается, и ежед-

невно вывешивают на доске сколько, какой станок и на какой операции сделал браку. Соответственно этому администрация принимает те или иные меры.

Первая операция коленчатого вала—это центровка вала по норме Форда. Нужно сделать (процентовать) на центральном станке, снять и повесить на подвесной конвейер 100 штук в час (на двух рабочих). Это самая трудная работа. Вал весом до 20 кг. В течение 8 часового дня до того наработаешься, что после работы часа два лежишь без движения дома в постели, и так в продолжение месяца, пока не втянешься в темп работы.

Нам были даны задания при изучении обработки той или иной детали достигнуть нормы, которую дает фордовский рабочий и только после этого переходить на обработку следующей операции. Мы это строго выполняли и этим заслужили уважение со стороны как рабочих, так и администрации Форда.

Были такие случаи, особенно на трудных операциях: стараешься догнать норму фордовского рабочего, с тебя льет пот; они наблюдают, что получится из твоего старания, и когда в конце-концов в продолжение 3-4 часов выполняешь установленную норму, то форман или бос подходит к тебе, хлопает по плечу и говорит: „окей веригуд ворк“ (Это значит „хороший рабочий“) и переводит тебя на следующую операцию.

Н. И.

К моменту печатания номера начался процесс вредителей и контрреволюционеров, — так называемой Промпартии. Редакция в очередных номерах осветит предательскую деятельность вредителей в дорожном и автотракторном деле.

УРАЛНЕФТЬ УТОПАЕТ В ГРЯЗИ

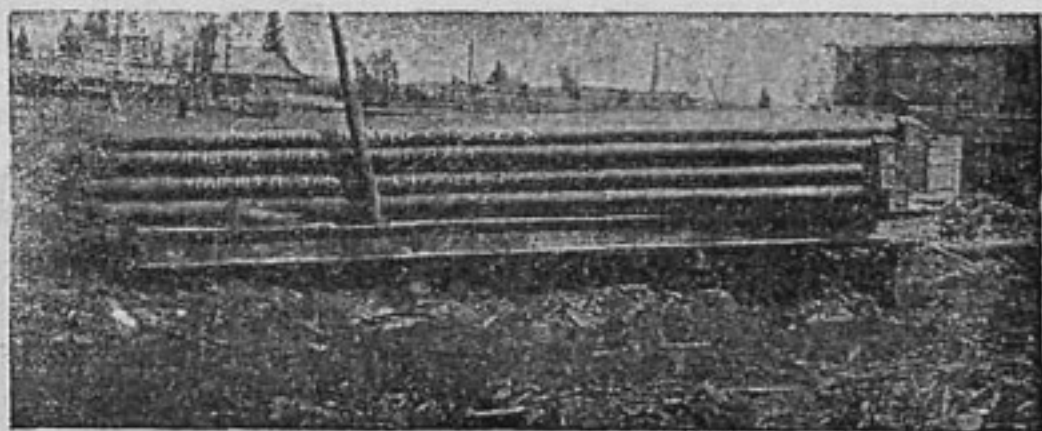
УРАЛЬСКАЯ нефтяная промышленность начала свое существование всего около года назад.

Первый промысел Уралнефти создается в глуши на Урале, в селе В. Чусовские Городки, в 80 км от Перми.

Чусовские Городки — место историческое: отсюда Ермак начал завоевание Сибири. Зато грязь и бездорожье в Чусовских Городках тоже исторические.

Местная почва — сплошь жирная глина. В осеннее и весеннее время местные крестьяне ездят главным образом верхом. Период бездорожья в районе тянется около 4 месяцев в году.

Когда еще не было промысла в этом районе, то телеги местами проходили по мху и траве (во время периода дождей). Но с приходом Уралнефти мощ-



Из-за отсутствия труб строят буровые, а трубы застряли в грязи
Фото Ф. С. Маленцова



По дороге к Чусовским Городкам безнадежно застряли три „АМО“. Выручает только гусеничный „Коммунар“



Так ездят по дороге, постройка которой стоила 40.000 за километр

ные „Коммунары“ и „Ганномаги“ развезли всю глину, превратив дорогу в сплошное глиняное месиво.

В текущем, вернее уже истекающем строительном сезоне, предполагалось провести около десяти км шоссейной дороги от главных складов до железнодорожной станции, к буровым

и механическим мастерским. Организовался дорожный отдел, но без специалистов.

Все лето несколько сот рабочих сыпали гравий и глину на дороги и утрамбовывали эту смесь ручными трамбовками. Катка не было. Много раз обращалась Уралнефть со слезными телеграммами

во все областные и союзные организации, но катка так получить и не удалось. Дороги по-прежнему трамбовались вручную. Проходил трактор и разворачивал всю дорогу.

Наконец, решили сделать самодельный каток. Испортили новый тартальный барабан, отточили его кругом. В раме приделали ящики для груза, навалили туда камней. Много дней катал „Коммунар“ этот каток, но он оказался легок. Не только тракторы и машины разворачивали дорогу, но новая дорога сразу давала колеи от колес даже пустой телеги. Наконец, эту затею бросили, снова выплыли на сцену ручные трамбовки и таким образом „затрамбовали“ по 40 000 руб. на км, — но дорог не получилось.

Уралнефть осталась и без денег и без дорог. Сейчас в период дождей стал транспорт. Из-за транспорта останавливается производство. Проходка бурения в буровых скважинах резко снизилась. Таким образом, из-за одного катка срывается программа бурения новых скважин и промфинплан.

Не слишком ли тяжелые для Союза последствия вызывает отсутствие одного скромного катка?

П. Краснов

ЧИТАТЕЛЯМ, ЖЕЛАЮЩИМ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В КОНКУРСЕ на распространение журнала „ЗА РУЛЕМ“ следует сообщить свою фамилию и адрес в редакцию (Москва 6, Страстной бульвар, 11). Редакция бесплатно вышлет общественным распространителям руководящий и рекламный материал.

НОВЫЙ ОБТЕКАЕМЫЙ АВТОМОБИЛЬ

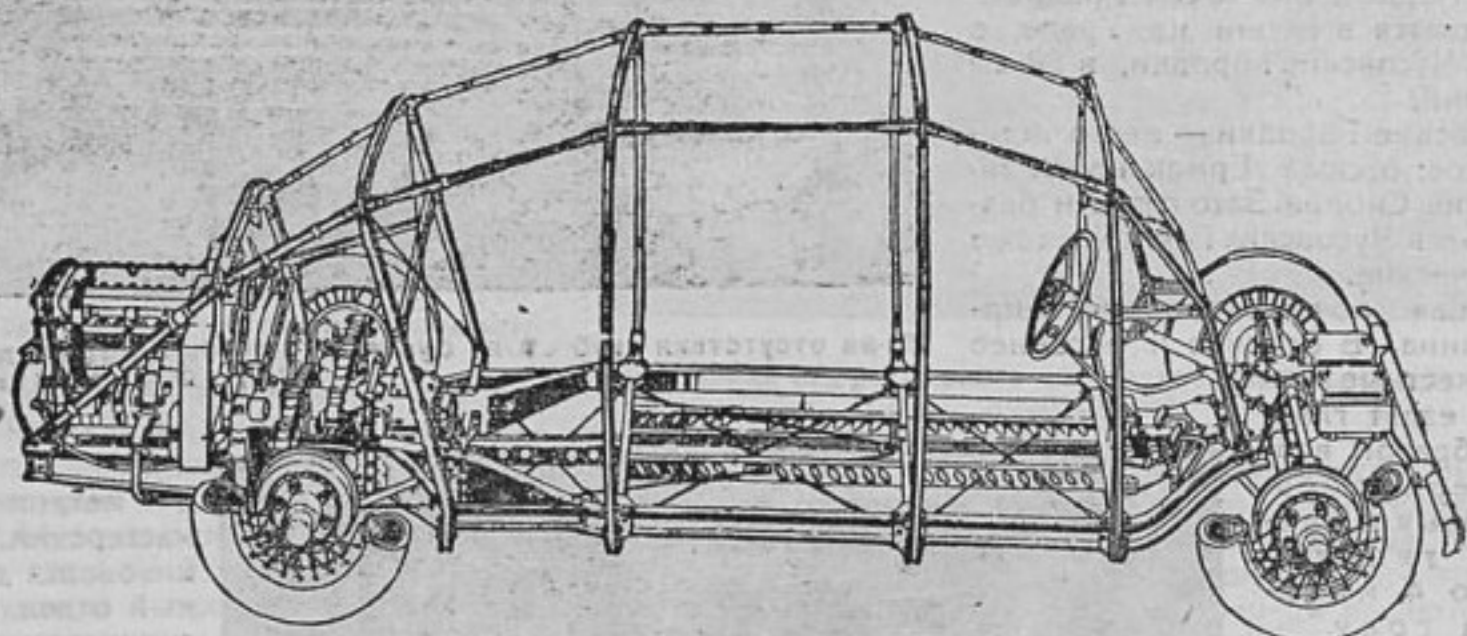


Рис. 1. Схема устройства обтекаемого автомобиля Бюрней

ЭТОТ автомобиль построен в Англии Деннистоном Бюрней, конструктором знаменитого дирижабля „R-100“. С полной нагрузкой в 7 пассажиров новый автомобиль свободно развивает 110 км/час при мощности двигателя лишь в 22 л. с.

Главнейшая особенность его заключается в необычайной внешней форме и в расположении двигателя в самой задней части шасси (рис. 1 и 2). Обтекаемая форма корпуса значительно снижает нужную мощность двигателя. Известно, что нормальный автомобиль при скорости движения в 95 км/час теряет от сопротивления ветра 75 проц. своей мощности. У автомобиля Бюрней эти потери значительно меньше. Корпус имеет вполне обтекаемую форму и даже фары у него спрятаны в специальные выемки корпуса.

Рама образует одну жесткую конструкцию со всем корпусом (рис. 3). Все колеса имеют независимую подвеску. Для наивыгоднейшего расположения центра тяжести двигатель помещен в задней части, а аккумуляторные ящики — в передней части автомобиля. Такое необычайное расположение механизмов дает автомобилю полную безопасность движения и отличную поворотливость. При скорости движения в 110 км/час автомобиль может повернуться с радиусом в 12 м.

Рама состоит из двух длинных боковых, загнутых по концам вверх балок. Они связаны тремя

поперечинами. Параллельно главным балкам проложены две легкие добавочные стальные балочки для повышения жесткости всего шасси.

Двигатель — 8-цилиндровый (66 × 108 мм) завода „Беверлей Барнис“ с рабочим объемом в 2956 куб. см. Клапаны поставлены под углом в 45° и управляются двумя кулачковыми валиками, расположенными сверху цилиндров. Максимальная мощность двигателя — 80 л. с. при 3600 об/мин.

Двигатель прикреплен к шасси в трех точках на резиновых прокладках. По одну сторону двигателя расположены электрическая бензиновая помпа Текалемит с фильтром, карбюратор и динамо-стартер, а по другую — боббина, водяная помпа и масляный фильтр. От выхлопной трубы двигателя идет отопительное устройство системы Терморад для ног пассажиров.

От механизма сцепления (однодискового типа), расположенного в одном блоке с двигателем и коробкой скоростей, движение с помощью пустотелого валика с червяком передается к задней ведущей оси автомобиля. Коробка скоростей имеет 4 передних и 1 заднюю скорость. Третья скорость — прямая — применяется во всех случаях нормальной работы автомобиля. Четвертая — высшая скорость бесшумного типа — применяется при движении на длинных прямых участках пути или уклонах, где нагрузка на двигатель незначительна. Передаточные отношения для разных ступеней скорости следующие: I скорость 14,5:1; II — 8,6:1; III (прямая) — 5,2:1 и IV (бесшумная) — 4:1. Передача заднего хода — 14:1. Рычаг перемены передач очень прост по конструкции и удобен в действии.

От конца пустотелого валика (с червяком) к колесам отходят два коротких карданных вала с универсальными шарнирами и тормозами у каждого колеса. Плоскости тормозных барабанов сохраняются в строго вертикальном положении с помощью радиальных тяг, напра-

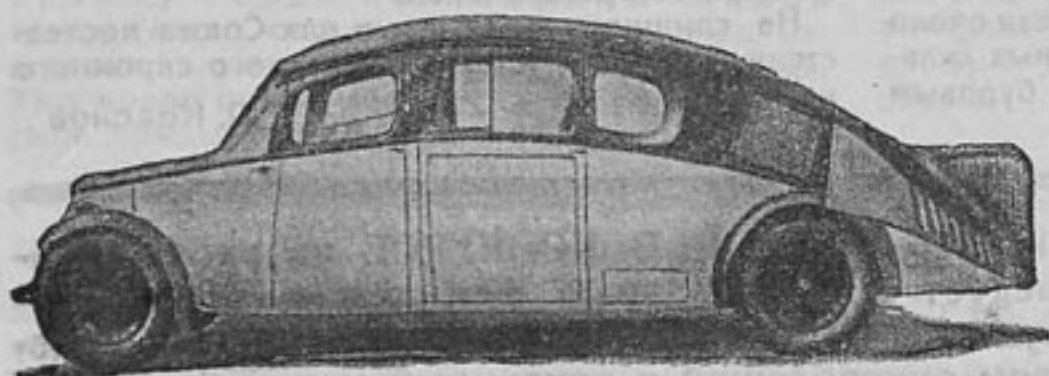


Рис. 2. Внешний вид обтекаемого автомобиля

вложенных под углом в 45° к главным балкам шасси. Другие радиальные тяги, расположенные над ведущей осью и параллельно ей, обеспечивают взаимную параллельность колес в моменты их движения на подъеме или спуске.

Охлаждение двигателя производится двумя большими радиаторами, установленными по обе стороны переднего конца двигателя. Воздух поступает в радиаторы через большие отдушины в капоте и засасывается двумя вентиляторами, приводимыми в действие от кулачковых валиков помощью кожаных ремней V-образного сечения. Циркуляция воды достигается одной помпой.

Двойное рулевое управление системы Бишоп установлено на средней линии автомобиля. Рычажки дроссельного клапана, зажигания и освещения расположены на рулевом колесе и действуют очень надежно и удобно. Колеса свободно поворачиваются на угол 45° на любой скорости движения автомобиля.

Подвешивание шасси к колесам выполнено очень хорошо. Задняя ось покоится на коротких кантилеверных рессорах, а передняя — на длинных перевернутых полуэллиптических рессорах, пальцы которых скользят в прорезах цилиндрических бронзовых отливок, укрепленных на специальных деталях, несущих ступицы осей (рис. 4).

Рулевое управление снабжено амортизатором Адамса, состоящим из круглой отливки с резиновой втулкой, внутри которой помещена зубчатая стальная деталь, связанная с рулевой тягой. Все возникающие в рулевой тяге усилия вызывают поворот зубчатки и кручение резиновой втулки. Рулевая тяга только

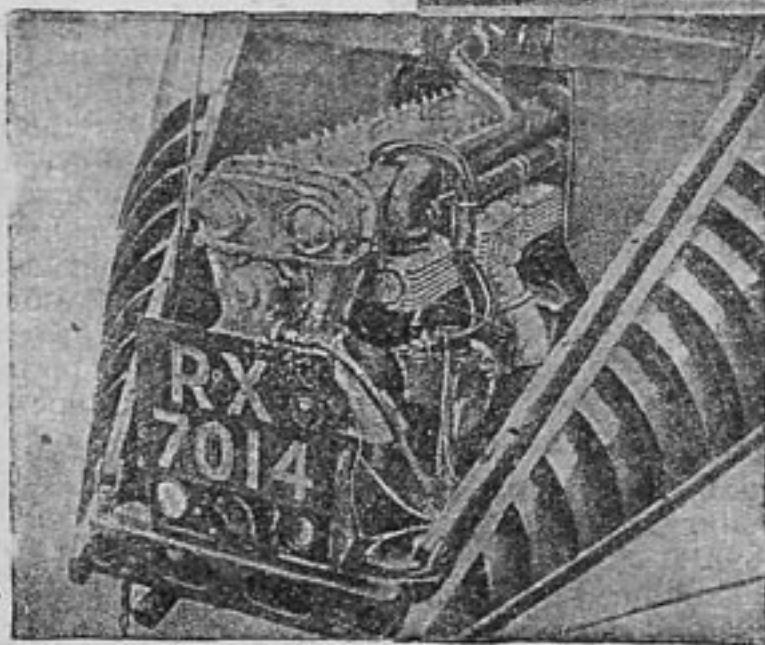
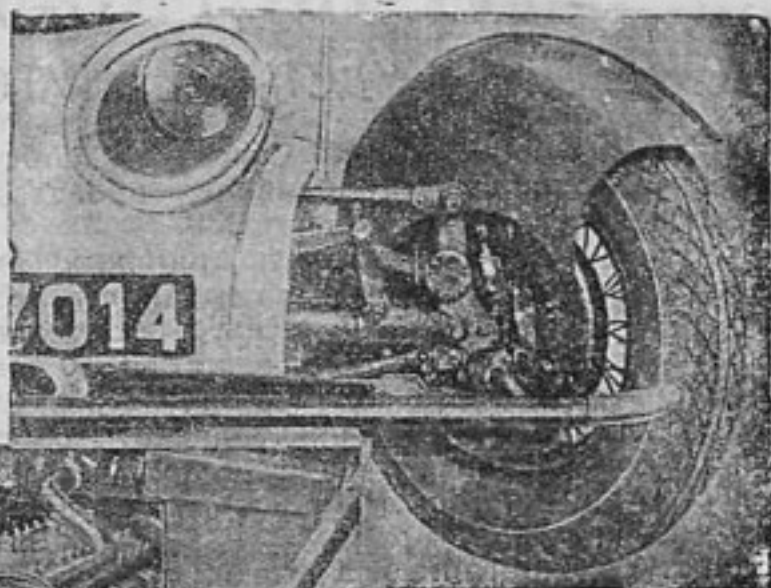


Рис. 3 и 4. Внешний вид мотора (слева) и подвески колес автомобиля Бюрней (справа)

деформирует резиновую втулку, но нигде дальше не передает действующие на нее внезапные удары и толчки, вредные для всего механизма автомобиля.

Гидравлические 4-колесные тормоза типа Локкад с диаметром барабанов в 350 мм действуют от педали. Вторая система тормозов действует только

на задние колеса от рычага.

Колеса системы Рудж-Витворт упряты в корпус автомобиля и почти не оказывают сопротивления движению от ветра.

Машина дает необычайно быстрый разгон на 3-й скорости. От 15 до 50 км/час машина развивает скорость в 12,5 сек., а до 65 км/час — в течение 19 сек.; на 2-й скорости тот же разгон получается в 8 сек.

Вес заправленного автомобиля равен 1 950 кг. Цена — 15 000 руб.

РАБОТА ОБЩЕСТВЕННЫХ РАСПРОСТРАНТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА

ОСНОВНАЯ задача распространителя наиболее перевести тираж журнала на подписку, по возможности — долгосрочную.

Для этого необходимо всем коллективам проверить своих общественных распространителей и выделить новых, где их нет; назначение должно носить серьезный характер. Надо, чтобы выдвинутый товарищ действительно хотел и мог работать.

Нужно добиться, чтобы не только он, но и весь коллектив смотрел на эту работу, как на серьезную культурно-пропагандистскую задачу. Работой общественного распространителя является не только регистрация желающих подписаться или, как иногда бывает (худший метод работы), навязывание журнала, но постоянная, планомерная популяризация журнала. Информация на собраниях, использование заводской печати, коллективное обсуждение затронутых в журнале или ка-

сающихся журнала вопросов, устройство хорошей витрины журнала у себя на предприятии, индивидуальная беседа, социалистическое соревнование на большой охват подпиской — вот живые методы работы, которые должен использовать общественный распространитель.

Вместе с бюро коллектива, при участии ближайшего газетного бюро почты или же инструктора по массовой работе распространения изд-ва „Огонек“ он устанавливает контрольные цифры на распространение журнала, добиваясь выполнения и превышения их в своем коллективе. Редакция и издательство всегда придут на помощь товарищу путем консультаций и практических указаний. Сообщив свой адрес издательству, общественные распространители получают „памятку о работе“, рекламный материал и практические указания.

Работу общественных распространителей редакция и издательство будут учитывать и за лучшие достижения премировать.

СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОЖНЫХ МАШИН

БУДЕТ СДВИНУТО с МЕРТВОЙ ТОЧКИ

5 НОЯБРЯ Экономический Совет РСФСР обсудил вопрос о развертывании производства дорожных машин в СССР.

Чтобы выполнить дорожную пятилетку по исчислениям ВСНХ необходимо выработать разного рода дорожно-механического оборудования на сумму до 600 млн. руб., и из них на 300 млн. руб. специальных дорожных машин. Эти крупные затраты на механизацию дорожных работ быстро себя оправдают, так как дорожное строительство при помощи машин обходится в 3—4 раза дешевле ручной работы.

Единственный крупный Онежский завод выпускает крайне недостаточное количество дорожных машин, и потребность в них в среднем удовлетворяется в пределах 20—25 проц. В дальнейшем, когда полностью выявятся потребности колхозного сектора (до сих пор колхозные организации сами не знают, сколько им требуется дорожных машин), голод в дорожном оборудовании еще более усилится.

Становится все более очевидным, что нехватка дорожных машин в 1931 г. перекладывает основную тяжесть выполнения дорожной пятилетки на последние два года.

Предложение ВСНХ дальнейшее производство дорожных машин специализировать по различным типам заводов, должно обеспечить массовое производство этих машин.

Помимо завода „Кубаноль“ и Онежского решено приступить к постройке четырех новых заводов дорожных машин. Один из этих заводов намечается в Самаре, второй — в Свердловске, третий — в Ростове-на-Дону и четвертый — в Москве. Строительство всех этих заводов надо начать в 1931 г. и закончить в 1932 и 1933 гг.

Некоторое опоздание с постройкой новых заводов приведет, по мнению ВСНХ, к тому, что кризис в снабжении дорожного строительства машинами сможет быть полностью ликви-

дирован лишь к началу второй пятилетки, т. е. после того как развернется работа всех новых заводов дорожных машин.

Госплан РСФСР находит, что установка хозорганов строить заводы дорожных машин в тех районах, которые будут потреблять это машинное оборудование, — правильна.

Вследствие большого недостатка машин следовало бы срочно, до окончания постройки новых заводов, приступить к расширению производства машин на Коломенском и других действующих машиностроительных заводах. Госплан прав, настаивая на том, чтобы в строго плановом порядке распределять дорожный инвентарь и обеспечить важнейшие участки дорожного строительства.

В результате обсуждения этого вопроса Экономический Совет РСФСР предлагает Всесоюзному тресту дорожного машиностроения разработать вопрос о всемерном расширении производства дорожных машин в СССР и обеспечения его необходимыми финансовыми и материальными ресурсами. Действующие заводы дорожных машин — Онежский и „Кубаноль“ — должны быть переоборудованы и значительно расширены.

Должно быть категорически запрещено всякое сокращение производства дорожных машин как на крупных, так и на мелких заводах. В частности это указание относится к Коломенскому заводу.

Новые заводы дорожных машин должны быть построены в таких местах, которые гарантировали бы бесперебойное обеспечение их сырьем, в особенности металлом. Каждое такое предприятие должно иметь определенный рынок сбыта, чтобы не приходилось, например, машины, производимые на Северном Кавказе, перебрасывать, скажем, на Урал или наоборот.

М. Ш.

ПРОГРАММА ДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ РАСШИРЯЕТСЯ

СОВЕТ Труда и Оборона предложил ВСНХ СССР в месячный срок организовать трест по дорожному машиностроению. Программа по дорожному машиностроению на 1931 г. должна быть установлена не менее, чем в 50 млн. вместо фактической выработки в 8 млн. руб. в 1929/30 г.

Конкретную программу по дорожному машиностроению ВСНХ должен внести на утверждение СТО.

Организуемому тресту по дорожному строительству будут переданы следующие заводы и предприятия: Рыбинские машиностроительные мастерские, Онежский завод (в Петрозаводске), Кременчугский машиностроительный завод и завод „Кубаноль“ (в Краснодаре).

Для выполнения программы по дорожному строительству СТО признал необходимым приступить в 1931 г. к строительству завода слож-

ного дорожного машиностроения в Москве, возложив ответственность за эту работу на Моссовет, а также заводов дорожного машиностроения в Ростове (для обслуживания Северного Кавказа и Закавказья), в Свердловске (для Урала и Сибири), в Самаре (для Поволжья и Средней Азии) и на левобережной Украине (для обслуживания Украины и Белоруссии).

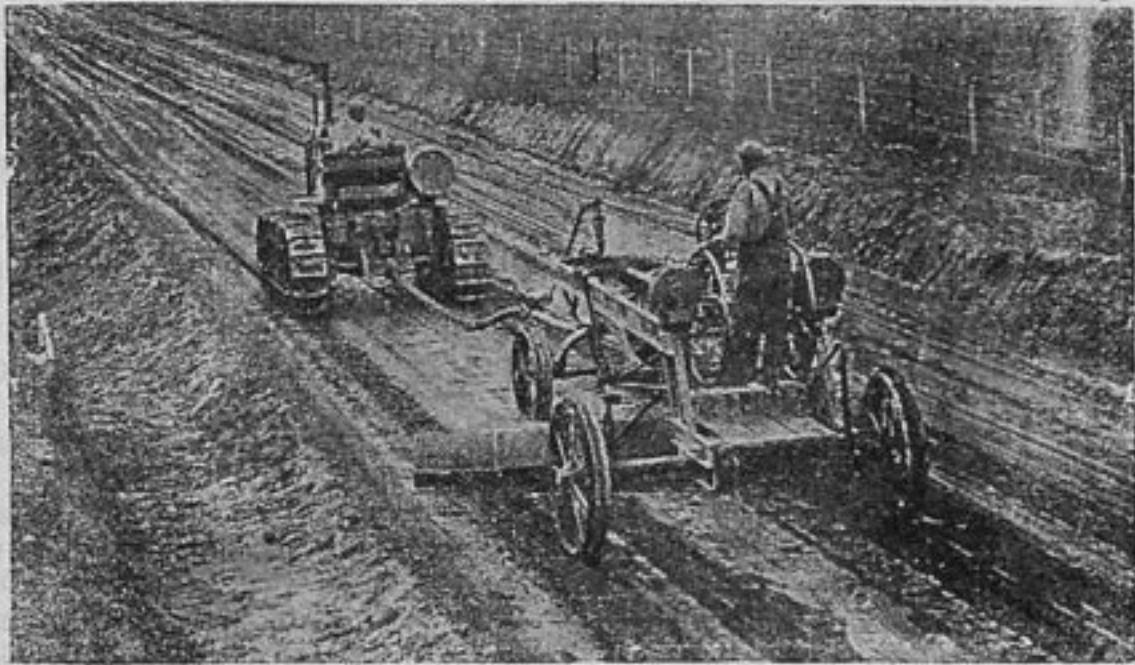
По украинскому заводу дорожного машиностроения СТО поручил ВСНХ СССР установить место постройки по соглашению с правительством УССР.

Необходимые средства для реконструкции заводов, передаваемых организуемому тресту, СТО предложил ВСНХ СССР отпустить в ноябре — декабре 1930 г., а средства для строительства новых заводов по производству дорожных машин предусмотреть в контрольных цифрах на 1931 г.

ОБРАЩЕНИЕ СОТРУДНИКОВ ЦУДОРТРАНСА

Правительству, рабочим и техперсоналу машиностроительной промышленности и всей советской общественности

НАША страна несет многомиллионные убытки из-за векового, унаследованного от старого режима бездорожья. Каждый хорошо знает о тех трудностях и непроизводительных расходах, с которыми связаны перевозки громадных масс хлебных, хлопковых, овощных и прочих грузов в условиях осенней и весенней распутиц, летней пыли и зимних заносов. XVI съезд ВКП(б) констатировал все возрастающий разрыв между темпами реконструкции всего народного хозяйства и реконструкции транспорта. Дорога должна прийти на помощь железнодорожному и водному транспорту, гарантируя бесперебойную и регулярную пере-



Работа трактора с прицепным грейдером по содержанию дорожного полотна

броску грузов из глубинных пунктов к станциям и пристаням и снимая, где возможно, часть грузов с железнодорожного транспорта.

В бездорожье упираются вопросы снабжения, строительства, всеобщая, культурной и промышленной революции.

По новой пятилетке дорожного строительства мы должны дать сеть дорог в 360 000 км, покрытых одеждой, и привести в проезжее состояние 1 300 000 км грунтовых дорог. Но этот план, являющийся минимальным с точки зрения потребностей страны, план, предусматривающий вложение в дорожное хозяйство около пяти миллиардов рублей, не будет реальным и выполнимым, если под него не будет подведен крепкий фундамент в виде надлежащего машиноснабжения.

Механический парк, находящийся в распоряжении дорожных органов, состоит в значительной части из устаревших и полуразрушенных машин и не обеспечивает даже 20 проц. потребности. Громадный прорыв на фронте дорожного строительства в истекшем хозяйственном году в значительной своей части вызван именно недостаточной машиновооруженностью. Как Донбассу, чтобы дать стране уголь, нужны врубовые машины, конвейеры, подъемники, так и нам, чтобы построить необходимые стране дороги, нужны катки, камнедробилки, тракторы, автомашины, грейдеры и проч.

Составленная нами заявка на механическое оборудование в Госплане СССР была признана минимальной, не обеспечивающей нужных темпов строительства. Тем не менее ВСНХ и его

объединения, до сих пор не поставившие на своих заводах производства дорожных машин, обещают и эту минимальную заявку удовлетворить по целому ряду главных объектов (катки, камнедробилки, тракторы) в размере лишь 10—15 процентов.

Для дорожного хозяйства вопрос механизации строительства — это вопрос выполнения пятилетнего плана. Для ВСНХ же Цудортранс с его заявками на мехснаряды — надоедливое учреждение, не дающее спокойно жить.

Довольно долго ВСНХ просто уклонялся от обсуждения вопросов снабжения дорожного строительства машинами, а когда эти вопросы все же пришлось поставить в порядок дня, ВСНХ проявляет крайнюю медлительность, теряя драгоценное время.

Мы, работники Цудортранса, считаем своим долгом предупредить заинтересованные организации и всю советскую общественность, что дальнейшее неудовлетворение промышленностью законных требований дорожного дела, дальнейшая оттяжка вопроса о производстве нужных машин на советских заводах повлекут за собою срыв строительной программы третьего года пятилетки и поставят под угрозу выполнение нашей пятилетки.

Мы требуем объявления производства дорожно-строительных машин ударным участком, мы требуем вмешательства высших правительственных органов и общественных организаций в наш спор с ВСНХ, мы призываем рабочих и техперсонал заводов Средмаша и Строймеханизации встречным планом доказать возможность снабжения дорожного дела нужными машинами.

Мы просим всю рабочую общественность Союза в лице печати и Автодора помочь нам в получении нужного механического оборудования, без которого ухабистый и непроезжий русский проселок никогда не станет ровной, доброкачественной советской дорогой.

По поручению общего собрания сотрудников Цудортранса.

Председатель месткома Курочкин
Секретарь ячейки ВКП(б) Воинов

АВТОКАДРЫ В ТАДЖИКСКОЙ ССР

РАСТУЩАЯ хозяйственная мощь Таджикской республики требует, чтобы с каждым днем автомобиль все в большей мере был противопоставлен традиционному ишаку и верблюду. Автомобиль должен поддерживать заданные темпы индустриализации Таджикистана. Пятилетка автостроения поможет Таджикистану разрешить транспортную проблему.

Автопарк Таджикистана будет пополняться следующим образом: 1929/1930 г.—270 автомашин, 1930—1931 г.—1 522 автомашины, 1931/1932 г.—1 617, 1932—1933 г.—1 371 (по стар. данным).

К концу пятилетки республика получит 5780 автомашин. Но одних машин мало. Нужны кадры, кадры опытных автоводителей, ремонтников, способных вести и эксплуатировать машины в труднейших дорожных и климатических условиях.

Организованная весной в Сталинабаде первая школа автоводителей из местного коренного населения (таджики, узбеки) при НКП Таджикской ССР влачила в течение двух месяцев желкое существование „ликбеза“. С переходом школы в ведение НКТ началась сносная учеба, протекавшая все время в обстановке большого напряжения вследствие отсутствия элементарно-технических средств (монтажное оборудование, инструмент, помещение), лекторско-инструкторского персонала и полного отсутствия технически грамотных переводчиков.

Курс построен с возможно большим практическим уклоном на основе связи практических

монтажных работ в школе с практической работой учащихся в автохозяйствах.

Обучение учащихся из коренного населения по этому принципу дало прекрасные результаты. Повидимому, выбор системы и методики обучения сделан правильно. Программа составлена была применительно к автомобилю „Форд“ „А“ и „АА“. Механизм и отличительные черты других марок, имеющие характерные особенности, освещались и прорабатывались в порядке общего ознакомления.

Несмотря на все трудности и препятствия в работе, новизну дела, школа, объявив себя ударной, выполнила учебный план, который был рассчитан на 6 месяцев, в 4 месяца. Она выпустила 22 технически грамотных автоводителя-таджика (из общего количества 29). В настоящее время проектируется набор в школу 200 человек.



Группа учащихся автокурсов в г. Сталинабаде (Таджикистан) на занятиях

Профтехнической секции ЦС Автодора следовало бы обратить внимание на этот важный участок работы и воздействовать на наши технические издательства для выпуска на первое время хотя бы элементарно изложенных и иллюстрированных популярных руководств по практическому изучению, уходу и управлению автомобилем на языках нацменьшинств. Это было бы большим вкладом для разрешения чрезвычайно важного вопроса об автокадрах в национальных республиках.

Инж. М. Ионес

Сталинабад

На вылазки классовых врагов, иностранных интервентов, белоэмигрантов, вредителей и кулаков ответим беспощадной расправой с агентами военной интервенции и развитием наступления социализма по всему фронту хозяйственного строительства!

Развернем борьбу за пятилетку в четыре года, за сплошную коллективизацию и ликвидацию кулачества как класса.

Тесней сплотим ряды вокруг ВКП(б) и ее Ленинского ЦК!

ДОБЬЕМСЯ РЕШИТЕЛЬНОГО ПЕРЕЛОМА на ФРОНТЕ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

По письмам рабкоров

БЕЗДОРОЖЬЕ приносит стране миллионные убытки. Бездорожье калечит автомашины и живых коней, удорожает перевозки и порой совершенно изолирует сотни селений от ближайших районных центров.

Перестраивающееся гигантскими шагами социалистическое сельское хозяйство властно требует улучшенных дорог. Быстро растущая коллективизация, стремительный рост колхозов и совхозов, а в связи с этим рост товарооборота не могут мириться с деревенским проселком, изрытым глубокими колеями и ямами.

Рабкор В. Ченакал пишет нам:

— Почти целый год мне пришлось работать в Донецком округе по проведению сплошной коллективизации, по хлебозаготовкам и т. д. Я побывал почти в каждом селе, в каждом хуторе округа. И везде, прежде всего, бросалось в глаза жуткое состояние дорог.

Вот, например, колхоз „Красный Партизан“. Колхозное село Кудиновка лежит между двумя болотистыми речушками. Моста через одну из них нет, а берега обрывистые. Крестьяне переправляются здесь в брод, и нередко случаи, когда арбы, груженные хлебом, опрокидываются с обрыва в речку. Особенно дают себя чувствовать речки весной. В весеннюю пору Кудиновка совершенно отрезана от мира. Всякое движение останавливается до тех пор, пока спадет вода.

А вот колхозы „Ленинский Путь“ и „Новый Быт“. Первый от районного центра Маньково в 15 км, второй в 25. Вся хозяйственная и торговая жизнь района сосредоточена на ст. Чертково. А туда можно попасть только через Маньково. Колхозу „Ленинский Путь“ приходится переезжать одну речку, „Новому Быту“ — две. Ни на одной из этих речек нет мостов, переезды плохие, и никто о постройке мостов или удобных переправ не думает.

В округе, который почти на сто процентов коллективизирован, проблема дорожного строительства стоит на последнем месте. Коллективы Автодора здесь насчитываются единицами, да и те находятся в рабочих поселках и совхозах, в колхозах же нет ни одного коллектива. Некому подтолкнуть колхозников, некому организовать их в поход на бездорожье.

Трудовинность — мощное средство борьбы с бездорожьем. Об этом достаточно убедительно свидетельствует пример Чувашской республики, где дружными усилиями тысяч людей пятилетка дорожного строительства была выполнена в течение какого-нибудь месяца.

Но и трудовинность нуждается в хорошем руководстве как организационном, так и техническом. Важно не только бросить людей на определенный участок работы, но и указать им — что и как делать, проверять их работу, своевременно отмечать и исправлять недочеты.

— В этом году, — пишет дорожный техник Дрожжин, — по договору о соцсоревновании между восемью кантонными отделениями Башдортранса Месягутовский кантонный дорожный отдел обязался использовать на труде повинности рабочую и гужевую силу, охватив все население кантона.

В марте закончились занятия на курсах работников по трудовинности на дорогах местного, колхозного и сельского значения. Курсы комплектовались из местных крестьян, командированных риками и колхозами. Лучшие из курсантов были посланы в вики в качестве десятников для проведения и организации работы.

Планы работ обсуждались и утверждались на общих собраниях граждан, а затем шли на рассмотрение кантонного дортранса. Уполномоченные и десятники провели всю подготовительную организационную работу. В результате — построено 110 км дорог, отремонтировано 545 пог. м мостов.

Тормозило работу отсутствие проверки выполнения плана работ.

Партийные и комсомольские ячейки и профорганизации тоже стояли в стороне, считая, что дело восстановления дорог их мало касается.

Башдортрансом не были выделены даже самые необходимые средства. Постройку мостов целиком приходилось делать за счет лишь одной трудовинности. Работы велись примитивным способом. Инструмента, дорожных машин — не было.

Для областных, краевых, а главное районных отделений Автодора — непечатый край работы. За автомобилизацию и тракторизацию страны мы взяли со всей силой большевистского упорства, и скоро цифры нашего автотракторного парка будут возрастать из месяца в месяц на десятки тысяч единиц. Теперь нужно срочно взяться за дороги теми же темпами с тем же упорством.

Ведущую роль в этом деле должны занять автодоровские организации на местах. Надо создать коллективы в деревнях и в первую очередь в колхозах. Надо через колхозную автодоровскую молодежь мобилизовать колхозные массы на дорожное строительство. Надо добиваться через местные дорожные отделы получения необходимых дорожных орудий. Нужно своими силами создавать курсы дорожных мастеров-десятников и уполномоченных. Надо мобилизовать вокруг этого вопроса внимание заинтересованных учреждений — Зернотреста, Хлебоцентра и др. и привлекать для оказания содействия партийные и комсомольские организации, а также всю пролетарскую общественность.

Будущий дорожно-строительный сезон должен быть встречен во всеоружии. Дорожную повинность трудящегося населения деревни необходимо использовать с максимальным успехом.

НЕОБХОДИМОЙ предпосылкой для пуска новых заводов и выполнения пятилетнего плана автотракторной промышленности является решение проблемы кадров.

Профтехническая секция ЦС Автодора сигнализирует, что подготовка кадров в опасности. Недостаток в инженерно-техническом персонале колоссален: в 1931 г. будет недоставать 307 инженеров и 1343 техника, в 1932 г. недостаток выразится в 266 инженеров и 1195 техников.

Имеющаяся сеть автотракторных учебных заведений ни в коей мере не может обеспечить потребность и заполнить имеющийся прорыв. Ассигнования на капитальное строительство вновь открываемых учебных заведений совершенно недостаточны.

Учебные заведения не обеспечены оборудованными кабинетами, лабораториями и учебными гаражами, что еще более снижает их пропускную способность.

На ряду с необеспеченностью автотракторной промышленности инженерно-техническими кадрами необходимо констатировать необеспеченность и средне-квалифицированной рабочей силой. Один из главнейших каналов подготовки квалифицированной рабочей силы — школы ФЗУ — не обеспечен помещением. Строительство школ ФЗУ выполнено только на 50—60 проц. намеченной программы 1930 г.

Профтехническая секция, отмечая еще целый ряд недостатков и пробелов в работе ВАТО по подготовке кадров для автотракторной промышленности, вносит ряд конкретных предложений.

Секция настаивает на необходимости закрепления в производственных предприятиях мест для учащихся автотракторных учебных заведений, для обеспечения производственного обучения и увязки программы практического обучения с программой теоретической.

Необходима организация единого центра по проектированию учебных заведений и их производственных частей и снабжения их учебным оборудованием и пособиями. ВАТО должно обеспечить учебные заведения лабораториями, мастерскими и т. д.

На ряду с обеспечением строительства школ ФЗУ секция предлагает организовать краткосрочные курсы по переподготовке и повышению квалификации рабочих.

Обращая внимание ВСНХ и Госплана на необходимость для ВАТО своевременного ассигнования средств на строительство учебных заведений, секция отмечает, что задержка в получении ассигнованных на строительство в 1931 г. 13 млн. рублей или снижение этой суммы грозит срывом обеспечения автотракторной промышленности необходимыми кадрами.

Отмечая слабость стипендиального фонда для нуждающихся студентов и необеспеченность их общежитиями, секция просит ВАТО поставить перед Госпланом вопрос об увеличении стипендиального фонда и ассигнований на строительство общежития.

Профтехническая секция обращает внимание всей автодоровской общественности на необходимость оказать ВАТО и всем автотракторным учебным заведениям содействие и взять на себя общественный контроль над ними.

Кофман

КАК ПУСТИТЬ ТРАКТОР по ШОССЕ

ПРОЧИТАВ в № 15 „За Рулем“ статью Б. Шевырталова „Трактор не должен портить каменную одежду дорог“ я, тракторист, два года работавший на „Интернационале“, вношу следующее предложение.

Шпоры-шипы на „Интернационале“ на сельскохозяйственных работах совершенно необходимы, так как без них трактор будет буксовать. Если изменить форму шпор „Интернационала“ примерно на форму „Фордзона“ (косые),—

все же это для каменных дорог будет неприемлемо.

Поэтому я предлагаю делать накладки из резины или плотного дерева и навинтить их в запасные дыры колеса между шпорами. Такие плашки не будут портить дороги и, кроме того, предохранять от тряски мотор.

м. Улла, БССР

Л. Шапиро.

ПЕРЕПИСКА с ЧИТАТЕЛЯМИ

Как учиться автоделу

ВСЕМ товарищам, запрашивающим редакцию о курсах и учебных заведениях по подготовке автомехаников, редакция вместе с секцией профтехнического образования Центрального Совета Автодора сообщает, что адрес школы по подготовке автомехаников — ОШКУМТ (Москва, Воронцово поле, 12).

Автокурсы имеются в Москве при областном отделении Автодора — Пушечная, 17, при районных отделениях Автодора: Красно-Пресненское отделение — Садовая Триумфальная, 2; Пролетарское отделение — Б. Коммунистическая, 32; Хамовническое отделение — Хамовническая наб., 11; Сокольническое и Бауманское отделение — Пушечная, 17.

В других городах курсы организованы при областных отделах Автодора, а в некоторых — при районных отделениях.

Курсов, которые обеспечивали бы курсантов стипендией и общежитием, нет.

Демобилизованные красноармейцы пользуются преимущественным правом приема на курсы. Некоторые курсы представляют им также льготу в оплате.

Полного списка автокурсов и их адресов к сожалению в редакции нет. Если автодоровец не знает на какие курсы шоферов ему поступить недалеко от места его жительства, то рекомендуем ему обратиться в областное отделение Автодора.

В ДЕКАДУ ОБОРОНЫ УСИЛИМ СБОР СРЕДСТВ на ШЕСТИКОЛЕСНЫЕ МАШИНЫ

СБОР ПРОВОДИТЬ СОВМЕСТНО С ОСОАВИАХИМОМ

Центральные Советы Автодора и Осоавиахима разослали отделениям Автодора следующую телеграмму:

При сборе средств в декаду обороны в фонд шестиколесных машин для Красной армии используйте постановление Совнаркома СССР, опубликованное в „Известиях“ от 16 ноября, разрешающее Осоавиахиму в период декады обороны проведение по всей территории Союза сбора добровольных пожертвований в фонд обороны. Кампанию сбора средств на шестиколесные машины проводите совместно с Осоавиахимом, оказывая особое содействие проведению добровольных сборов, организуя субботники автодоровцев и используя транспорт Автодора.

Центральный Совет Автодора, Центральный Совет Осоавиахима

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ СОВЕТ ПРЕДЛАГАЕТ

ПРЕЗИДИУМ Центрального Совета общества Автодор на торжественном вечере в ЦДКА, посвященном подведению итогов участия автодоровских организаций в огненных маневрах РККА, на ряду с другим решениями вынес постановление открыть широкую кампанию по сбору средств на шестиколесные автомашины, проведя ее под лозунгом: „Ни одного члена Автодора, не внесшего свой трудовой гривенник на усиление мощи Красной армии“.

Только при действительно массовом вовлечении в эту кампанию широчайших масс трудящихся, при проведении всей этой работы на основах соцсоревнования и ударничества наше общество сможет успешно справиться с этой задачей и передать к XIII годовщине РККА первый отряд шестиколесных автомашин Особой Дальневосточной Краснознаменной армии.

Центральный Совет предлагает всем организациям общества развернуть самую энергичную работу на основе соревнования между отдельными районами, между отдельными организациями. Для обеспечения успеха кампании Центральный Совет предлагает:



Шестиколесная машина на маневрах немецкой армии

1. Немедленно организовать при республиканских, краевых и областных отделах Автодора специальные комиссии содействия сбору средств на шестиколесные автомашины и выделить специальных уполномоченных при всех районных отделениях. Комиссиям содействия связаться теснейшим образом с комитетом по проведению этой кампании, организованным при ЦС.

2. Организовать широкий сбор средств среди членов общества.

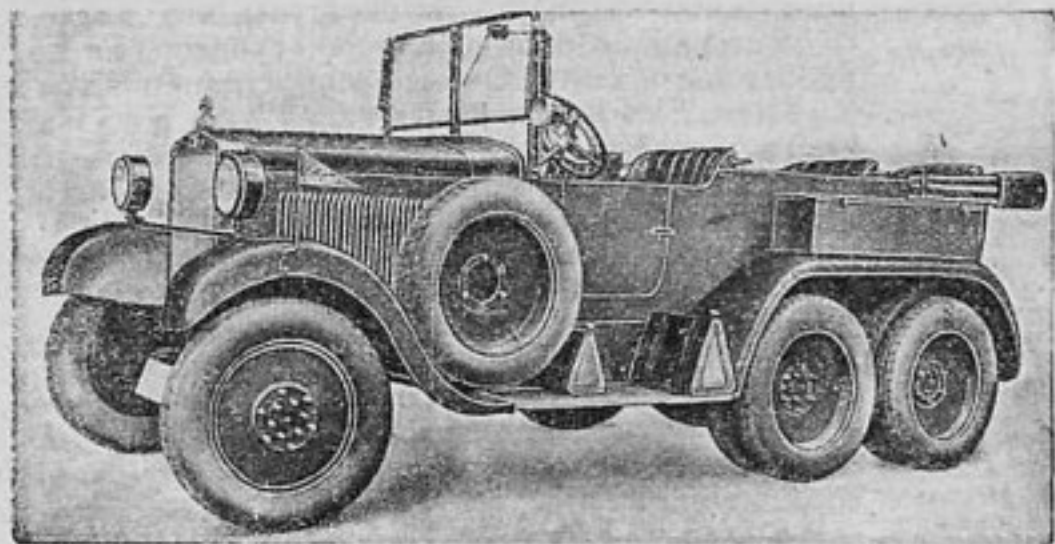
3. Практиковать через местную прессу и автодоровские стенгазеты вызов коллективов и отдельных работников.

4. Все средства, получаемые организациями общества за перевозку топлива, овощей и т. п., переводить в фонд шестиколесных автомашин.

5. Организовать на предприятиях автотракторной, дорожной, резиновой и др. видов подсобной промышленности, а также в автохозяйствах субботники, все доходы с которых зачислять в фонд шестиколесных машин.

6. Провести ряд докладов на предприятиях и в учреждениях на тему „Моторизация Красной армии и роль шестиколесных машин в деле обороны СССР“, для чего привлечь в качестве докладчиков военных работников.

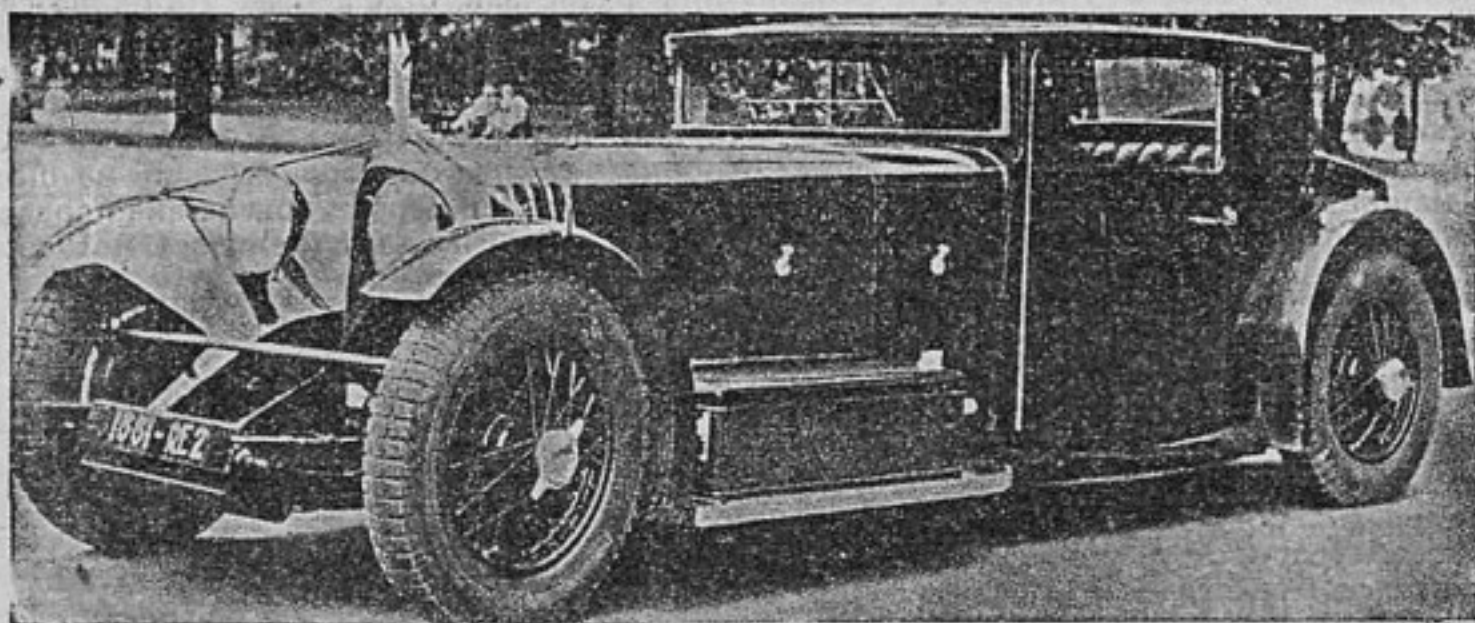
7. Периодически 15 и 1 числа каждого месяца давать Центральному Совету сводки о ходе кампании, направляя их в адрес комитета по сбору средств на шестиколесные автомобили при ЦС Автодора.



Трехосная 8-местная машина „Сальве“ (Германия)

НОВИНКИ В АВТОМОБИЛЬНОМ ДЕЛЕ

НА ПАРИЖСКОМ АВТОМОБИЛЬНОМ САЛОНЕ 1930 года



Одна из моделей легковых машин, выставленных в Парижском салоне

В ЭТОМ году на Парижском салоне были представлены 102 различных мировых марки автомобилей. Хотя в салоне, как и в предыдущие два года, нет ничего особенно замечательного, тем не менее в нем есть целый ряд новых интересных деталей, улучшающих технику обслуживания и удобство машин.

Начавшееся несколько лет назад увеличение числа цилиндров продолжается и в этом году.

Почти все крупные и средние фирмы выпускают 8-цилиндровые машины, при чем цены их сравнительно невысокие. Так, 8-цилиндровый „Рено“ этого года стоит 48 тыс. франков (3800 руб.). В этом году, так же, как и в прошлом, многие фирмы выставили 12-цилиндровые машины. Разумеется, и те и другие еще очень дороги. Две французские фирмы и американская „Кадильяк“ выставили 16-цилиндровые машины. Мотор их состоит из двух 8-цилиндровых блоков, наклоненных в форме буквы U.

Из других механических улучшений надо прежде всего отметить все большее распространение новой коробки скоростей с бесшумной передачей. Еще недавно во Франции только две фирмы

снабжали свои машины коробками с бесшумной передачей скорости (Матис и Панар-Левассор). Некоторые американские машины снабжены теперь коробками скоростей с 3 и 4 бесшумными передачами, а из европейских—Коле и Панар-Левассор. Вероятно недалеко то время, когда автомобиль станет совершенно бесшумной машиной.

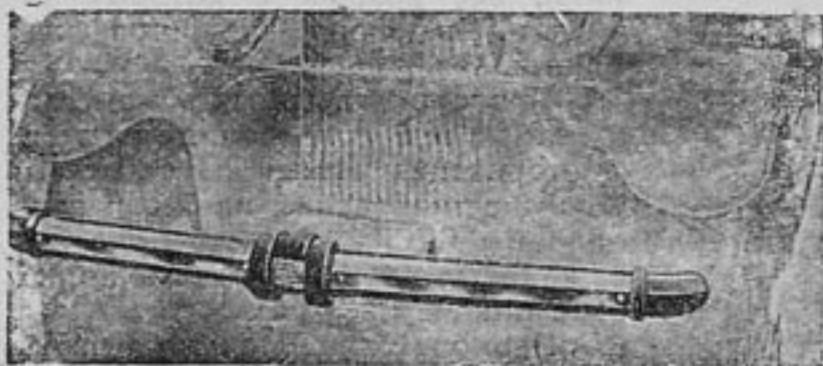
Около 10 фирм выставили машины с передачей на передние колеса. Несомненно, это тип машин с большой будущностью. Они имеют очень низкую посадку, более приспособлены для значительной скорости, центр тяжести у них расположен гораздо ниже и они устойчивее. Торможение их тоже удобнее.

Емкость цилиндров теперь обычно увеличена, хотя это и невыгодно в смысле налога (который взимают в зависимости от емкости цилиндров). Зато, благодаря увеличению объема, режим моторов стал рациональнее, скорость вращения уменьшена. Это способствует меньшей изнашиваемости мотора.

Большинство машин теперь снабжается тонкими заслонками перед радиатором, автоматически закрывающимися при понижении наружной температуры; это предохраняет радиатор от быстрого охлаждения, в особенности зимой. Очень распространен каталитический согреватель для радиатора, который можно безопасно оставлять на ночь в гараже на моторе или на радиаторе. На это изобретение (очень дешевое) в СССР, принимая во внимание холодный климат, надо обратить особенное внимание.

Скрепление частей шасси и кузова производится больше всего при помощи особых суставов с резиновыми прослойками. Эта система приводит к тому, что машина не дребезжит при езде, а износ частей гораздо меньший.

По кузовам надо отметить два основных факта: открытые машины почти совершенно



Предохранительный буфер новой системы — восьмигранная труба из нержавеющей стали с резиновыми перехватами посередине и резиновыми наконечниками

исчезли — на них нет спроса. Кузовы делают теперь исключительно металлические, покрытые целлюлозным лаком.

Шасси делают очень низкие, оси опускают еще больше. Особенно характерно в этом отношении новое шасси „Вуазена“, настолько низкое, что, стоя рядом с автомобилем, можно легко облокотиться об его крышу. Кузовам почти всегда придают округленные мягкие формы без прямых углов.

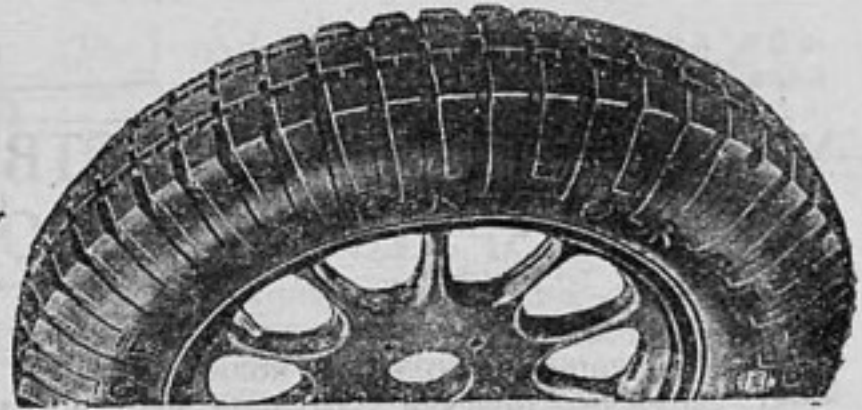
Отметим еще, что внутри кузова делаются очень просторными, так что даже маленькие машины могут вместить 5—6 человек. Передние сиденья почти на всех машинах свободные, передвигающиеся, что позволяет переставлять их в зависимости от роста шофера.

Целый ряд мелких изобретений увеличивает комфорт и безопасность езды. Так, автоматический резиновый вытиратель переднего стекла (от запотения и от дождя) передвигается теперь не только полукругом перед самим шофером, но может идти по всему переднему стеклу, от края до края.

Чтобы шофер всегда мог видеть, что делается зади него на дороге, придумано новое изобретение: на заднее оконце ставится увеличительное стекло, диаметром в 20 см, дающее отчетливое фокусное изображение на зеркальце, находящемся внутри машины, рядом с шофером. Поле зрения этого стекла очень велико и польза приспособления громадна.

Надо подчеркнуть также общее стремление всех марок к уменьшению диаметра колес и к увеличению объема резиновых шин. Особенно интересны новые дорожные покрышки Дэнлоп с поперечными перехватами из резины.

Все больше и больше распространяются системы центральной смазки всех частей машины вплоть до рессор. Очень усовершенствованы системы передних и задних щитов, предохраняющих от столкновения. Изготавливаются теперь эти щиты из нержавеющей стали (как впрочем и очень



Новый тип автомобильной „усиленной“ покрышки входящей в употребление

многие наружные, раньше никелированные части) и покрываются резиновыми накладками.

Интересны новейшие приспособления для гаражей: аппараты для мытья автомобилей, для поднимания кузовов, позволяющие осматривать их снизу и смазывать. Заслуживает внимания специальный подъемник, позволяющий поднять автомобиль для регулировки тормозов. Особый аппарат дает возможность автоматически установить эту регулировку с абсолютной точностью, а не на-глаз, как раньше.

В общем надо сказать, что, несмотря на отсутствие принципиально новых достижений, во всех областях автомобильного дела имеется много нового и интересного, упрощающего как самую машину, так и пользование и уход за ней.

Можно, примерно, предвидеть тип машины близкого будущего: 8-цилиндровая, с бесшумным и гибким мотором, с бесшумными передачами скоростей, вся на резиновых бесшумных скреплениях, с частями из нержавеющей стали. Для такой машины нужен будет минимум ухода, так как и смазка и наполнение маслом мотора будут производиться автоматически.

Таковы краткие заметки о новостях автомобильной выставки этого года.

П а р и ж

Ал. Рубакин

ЧТО ДОЛЖЕН ЗНАТЬ ПОДПИСЧИК „ЗА РУЛЕМ“

1. Согласно постановления СНК от 16 августа 1930 г. прием подписки и доставка изданий полностью сосредоточены на почте. Поэтому, по всем вопросам, связанным с доставкой журнала, следует обращаться исключительно на почту, которая несет всю ответственность за своевременную и аккуратную доставку изданий подписчикам.
2. Подписку следует сдавать исключительно на почту или письмомосцам. Переводы в издательство посылать не следует.
3. Подписка принимается только на опубликованные сроки (12, 6 или 3 месяца).
4. Подписываться следует на возможно более продолжительный срок. Это удешевляет издание и гарантирует его бесперебойное получение.
5. Для того, чтобы аккуратно получать издания, надо подписываться не позже 26 числа месяца, предшествующего подписному.
6. Подписчики, принимающие участие в распространении журнала, премируются. Условия премирования опубликованы в № 22 нашего журнала.

ХАОС В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПОДЗЕМНОЙ МОСКВЫ РАЗРУШАЕТ ГОРОДСКИЕ МОСТОВЫЕ

В ЭТОМ году в Москве особенно остро стал вопрос о большом количестве разрытий мостовых и тротуаров на улицах и площадях в связи с прокладкой и ремонтом подземных сооружений.

Многие улицы стали совершенно непроезжими для транспорта и почти непроходимыми для пешеходов. Не говоря уже о росте числа несчастных случаев, организации, эксплуатирующие транспортные средства терпят из-за этого большие убытки.

В процессе работ по разрытию улиц резко ухудшается и общесанитарное состояние города.

Нарекания на обилие разрытий проездов и связанные с этим ненормальности совершенно справедливы. Но для внесения ясности в этот больной не только для Москвы вопрос, постараемся рассмотреть причины и условия, которые вызывают протест советской общественности и укажем конкретные меры, какие намечены МОКХ для уменьшения и полной ликвидации разрытий.

Существующий хаос в подземном хозяйстве Москвы требует не меньшего, а пожалуй большего урегулирования, чем, например, урегулирование надземного уличного движения.

В настоящее время в Москве, под поверхностью улиц и площадей пролегал до 16 видов всевозможных подземных сооружений, обслуживающих коммунальные и промышленные нужды города. К ним относятся: водопровод, канализация, газопроводы, электрокабели, телефонные и телеграфные кабели, водостоки, дренажи, пожарная сигнализация, нефтепроводы и т. д. Протяжение их в этом году — 7 500 км при общей длине московских улиц всего в 9,0 км.

Характерной особенностью расположения этих сооружений является бессистемное пролегание их под поверхностью проездов, с наибольшей сосредоточенностью под проезжими частями улиц (для центра города) при свободных от подземных сооружений тротуарах. Такое положение при ремонте или прокладке нового сооружения заставляет разрывать проезжую часть улицы, имеющую усовершенствованное покрытие.

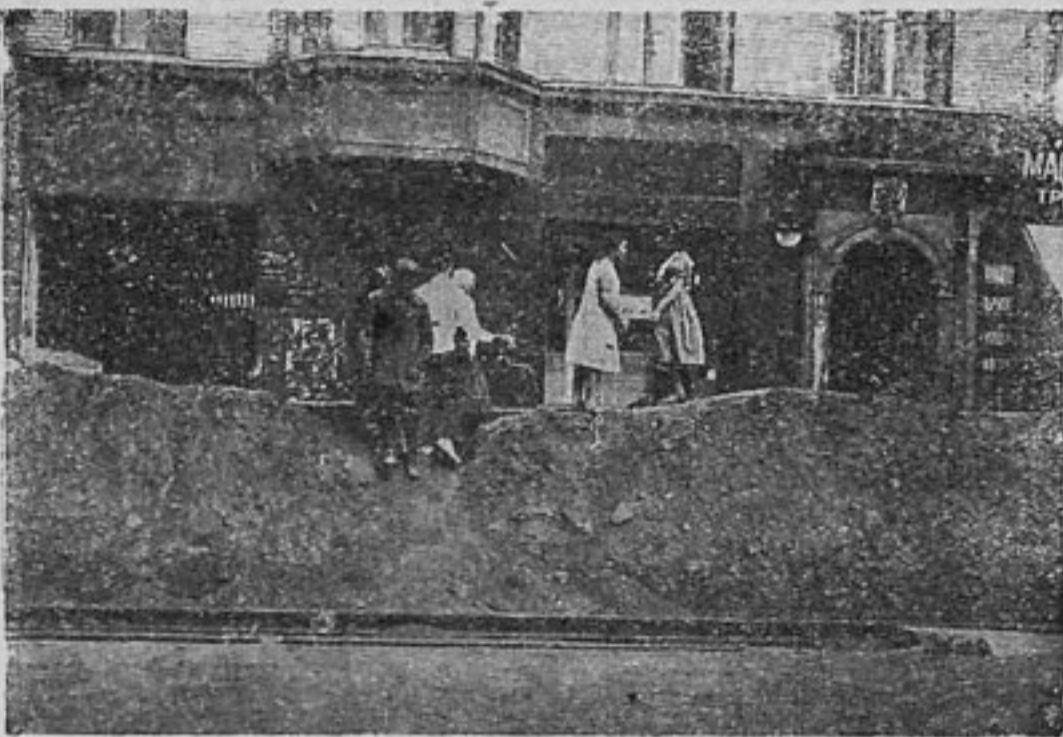
Кроме того, с этого года прокладываются еще два вида подземных сооружений: трубы теплофикации и пневматической почты.

Развитие застройки Москвы в дореволюционный период, когда застройка шла главным образом от центра к окраинам, при узких и кривых улицах и почти полном отсутствии руководства правильным расположением подземных сооружений со стороны бывш. городской управы, создало ненормальную насыщенность ряда центральных улиц подземными сооружениями, часть из них пришла в негодность и требует капитального ремонта или даже полной замены.

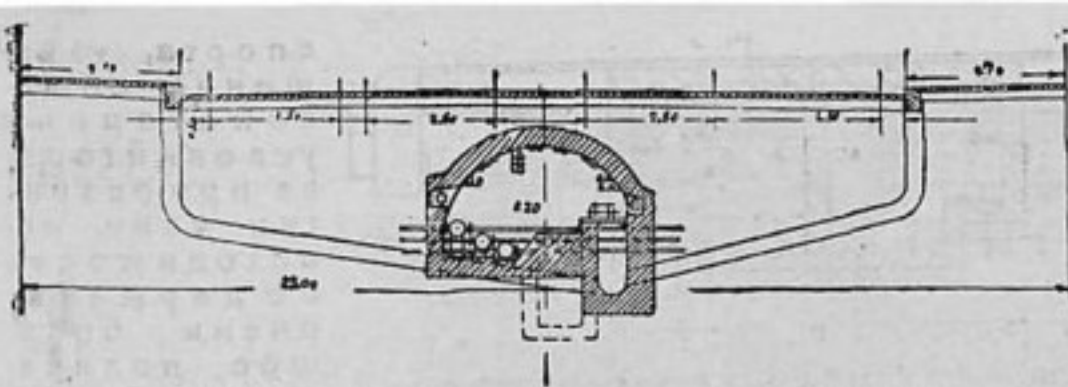
Такое положение еще больше усиливается климатическими условиями Москвы, при континентальности которых пришлось выбрать отдельную систему канализации (прокладка двух канализаций вместо одной). Кроме того, промерзание грунта заставляет прокладывать все подземные трубопроводы на значительной глубине. Большие накопления поверхностных вод зимой и условия их таяния требуют усиленных размеров труб, что сильно стесняет подземное хозяйство города. Особенностью Москвы является еще холмистый рельеф местности, искривленность в плане улиц, требующая многих смотровых и сточных колодцев.

Все это, вместе с узостью московских улиц, создает очень тяжелое положение.

Чтобы получить доступ к поврежденной трубе водопровода, газопровода или другого сооружения, приходится производить раскопку мостовой, связанную со всеми указанными ненормальностями. Всякая прокладка нового сооружения (например, кабеля для автоматических станций и т. д.) также связана с разрытием десятков, если не сотен улиц. При взятом курсе на увеличение усовершенствованных мостовых в Москве (взамен варварских булыжных мостовых) необходим достаточно капитальный ремонт подземных сооружений, расположенных под улицами, которые будут покрыты асфальтом или гранитом, чтобы не разрывать их.



Бытовые картинки дорожно-строительного сезона в Москве 1930 г.



План подземного коллектора, позволяющего разместить подземные сооружения в одном месте

по крайней мере в течение ближайших 3—5 лет.

Кроме всех неудобств, о которых мы говорили выше, всякая раскопка мостовой, независимо от ее величины, после засыпки и заделки мостовой дает осадку, продолжающуюся 2—3 года. Ямы на мостовой, в местах, где были раскопки, общеизвестны; также известны и те огромные убытки, которые терпит наш автотранспорт от езды по мостовым, имеющим почти всюду ямы и бугры.

Стоимость одних работ по заделке мостовых после разрытий для Москвы составляет в год около 2—3 млн.

Существующие подземные сооружения Москвы по данным на 1930 г. расположены главным образом (90 проц.) под проезжими частями улиц, а под тротуарами лишь 10 проц.

Отрицательное влияние беспорядка в подземном хозяйстве на сохранность новых усовершенствованных мостовых прямо пропорционально числу размещенных под проездами сооружений.

Все это заставило МОКХ наметить ряд мер, чтобы хотя бы частью упорядочить подземное хозяйство.

Меры эти в основном таковы:

1. Централизация проектирования трасс всех подземных сооружений в одном аппарате.

2. Постройка общих коллекторов для всех сооружений по заграничному типу.

Общие коллекторы, позволяющие сконцентрировать в одном месте все сооружения, дают возможность при единовременной крупной затрате на постройку и оборудование их, свести в дальнейшем к минимуму все затраты, связанные с эксплуатацией и расширением существующей сети сооружений.

Особенно острым становится вопрос о постройке коллекторов при крупных работах на проездах, сильно насыщенных подземными сооружениями (напр., метрополитен), когда приходится переносить и переустраивать существующие сооружения почти полностью.

Несмотря на сравнительную высокую стоимость первоначального устройства (Цюрихский тип коллектора стоил примерно 500 руб. за пог. м, все же, если учесть затраты на раскопку мостовых, крепление котлованов, рабочую силу, заделку разрытий, износ транспорта и т. д. общий коллектор является наиболее рентабельным мероприятием для урегулирования подземного хозяйства в городах.

Содержание коллектора в условиях Союза еще неизвестно, но наши скудные сведения говорят, что оно составляет очень незначительную годовую затрату (доли процента первоначальной стоимости).

На чертеже приведен тип коллектора, запроектированного МОКХ для наиболее грузонапряженных проездов, позволяющий разместить все подземные сооружения „дублированным“ порядком и наиболее удобно их эксплуатировать.

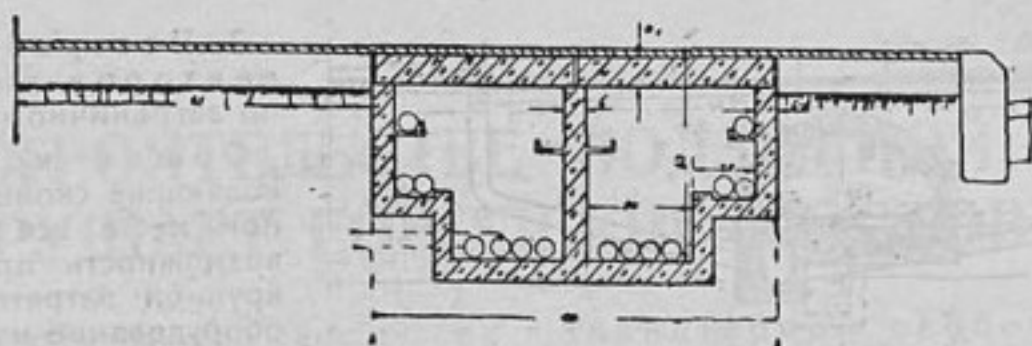
В качестве первого приближения к постройке коллекторов для всех сооружений, МОКХ предполагает приступить к постройке так называемых

Сравнительная стоимость устройства железобетонных коллекторов с учетом прокладок подземных сооружений вне и внутри коллекторов на 1 пог. м

Типы коллекторов	Стоимость устройства коллектора 1 пог. м	Стоимость прокладки вне коллектора на 1 пог. м по ценам 1930 г. (в рублях)	Разница в стоимости	
1. Коллектор типа, построенного в Цюрихе	490 р.	Водосток	70 00	
		МОГЭС	9 60	
		Москомгаз	44 65	
		Фур	13 35	
		Телеграф	2 50	
		Кабели ГЖД	2 50	
		Радио	2 00	
		Наружн. освещение	3 00	
		УСМО	5 00	
		Мос. Тел. Станц.	1 00	
Центр. Телегр.	1 00			
Водопровод	19 20			
Н. К. П. С.	50			
		174 30	315 70	
2. Коллектор типа спроект. МОКХ	573 р.	174 30		398 70
3. Тип жел.-бетон, короб. для кабелей, спроект. МОКХ	150 р.	44 00		106

Стоимость ремонта и содержания мостовых в расценку прокладок не входит.

ных „коробов“, чтобы разместить все новые кабели сильного и слабого тока. Коробы будут размещены исключительно под тротуарами и позволят предохранить проезжую часть улицы от разрытий.



„Короб“ под тротуаром для размещения новых кабелей сильного и слабого токов

спорта, улучшение общих санитарных условий города при разрытии улиц, необходимость содержать очень большое количество рабочей силы для про-

изводства раскопок и т. д.

Приводимые данные о стоимости коллекторов и коробов (см. таблицу на пред. стр.) показывают, что стоимость устройства коллекторов крайне высока по сравнению с обыкновенной подземной укладкой. Но это возражение против устройства коллекторов, едва ли будет серьезным, если учесть рентабельность коллекторов, которые уменьшают стоимость ремонта мостовых, преждевременный износ автотран-

спорта, улучшение общих санитарных условий города при разрытии улиц, необходимость содержать очень большое количество рабочей силы для про-

Необходимо поставить и вопрос о создании ряда строительных контор по подземным сооружениям в городах, которые исключительно занимались бы подземной прокладкой. На основе многолетнего опыта мы можем с полной уверенностью сказать, что организация таких контор даст значительную выгоду.

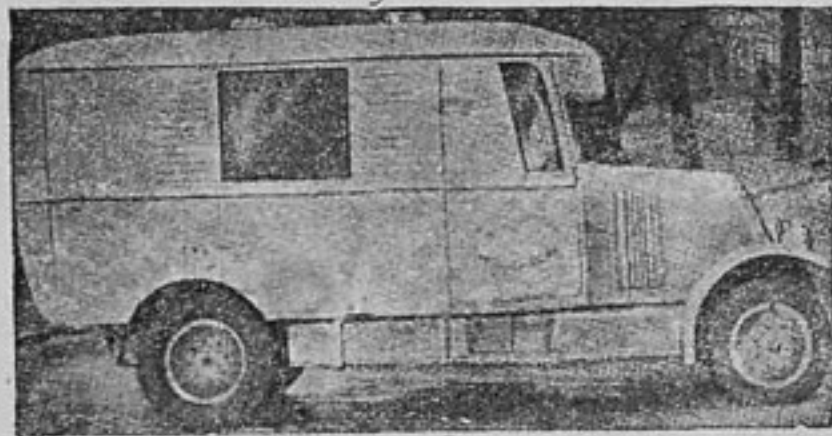
ДОРОГИ И АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

Автомобильное производство США, которое в первой половине августа, вследствие возобновления работ на предприятиях Форда, значительно повысилось, с середины августа снова пошло на понижение.

С конца сентября до середины февраля снижение выразилось в 50 проц. Объясняется это главным образом тем, что с конца сентября рабочая неделя у Форда уменьшена еще на один день и переведена на трехдневку.

Трансканадский путь—от одного морского берега до другого, практически закончен. Незаконченным остается только некоторое пространство в Западной Онтарио. Старые дороги—причины многих несчастных случаев у автомобилистов—теперь заменены первоклассными песчаными дорогами, а все опасные кривизны и повороты уничтожены. Состояние дорог, за исключением незаконченного участка, на всем протяжении от одного берега до другого отличное.

Последняя выставка в Олимпии (Англия) наглядно доказала все увеличивающийся спрос



Охота с комфортом. Автомобиль, специально оборудованный для охоты на диких животных

публики на маленькие автомобили. Особенно хорошо раскупались автомобили в 10, 8 и 7 л. с.

В Германии на 1 июля 1930 г. имелось по официальной статистике 1 419 870 автомобилей. По отношению к прошлому году количество автомашин увеличилось на 205 811 единиц. Если принять во внимание, что в 1928/29 г. число машин возросло на 280 747, то есть основание утверждать, что в Германии наблюдается снижение темпа моторизации.

Франция вывезла за границу в прошлом году 39 025 автомобилей, что дает по сравнению с 1928 г. увеличение на 11 проц. Экспорт легковых машин несколько сократился, а вывоз грузовиков и тракторов увеличился.

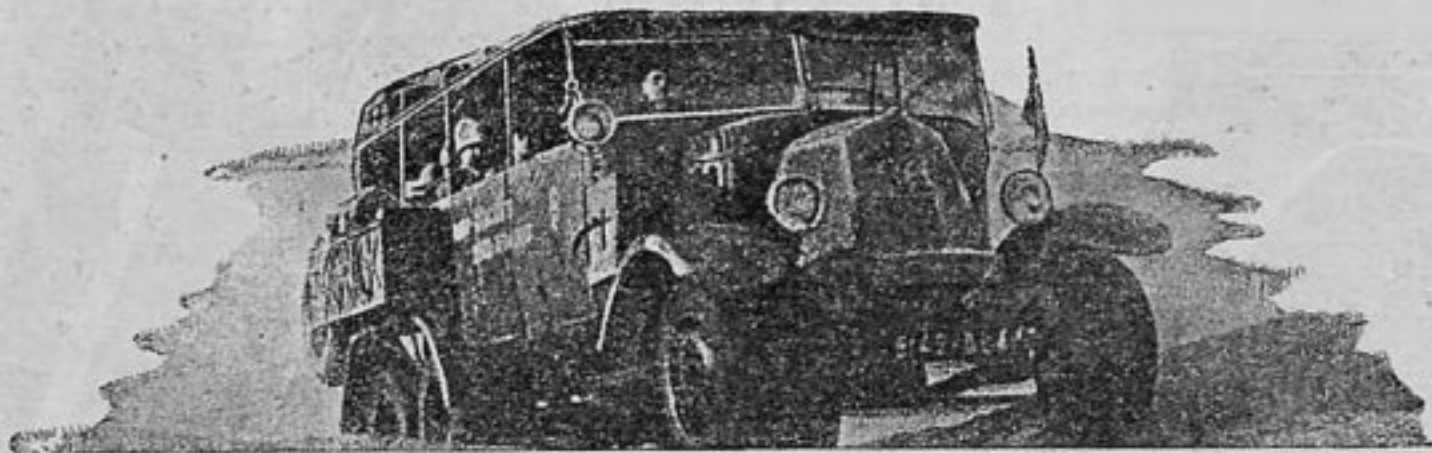
Ввоз автомашин во Францию в 1929 г. составил 9 596 машин против 9 501 в 1928 г.

Замена газа бензолом в Германии все увеличивается. Так из всего количества автомобильной смеси, израсходованной в прошлом году в Германии в размере 1 300 тыс. т—550 тыс. т падает на бензол. Из 550 тыс. т бензола 390 тыс. т было выработано Германией, остальное было ввезено. Интересно указать, что из 550 тыс. т бензола только 50 тыс. т было употреблено на промышленные цели, а 500 тыс. т пошло на автомобили.

Общество „Шкода-Верне“ в Пильзене (Чехо-Словакия) предложило румынскому правительству перенять монополию на автобусное сообщение с обязательством выплачивать за это ежегодно 400 млн. рублей. Это же общество предложило правительству заем в 4 млрд. на постройку дорог.

Правительственным распоряжением с 1 июня 1930 г. запрещен ввоз в Кипр автомобилей с левым управлением.

СОЦСОРЕВНОВАНИЕ и УДАРНИЧЕСТВО на АВТОДОРОЖНОМ ФРОНТЕ БЫСТРО ЗАЛЕЧАТ РАНЫ, НАНЕСЕННЫЕ ПРЕДАТЕЛЬСКОЙ ШАЙКОЙ ВРЕДИТЕЛЕЙ



Автобусы „Рено“ в песках Сахары

А В Т О М О Б И Л Ь в П У С Т Ы Н Е

ЗА последние 10 лет развитие тяжелого автотранспорта в Северной Африке идет гигантскими шагами. Автомобиль проникает в самые глубины пустыни Сахары. Развитие автомобилизма в этих местах тем более показательно, что дорог, в общепринятом смысле слова, там совершенно не имеется.

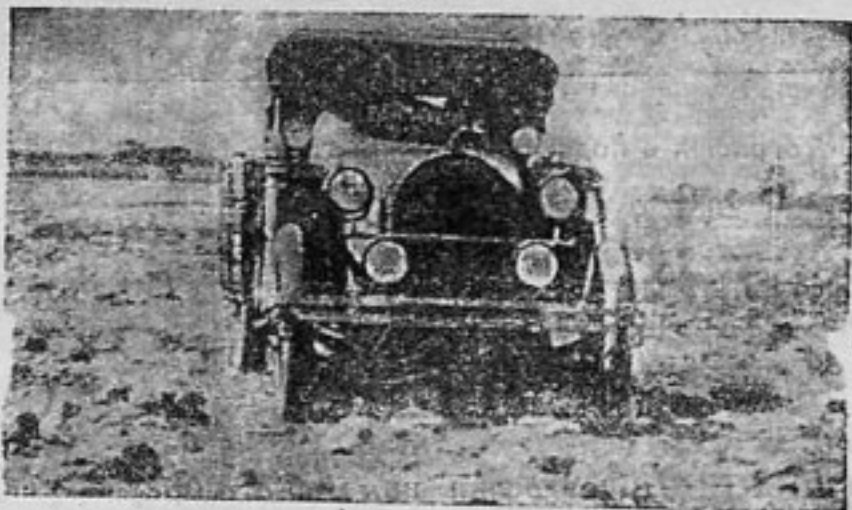
Немногим известно, что первые регулярные рейсы спальных автобусов на расстоянии 2000 км совершались в пустыне уже тогда, когда в Америке и Англии организация такого автомобильного сообщения была еще в самом зародыше.

Французская автогрузовая промышленность рассматривает Сахару как поле для испытания усовершенствований в своих машинах специального типа.

Интерес к автосообщению в пустыне разбудила фирма „Ситроен“, послав в Сахару экспедицию на гусеничных автомобилях. Почти одновременно фирма „Рено“ производила в Сахаре испытание своих шестиколесных машин, окончившееся не менее успешно, чем пробег „Ситроена“.

Сахара в действительности далеко не представляет собой ровной поверхности. Провалы и холмы чередуются здесь друг с другом. Южная же часть Сахары

почти сплошь состоит из беспорядочно нагроможденных камней. Даже на самых скверных европейских дорогах машина не подвергается тем испытаниям, которые неизбежны в Сахаре.



Трудный участок пути

Главная линия спальных омнибусов идет от Коломбо через Релан до Гао. Последний переход, характеризующийся наиболее скверными дорогами, длится 39 часов.

Спальный омнибус вмещает (включая трех лиц обслуживающего персонала) всего 11 человек. Все пассажиры обеспечены постелями, при чем каждому разрешен багаж весом до 40 кг.

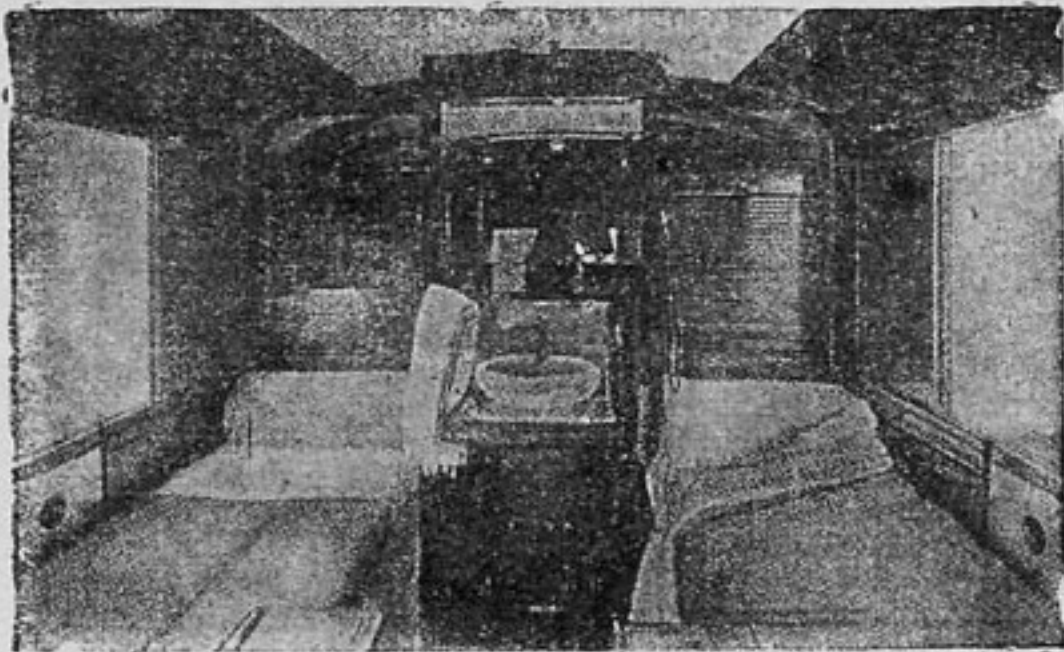
Благодаря удобному сообщению все более увеличивается число путешественников, стремящихся проникнуть вглубь Африки.

Французские власти прилагают всяческие усилия для организации туризма в Северную Африку.

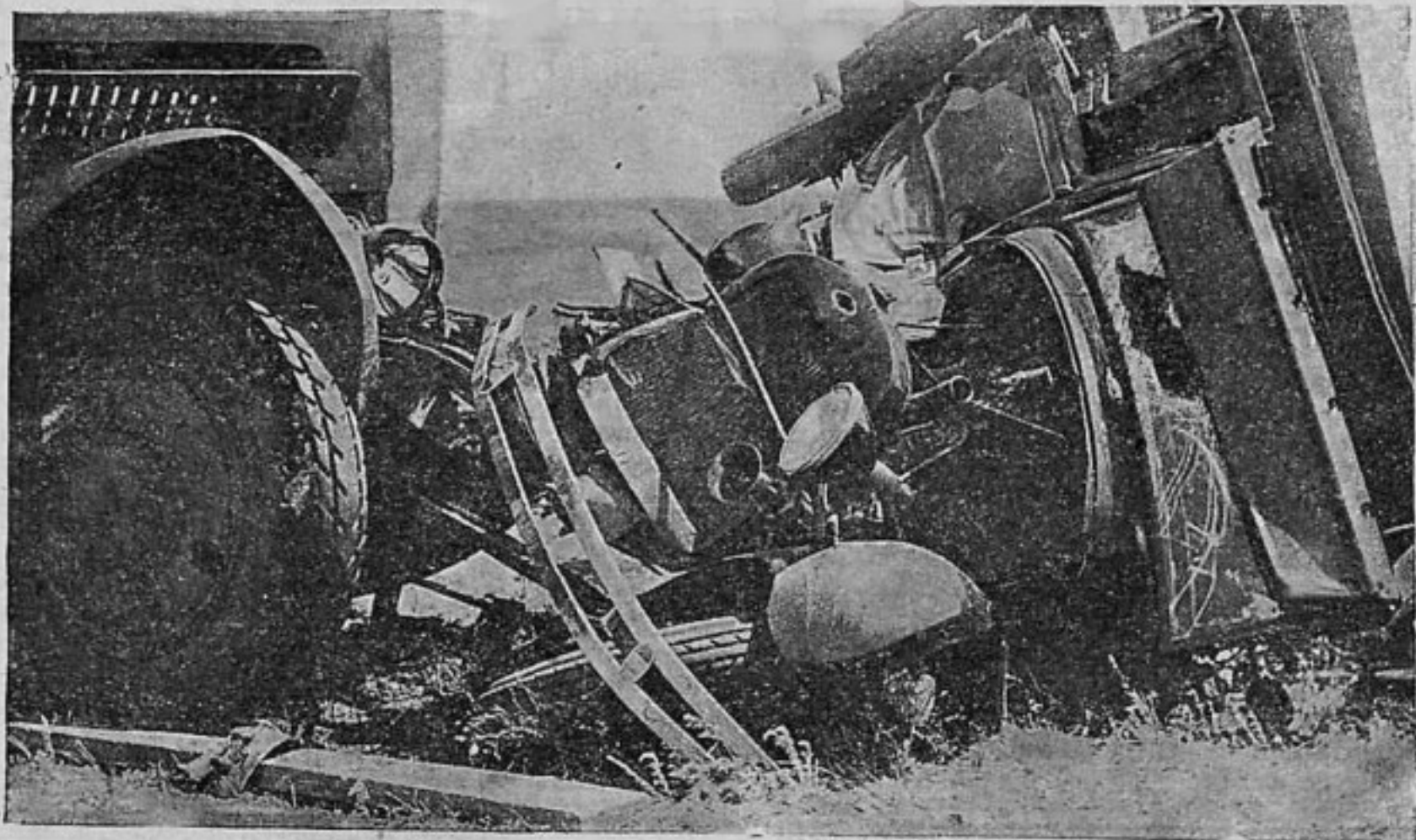
Все туристские общества эксплуатируют преимущественно шестиколесные „Рено“.

Рекордное развитие автосообщения в Сахаре указывает на огромные возможности автомобильного транспорта. В нашем Союзе, имеющем необъятные пространства, еще не освоенные из-за отсутствия транспорта, опыт автосообщения в Сахаре следовало бы изучить подробнее.

П М



Внутренний вид автобуса, курсирующего по пустыне Сахаре



Фотография в подписи не нуждается

Фото Н. Д. Вороновского (Симферополь)

ПОВЫСИМ ДИСЦИПЛИНУ СРЕДИ ШОФЕРОВ— УМЕНЬШИМ ЧИСЛО НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ

ЦУДОРТРАНС разослал на места циркуляр, в котором говорится следующее:

Несмотря на неоднократные предложения Главдортрансам поднять и укрепить трудовую дисциплину на автотранспорте и повести борьбу с автомобильными катастрофами и авариями, до сих пор на местах решительные меры в этом направлении не принимаются.

Сведения, поступающие с мест, ясно показывают, что главной причиной катастроф является отсутствие труддисциплины. Из всех автомобильных аварий только 20 проц. произошли вследствие технической неисправности машин, а остальные 80 проц. вследствие нарушения труддисциплины авторботниками (езда в нетрезвом виде, с недозволенной скоростью, нарушение правил движения, халатное отношение администрации к своим обязанностям и т. д.).

Цудортранс считает все эти явления совершенно недопустимыми и предлагает провести следующие мероприятия:

1. Решительно бороться с пьянством среди авторботников. Во всех случаях при обнаружении водителя в нетрезвом виде во время управления машиной, кроме наложения дисциплинарных взысканий передавать дело прокурору для привлечения к уголовной ответственности. В случае крупных аварий, происшедших из-за нарушения труддисциплины, добиваться устройства показательных судов.

2. Обязать администрацию автохозяйств, под личную ответственность начальников, укомплектовывать автомашины общественного пользования, работающие на междугородных линиях, опытными шоферами со стажем не менее 2 лет и не ниже 2 категории (не имеющими взысканий за нетрезвое состояние на работе).

3. Обязать технический персонал и автоинспекцию строго наблюдать за техническим состоянием автомашин, обращая особое внимание на машины общественного пользования, работающие на междугородных линиях. Во всех случаях при обнаружении негодных в техническом отношении машин, допущенных к эксплуатации, привлекать виновных к уголовной ответственности.

4. Обязать дорожную администрацию и инспекцию вести систематический контроль и наблюдение за соблюдением водителями установленной скорости и правил движения на междугородных линиях.

5. Во всех случаях нарушения правил движения водителями, лица, указанные в п. 4, делают отметку в шоферских книжках. При повторении нарушений администрация автохозяйств обязана снимать таких водителей с машин общественного пользования, как злостных нарушителей правил движения.

6. Обязать дорожные органы снабдить типовыми автомобильными знаками все опасные места и повороты на дорогах и следить за их исправным состоянием.

ПРИЗОВЕМ ШОФЕРОВ к ПОРЯДКУ

РАССМАТРИВАЯ циркуляр Цудортранса от 29 августа 1930 г. о борьбе с водителями—виновниками автомобильных катастроф, считаю, что намеченные меры—запись в шоферских книжках о всех проступках—могли бы дать результат только при одном условии. Надо, чтобы при поступлении шофера на службу учреждение или автохозяйство отбирало у него удостоверение на право управления, а взамен выдавало бы соответствующую справку. В нужный момент, т. е. при нарушении шофером правил движения, представители дорожной администрации или автоинспекции могли бы немедленно затребовать от автохозяйства удостоверение шофера, нарушившего правила движения и сделать в нем соответствующую запись.

Что же мы видим в данное время при проведении в жизнь циркуляра?

Прежде всего, все шоферы, как правило, обязаны иметь при себе удостоверение на право управления.

Самое удостоверение не пронумеровано и не прошнуровано. Отсюда вывод: при нарушении шоферами правил движения или при аварии на требование представить удостоверение на право управления получается ответ: „забыл дома“, „утерял“ и т. д. Эти ответы даются, чтобы избежать компрометирующей записи в удо-

стоверении. Органы доротдела не имеют в данное время возможности выполнить циркуляр Цудортранса.

Со своей стороны вношу, в порядке обсуждения, следующие предложения:

1. Выдаваемые книжки на право управления должны быть пронумерованы и прошнурованы.

2. При поступлении шоферов на службу удостоверения должны отбираться учреждениями и автохозяйствами, а взамен их выдаваться справки единой формы.

3. При требовании дорожными отделами удостоверений от автохозяйств они должны немедленно выдаваться для записи компрометирующих статей (на основании акта квалификационной комиссии).

4. При определенном числе злостных нарушений отбирать у шоферов на определенный срок удостоверения на право управления, лишать права езды и объявлять об этом в нашем журнале „За Рулем“.

Уверен, что при принятии предлагаемых мною мер число аварий от расхлябанности водителей и их небрежного отношения сократится.

Ходжент

Авторработник

От редакции. Взамен предлагаемых довольно сложных мер по нашему мнению следует делать запись о всех проступках в шоферской книжке и трудовом списке, что вполне обеспечит выявление про штрафованных шоферов.

НЕ ПОЗВОЛИМ СОРВАТЬ ПОДГОТОВКУ ДОРОЖНЫХ КАДРОВ

ЗНАЧЕНИЕ кадров для выполнения дорожной пятилетки вполне очевидно.

Затраченные в прошлый период десятки миллионов рублей на строительство дорог в ряде случаев не дали ожидаемых результатов только потому, что не было нужных специалистов. Нередки случаи, когда даже крупные дорожные строительства производятся под руководством практиков и слабо квалифицированных техников.

Вредители, которые руководили дорожным хозяйством, в течение ряда лет сделали все зависящее, чтобы не подготовить новых дорожных специалистов из рабочего класса. Ни одна отрасль народного хозяйства так не бедна кадрами, как дорожное хозяйство.

Это обязывает все наши хозяйственные, дорожные и автодорожные организации уделить исключительное внимание подготовке новых кадров дорожных специалистов. Обязанность коллективов Автодора — постоянно выдвигать наиболее активных членов Автодора на учебу в наши дорожно-автомобильные техникумы, вузы, курсы и т. д.

Правительство РСФСР не раз принимало решение о том, чтобы развернуть сеть новых дорожных учебных заведений. Формально эта директива выполнена, но по существу мы сейчас стоим перед угрозой срыва занятий в наших дорожных учебных заведениях. К сожалению, Цудортранс проявил совершенно недопустимое бюрократическое отношение к подго-

товке дорожных кадров. Прошло уже несколько месяцев как начался учебный год, а дорожные учебные заведения не могут наладить работы, так как Цудортранс и НКПС, очевидно, считают, что профтехническое дорожное образование может довольствоваться воздухом и отказали им в отпуске средств.

Чем, как не срывом можно назвать действие Цудортранса, которому лучше всего известна нужда в кадрах для дорожного хозяйства?

Создавшееся положение заставило правительство принять ряд срочных мер, в частности категорически обязать Цудортранс и Главдортранс договориться из каких источников и в каком порядке должна финансироваться подготовка дорожных кадров.

Этот урок должен быть хорошо заучен и использован для того, чтобы дальнейшее развертывание дорожных учебных заведений твердо опиралось на определенную материальную базу.

В оставшийся период до начала 1931 г. должны быть приняты героические меры, чтобы наверстать упущенное.

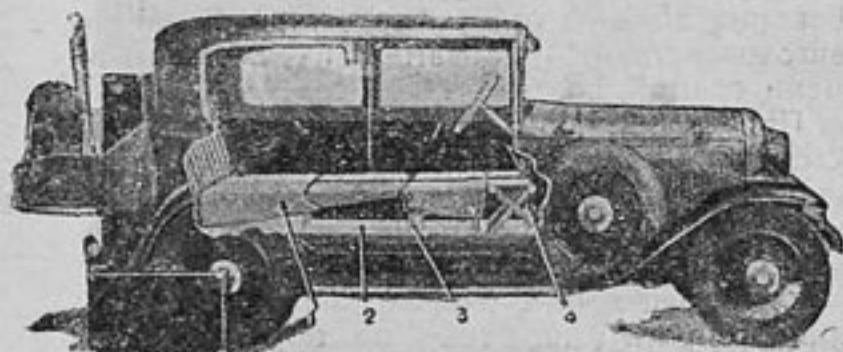
Миллионная масса, организованная под знаменем Автодора, должна взять на себя контроль и наблюдение за тем, чтобы никакие формальные бюрократические преграды не тормозили бы подготовки новых сотен тысяч высоко и средне-квалифицированных дорожных и автомобильных специалистов.

М. Ш-н

ПРИНИМАЙТЕ УЧАСТИЕ В ВЕРБОВКЕ НОВЫХ ПОДПИСЧИКОВ на журнал „За Рулем“. Сообщите в редакцию (Москва 6, Страстной бульвар, 11) свою фамилию и адрес для высылки вам руководящего и рекламного материала.

ПОСТЕЛЬ в АВТОМОБИЛЕ

АМЕРИКАНСКАЯ компания походных кроватей выпустила новый тип специальных кроватей, которые позволяют любой автомобиль превратить в передвижную спальню.



Благодаря этому нет нужды ночевать в гостинице, возможно непрерывное передвижение (в то время как один из пассажиров сидит за рулем другой может выспаться), кроме того такая кровать позволяет использовать автомобиль для перевозки больных.

По мнению специалистов расходы по приобретению такой кровати могут себя окупить в течение короткого путешествия.

На нашей иллюстрации цифрами обозначены: 1. Спинка заднего сиденья, опрокинутого для образования поверхности лежа. 2. Помещение для хранения багажа ночью. 3. Задняя часть переднего сиденья поднята до нужного уровня. 4. Откидной стул для удлинения сиденья.

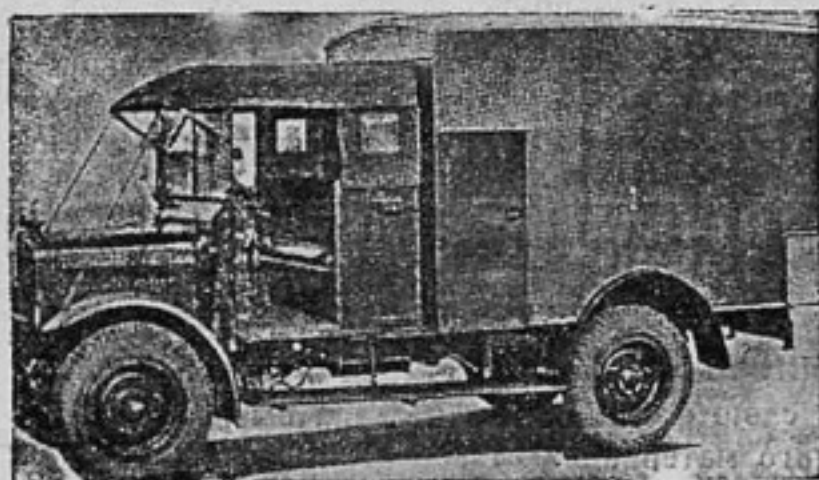
ВОЕННЫЙ ГРУЗОВИК с ЛЕДНИКОМ

АНГЛИЙСКИМ военным министерством одобрен изображенный на снимке автомобиль для перевозки продовольствия воинским частям.

Шасси его представляет собой изменение типа Вулкан ЗХ; размер шин $85 \times 18,75$ см. Стенки кузова сделаны из дерева и обтянуты холстом для свободного прохождения воздуха. Двери заменены скатывающимся холстом.

Одной из наиболее интересных особенностей этой машины является наличие ледника, выложенного цинковыми листами, поверх которых выстланы пробковые листы толщиной в 1,25 см. В свою очередь пробковый пласт обшит досками толщиной в 1,25 см.

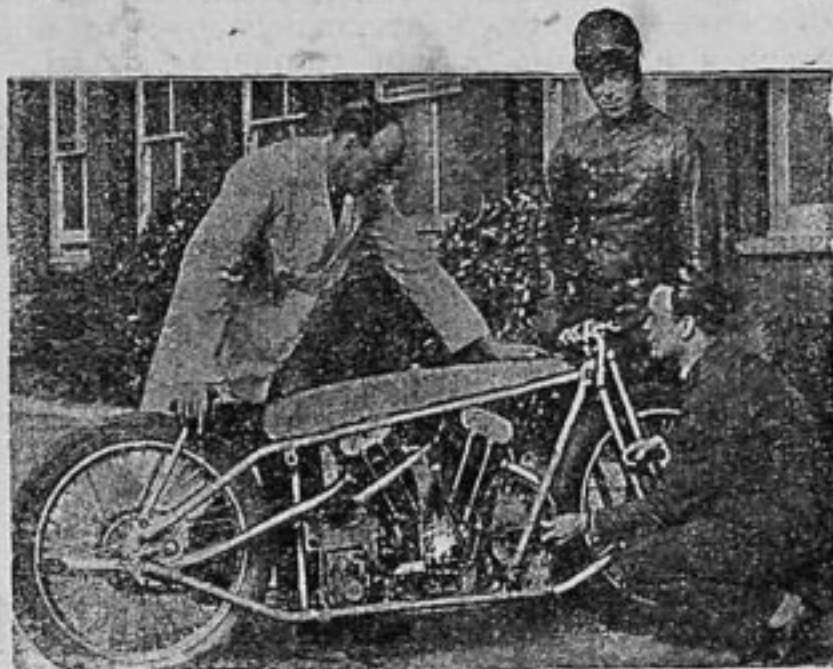
Такое устройство ледника рассчитано для предотвращения атмосферного влияния на лед.



МОТОЦИКЛ ТЕМПЛЯ

ДЛЯ участия в предстоящих мотоциклетных состязаниях в Монтлери, известным английским конструктором Темплем построен изображенный на снимке мотоцикл, снабженный двухцилиндровым мотором в 1000 куб. см с компрессором, смонтированным перед мотором.

Особый интерес приобретает управление этой машиной. Для наибольшей легкости управления руль ее посажен непосредственно на переднюю ось.



НАГЛЯДНАЯ „ОСТАНОВКА“

ЗА ГРАНИЦЕЙ в последнее время автобусные остановки отмечаются блестящими стальными гвоздями с широкой шляпкой, вбитыми в мостовую.



На снимке изображена отмеченная таким способом остановка автобусов на одной из улиц западно-европейского города.

**ЗАБЛАГОВРЕМЕННО ПОДПИШИТЕСЬ
НА „ЗА РУЛЕМ“ НА 1931 ГОД!**



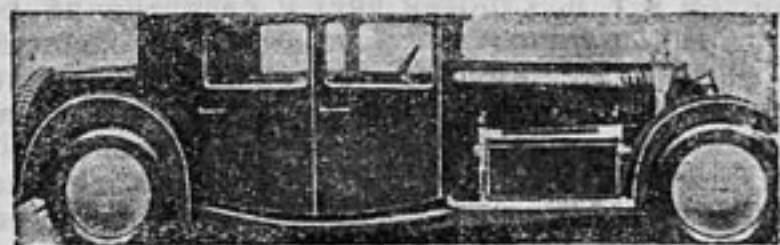
АВТОМОБИЛЬ-СНЕГО-ОЧИСТИТЕЛЬ

АВТОМОБИЛЬНЫЕ заводы США за последние годы уделяют много внимания производству автомобилей-снегоочистителей, необходимых в некоторых снежных штатах Америки.

Наше фото представляет одну из последних моделей автоснегоочистителя, снабженную сильным мотором.

ТИП СОВРЕМЕННОЙ МАШИНЫ

НА СНИМКЕ — образец современной машины, представляющей „последнее слово“ внешнего вида современного легкового автомобиля. Этот 12-цилиндровый „Буазен“ был показан на последней парижской выставке и привлек внимание публики оригинальностью своего необычайного внешнего вида и комфортом кузова.



ШЕСТИКОЛЕСНЫЙ АВТОМОБИЛЬ для ДАЛЬНОГО ТУРИЗМА

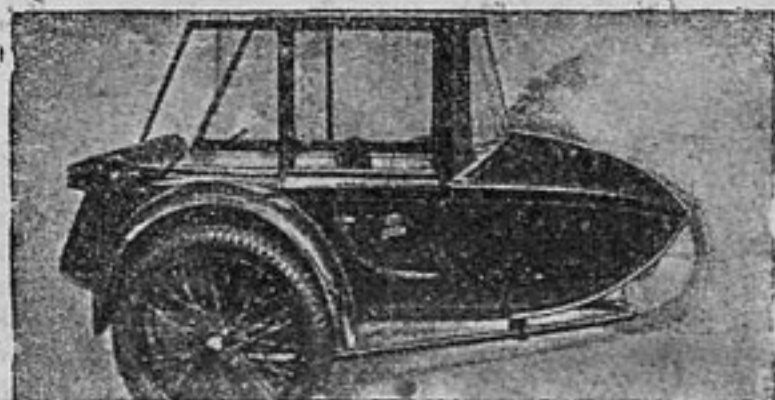
АНГЛИЙСКАЯ фирма „Кросслей“ выпустила новый тип шестиколесной легковой машины, предназначенной специально для дальнего туризма.

Машина сконструирована так, чтобы даже на самых плохих дорогах комфорт для пассажиров не уменьшался.

Первые машины этого типа предназначены преимущественно для путешествий по Индии.



НОВАЯ МОТО-КОЛЯСКА



ГЕРМАНСКАЯ фирма Краузе выпустила в продажу коляску для мотоциклов, конструкция которой, как видно из снимка, напоминает двухместный „Родстер“.

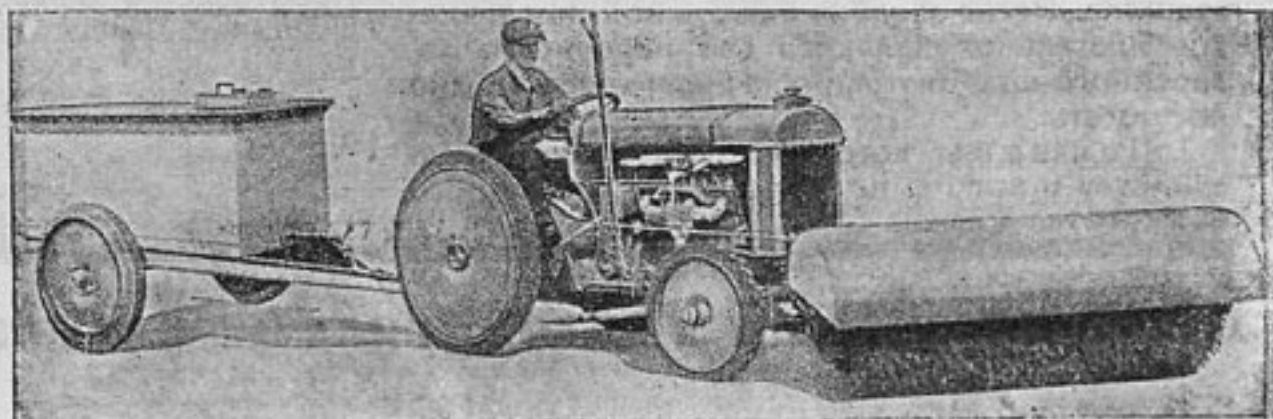
Коляска рассчитана на 2 чел. Спинка переднего места складная, что позволяет легко занять заднее место.

Вследствие целого ряда удобств, а также полной защиты пассажиров от встречного ветра и пыли, коляска этой конструкции имеет несомненные преимущества перед существующими конструкциями.

ТРАКТОР на ОЧИСТКЕ УЛИЦ

НА Западе трактор употребляется сейчас не только в сельском хозяйстве, в заводском транспорте и т. д., но и на службе коммунального хозяйства.

На снимке — одновременное подметание и поливка улиц трактором „Фордзон“.



ВОПРОСОМ подготовки квалифицированных шоферов занят в настоящее время ряд учреждений и организаций.

Та работа, которая ведется теперь, основана на устарелых методах, не дающих нужного результата.

Разные учреждения и организации ведут обучение шоферов по-разному и в большинстве случаев достаточно плохо.

Новое слово в этом деле говорит ЦИТ, организующий обучение шоферов по своему методу, предусматривающему наиболее полное усвоение учащимся всех необходимых трудовых навыков.

В части практического обучения вводится работа на тренировочных аппаратах, систематизирована практическая езда, усвоение монтажно-ремонтных работ, работ по уходу за машиной и т. д. Строгий учет и расчленение отдельных функций при повышении качества обучения значительно сокращает затрачиваемое время. Теоретическая часть курса проводится в виде комментариев к практическим занятиям. Тут мы сталкиваемся с необходимостью создать учебное пособие, которое дало бы полное, подробное и устойчивое для запоминания оформление и сообщаемого ученику материала.

Такие моменты, как например: 4-тактный цикл Отто, работа клапанов, карбюрация, смазка, зажигание, дифференциал и т. д., можно вполне четко и в наиболее запоминаемой форме преподать ученику только на экране.

Необходимо в самом срочном порядке создать учебный фильм по автомобилю. Аналогичная работа по трактору ведется в данное время Межрабпомфильмом, и имеющийся в этом деле опыт надо использовать в полной мере.

Необходимо привлечь к созданию этого фильма НКТруд, ЦИТ, „Установку“, Автодор, ВАТО, Союзтранс, Зернотрест и другие заинтересованные в подготовке кадров учреждения.

В этой отрасли мы наиболее сильно отстали от заграницы. В Германии, Америке, Франции, Бельгии и др. странах кино широко применяется для пропаганды технических знаний.

У нас же в СССР, где ощущается колоссальная нужда в квалифицированных кадрах, кино совершенно не привлечено к их подготовке.

Вместо того, чтобы портить пленку на негодные картины, которые никогда не увидят экрана, необходимо использовать имеющиеся у киноорганизаций возможности для создания учебных кинофильмов.

Л. Е. Витин

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

11. О ремонте поршня и картера мотоцикла

Слесарь фабрики им. Марасинова (Павлов на Оке) т. Б. Моргунов предполагает приобрести двухцилиндровый мотоцикл „Сэнбим“ и просит следующих советов:

1. Один из поршней двигателя мотоцикла имеет трещину от нижнего обреза стакана поршня по направлению к шашке поршневого пальца. Имеется ли опасность поломок и каких у двигателя с таким дефектом?

2. Можно ли поставить на мотоцикл новый подходящий поршень при условии, если он тяжелее фабричного (второго) на 250г?

3. Как запаять алюминиевый картер двигателя?

Ответ. 1. С трещиной на поршне вообще не рекомендуется эксплуатировать машину. Такой дефект может стать причиной очень серьезных поломок.

Треснувший поршень следует немедленно заварить. При заварке необходимо проварить внутреннюю и наружную сторону поршня по трещине. После заварки с наружной поверхности тщательно удаляются все неровности заваренного шва. Внутреннюю поверхность можно не трогать.

2. Поршень, который точно подходит по диаметру и высоте, но разнится от фабричного

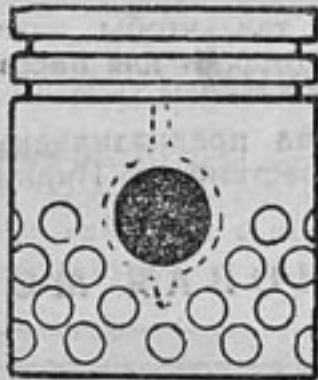


Рис 1

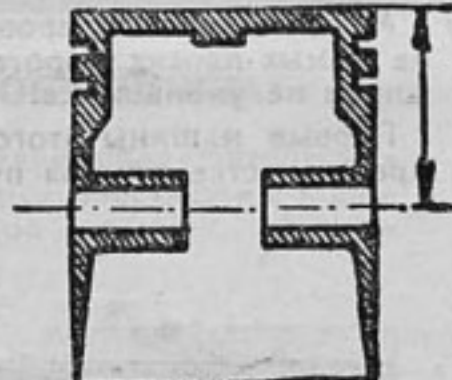


Рис 2

по весу на 250 г, можно довести до нормального веса путем высверливания на нижней части стакана (не задевая шашек поршневого пальца) ряда отверстий. Отверстия высверливаются в шахматном порядке (рис. 1). Обязательным условием должно быть, чтобы высота поршня от центра шашки до головки точно равнялась высоте фабричного поршня (рис. 2).

3. Алюминиевый картер двигателя следует не запаять, а заваривать. Производство заварки надо поручить опытному сварщику. Вследствие того, что алюминиевый картер при варке может быть поврежден, производство этой операции требует большого опыта.

Д.

ПОСТАВИМ ДОРОГУ и АВТОМОБИЛЬ на СЛУЖБУ ОБОРОНЫ СССР

ТРИ СТОЯТ, ДВЕ НА ХОДУ

НА АВТОБУСНОЙ линии ст. Лозовая-Павловская (Донбасс) имеется всего 5 автобусов. Из них 2 новых без шин стоят в гараже „Фиат“ при запасе 24 покрышек стоит без движения 6 месяцев и только два автобуса ходят, при том слишком нерегулярно, не удовлетворяя потребности пассажиров. Создаются очереди на посадку в автобус.

Этим моментом воспользовался частник, пустил грузовой „Форд“ „Т“, натянув на него

шалаш, и перевозит ежедневно сотни пассажиров. Коллектив Автодора Брянского рудника заинтересовался этим положением в автобусном гараже и выяснил, что гараж уже шестой месяц ждет шестерню дифференциала.

Мы требуем как можно скорее исправить 2 новых автобуса марки „Штейер“, а „Фиат“ передать коллективу Автодора Брянского рудника.

Коллектив Автодора Брянского рудника

ГОЛОВОТЯПСТВО или ВРЕДИТЕЛЬСТВО?

ВСЕГО на четверть километра нужно было вымостить и выравнять Ребровскую гору на Молвиднском тракте, Костромского района вблизи деревни Ребровка.

Работа производилась таким образом, что возле самого моста подняли землю около 2 м, а середину дороги вынули, отчего образовалась выбоина, которая во время дождей до краев наполняется водой и размывает часть этой дороги. Дорога становится такой, что колеса вяз-

нут, а временами проезд становится совершенно невозможным.

Был такой случай: в деревне Ребровке произошел пожар и городская пожарная часть должна была вместо одного километра (расстояние до деревни) проехать лишних 15 км из-за бездорожья.

Зав. коммунальной частью т. Сергеев знает об этом, но почему-то упорно молчит.

Апраксино, Костромской р-н

Бобылев



Тракторист на практических занятиях.

Унион-фото

АВТОДОРОВЦЫ - УДАРНИКИ

ГРУППА учащихся кружка Автодора при клубе „Металлист“ г. Запорожья объявила себя ударной. Она взяла на себя обязательства посещать учебу без прогулов и опозданий, внимательно слушать курс занятий, ускорить прохождение учебы.

Кроме того 32 учащихся вступили в члены Автодора, выписали журнал „За Рулем“ и купили 64 билета 2-й Всесоюзной лотереи.

г. Запорожье

М. Майчуров

АВТОДОР и ДОПРИЗЫВНИКИ

НА ДОПРИЗЫВНОМ пункте при Майкопском районном военкомате организован уголок Автодора, состоящий из плакатов, изображающих автомобиль и его устройство и различной литературы по автоделу.

Уголок обслуживается тремя работниками. За 10 дней проведено 9 лекций на темы: „Автодор и его цели“, „Автодор в Красной армии“ и „Автодор в деревне“.

Всего работой охвачено 346 человек. Вовлечено в члены Автодора 122 чел. Собрано на постройку дирижабля „Клим Ворошилов“ 13 руб. 45 коп.

Майкоп

Зоя Андронова

СОДЕЙСТВИЕ ОБОРОНЕ СТРАНЫ — БОЕВАЯ ЗАДАЧА АВТОДОРА

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ!

ПО БОРИСОГЛЕБСКОМУ району из 150 км дорог районного значения за 1929/30 г. построено до 8 км новых и отремонтировано 3 км старых дорог. Сделано также 150 мостов, на что затрачено 2500 руб. Работа производилась при трудовом участии населения.

Руководил работой один десятник, помощи никакой ему не было. Рик говорит: „Как хочешь, так и делай“, или же посылает в сельсовет, а сельсовет в свою очередь отмахивается обеими руками, считая, что он и так перегружен работой.

В дорожном отделе рика есть еще один техник, который обслуживает три района. Его можно увидеть только бегущим с работы на работу, так что указаний никаких ни от кого не добьешься.

Участие населения в трудовой повинности оставляет желать лучшего. Инструкция Главдор-



Группа рабочих ударников Ярославского автозавода

транса нас, низовых работников, не удовлетворяет, так как по многим пунктам ее трудно применить на практике.

Борисоглебск

Свой

ПОМОГАЕМ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМУ ЗЕМЛЕДЕЛИЮ

ЧТОБЫ не отстать от общего участия рабочего класса в строительстве страны, 250 шоферов, — учащих госкурсов г. Луганска, организовали субботник по молотье пшеницы в совхозе.

Весь заработок от субботника они передали в фонд индустриализации, оказав одновременно помощь совхозу в уборочной кампании.

г. Луганск

Курсант

ГОТОВИМ ШОФЕРОВ-НАЦИОНАЛОВ

ОТДЕЛЕНИЕ Автодора в Ходженте организовало дневные шестимесячные курсы шоферов исключительно для коренного населения. Занятия будут проводиться на родном языке обучающихся.

Курсы будут существовать за счет хозорганизаций. В связи с этим посланные на учебу курсанты берут на себя обязательство после окончания учебы отрабатывать в течение года по ставке, ниже установленной для шоферов на 30 проц., при чем в том предприятии или учреждении, которое оплачивает их учебу.

Местные парторганизации придают этим курсам большое политическое значение, так как это одни из первых курсов в Таджикистане.

Помимо этих курсов будут функционировать еще вечерние шестимесячные курсы на 50 человек, исключительно для членов Автодора, не имеющих возможности посещать дневные курсы. В дальнейшем намечается создание курсов дорожных мастеров на 20 человек.

г. Ходжент

Масликов

МАЛЕНЬКИЕ ПРИЧИНЫ И БОЛЬШИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

РАБОЧЯЯ бригада строительства Нижегородского автозавода установила ряд фактов, которые чрезвычайно скверно влияют на общий ход работы.

Очень досадно, что у нас большое дело часто срывается из-за маленьких неувязок. Можно привести ряд подтверждающих это из фактов работы автомобильного и тракторного парка на нашем строительстве.

Завод, который будет выпускать автомобили, часто допускает простой многих автомашин из-за отсутствия к ним нескольких запасных частей. Достаточно сказать, что у нас в Нижнем иногда приходится из нескольких стоящих в ремонте машин собирать одну-две машины для того, чтобы хотя бы часть этого транспорта принесла какую-нибудь пользу.

Та же история произошла и с тракторами „Коммунар“, которые из-за отсутствия запасных частей стояли с июня

Поиски же частей к автомобилям и тракторам ни к чему не приводят. Рабочая бригада стройки Нижегородского автозавода провела в поисках частей больше двух недель в Москве, Ленинграде и Харькове, но почти ничего не добилась. То, что мы нашли на складах, было вывезено с огромным трудом. А сколько ушло времени, энергии, средств!

Просто так необходимого нам автомобильного и тракторного парка из-за отсутствия запасных частей — вещь для нашего дела слишком дорогая, а для советского государства — нетерпимая. Авторемснаб должен принять самые решительные меры к тому, чтобы наладить снабжение запасными частями.

Весь автотракторный парк Союза должен работать полным ходом!

Шофер автозавода А. Кекишев
—член рабочей бригады строительства

Нижний-Новгород

Застревают в грязи два автобуса, приобретенные Щелковским райисполкомом для связи с текстильной фабрикой, расположенной в поселке Фряново. Автобусы дольше стоят в ремонте, чем работают. Все это из-за плохих дорог. Почему бы доротделу рика и коллективу Автодора не привлечь к этому вопросу внимание населения и как следует организовать трудовинность?

Щелково, Моск. обл.

П. Мокротов

Я, шофер-механик, с 15-летним стажем езды на легковых и грузовых автомашинах и автобусах, нахожусь без работы и кроме меня еще 20 шоферов 1 и 2 категории, также имеющие стаж от 10 до 15 лет. А страна ощущает острый недостаток в квалифицированных автоводителях машин. Не пора ли подумать о плановой переброске шоферов на работу по специальности.

Краснодар

Василенко

В нетрезвом виде шофер Шведов наскочил на грузовую машину, выел свой „Нами“ из строя. Автомашин „Нами“ была получена окр. автодором только месяц тому назад совершенно новой. Автодор, не имея своего гаража, вынужден был поставить ее в гараж административного отдела. Ключи от машины находились в окр. автодоре.

Кто дал право Шведову без разрешения брать общественную машину и подрывать авторитет честных, добросовестных автомобилистов?

Харьков

Вишневецкий

Бывший священник Апелинский Л., являясь преподавателем шоферских курсов, организованных Борисовским районным отделением для членов Автодора, принимал на курсы по знакомству и не-членов Автодора, а рабочего-слесаря не допустил на учебу.

г. Борисов

Д. Муха

Никакой работы не ведут т. Шевченко — председатель и тов. Свистун — секретарь Папанянского коллектива Автодора.

В коллективе не было ни одного собрания. Никакого внимания подготовке кадров. О заочных курсах никто не знает.

Председатель горсовета т. Стукалка ничем не желает помочь. Однажды группа автодоровцев обратилась к нему с просьбой предоставить

помещение для собраний и занятий, а он вместо помещения... выдал бумажку об отказе.

Пос. Попасная

С. Ковальчук

Не имеют представления о работе Автодора шоферы Кисловодска. В книжных магазинах нет никакой автодоровской литературы. В гараже, или, вернее, дворе-сарайе — мусор, камни; тут же разбирают для ремонта машину. тут же наполняют машину горючим и смазочным, тут же курят и грызут семечки.

О дорожном строительстве никто и не думает, а в нем ощущается большая необходимость при большом количестве машин. курсирующих по разным направлениям курорта.

Кисловодск

Авто-механик Скотников

Из 17 машин, принадлежащих Таганрогской конторе „Союзтранс“, 8 стоят в ремонте. Работавшие машины донашиваются, а ремонтировать их некому, так как механик, принятый зав. гаражем по знакомству, не в курсе дела. Сам же зав. гаражем расправляется с автоимуществом как ему вдумается: взял, например, однажды машину „Рено“, выехал из гаража, а обратно притащили машину на буксире. Второй раз он выехал на мотоцикле, а приехал с разбитой вдребезги машиной. На протест шоферов отвечает: я, мол, зав. гаражем и вас не спрашиваю.

Таганрог

Шофер Федоренко

Только хорошие резолюции и пожелания вносит общественность Бердичева (на Волыни). Практически же помочь доротделу и его аппарату никто не думает, и работа стоит на мертвой точке. Доротдел кроме своей основной работы должен еще разъяснять населению необходимость участия в проведении трудгужповинности.

Бердичев

А. Заклетка

Не уделяют внимания политическому воспитанию учащихся на курсах Автодора при железнодорожном коллективе ст. Лозовая.

Был назначен политруководитель, который провел одно занятие и больше не является.

По инициативе курсантов были выбраны уполномоченные, которые обратились в ячейку и райпартком, но пока никто ничего не сделал.

Лозовая

Близкий

БЮРОКРАТИЧЕСКОЕ ОТНОШЕНИЕ К ДИРЕКТИВЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА

НА ДНЯХ правительство РСФСР обсуждало любопытный вопрос, характеризующий, как не нужно выполнять правительственные директивы.

16 апреля 1930 г. ЭКОСО РСФСР поручил Главдортрансу в двухмесячный срок разработать и издать нормы стоимости работ по дорожному строительству и мостовым сооружениям. Прошло 6 месяцев и несмотря на всю важность этого постановления, Главдортранс ничего не сделал, чтобы издать эти нормы в установленный срок. В ряде мест это привело к тому, что строительный сезон 1930/31 г. не смог быть в достаточной мере использован.

Отмечая допущенную Главдортрансом РСФСР халатность и невыполнение директивы правительства, Совнарком поставил ему на вид невыполнение в течение 6 месяцев постановления ЭКОСО. Одновременно НК РК РСФСР поручено выявить лиц, которые персонально виновны в оттяжке выполнения директивы правительства.

Это решение Совнаркома должно послужить уроком для центральных и местных дорожно-автомобильных организаций, которые все еще не прониклись сознанием ответственности за своевременное выполнение директив правительства.

БИБЛИОГРАФИЯ

В. В. Казменко. — Зимнее использование тракторов в сельском хозяйстве

„Библиотека тракториста“. Москва, Сельхозгиз, 1930 г. Стр. 32. 20 рис. Ц. 15 к.

У нас много говорят о количестве необходимых для обобществленного сельского хозяйства тракторов и меньше всего думают об обеспечении наиболее полного использования их в течение года. Между тем трактор в свой, обычно неиспользуемый зимний период может сделать много полезной работы.

Задачей этой брошюры и является описание особых работ, которые можно выполнять трактором при условии продолжительной суровой зимы, при обильном снегопаде или морозе.

Автор указывает на возможность использования трактора на ледяных и снежных дорогах, перевозках леса, зимних перевозках, постройке зимних дорог. Далее приводятся примеры других зимних работ трактора, в частности по прессованию сена, на дровозаготовках, по удержанию снега на полях. В заключение даются примерные расчеты стоимости работ.

Популярное, ясное изложение вопроса делает брошюру полезной для нашего сельского хозяйства, все более обогащающегося тракторами для сельскохозяйственных работ.

Я. М.

Снежно-ледяные лесовозные дороги.

Вып. II. Всесоюзного Института Древесины. Составили: Н. С. Ветчинкин, Я. П. Вечерин, М. Т. Кишинский, В. Ф. Копейкин, Изд. „Лесное Хоз. и Лесная Промышленность“. М. 1930 г. 164 стр. 52 рис. Цена 2 р. 40 к.

НАМЕЧЕННОЕ на ближайшие годы значительное увеличение лесозаготовок требует, в связи с недостатком рабочей и гужевой силы в большинстве лесных районов, рационализации и механизации лесозаготовительных работ, главным образом транспорта леса. Одной из простейших мер по рационализации вывозки являются снежно-ледяные дороги, дающие при небольших капитальных затратах значительный экономический эффект и громадное сокращение рабгуж или, вследствие увеличения средних нагрузок на лошадей в 3-4 раза по сравнению с обыкновенными зимними дорогами.

Применение тракторной тяги еще более сокращает погрешность в гужевой силе, так как при полном использовании мощный трактор может заменить до 100 лошадей. Этим обуславливается быстрый темп распространения в СССР в течение последних трех лет снежно-ледяных дорог с конной и тракторной тягой.

Рецензируемая книга и посвящена этому виду транспорта леса. В ней рассматриваются способы изыскания ледяных дорог, составление проекта ледяной дороги, сметы, заготовка и доставка оборудования, постройка и эксплуатация ледяных дорог, ремонт машин и летняя эксплуатация тракторов.

Технические условия и нормы проектирования и возведения гаражей с ремонтными мастерскими

Комиссия по строительству при СТО. Вып. 71. Москва. План. Хоз. Изд. 1930 г. 51 стр. 17 черт. Ц. 1 руб.

В СВЯЗИ с значительным вниманием, уделяемым теперь гаражному строительству, опубликованные „Технические условия и нормы проектирования и возведения гаражей с ремонтными мастерскими“ приобретают большое значение. Они являются к тому же одним из первых опытов издания по этому вопросу на основании теоретических и опытных данных русской и иностранной литературы и техники.

Рассматриваемые „Условия“ охватывают требования к территории, обслуживающей гаражи, к обществу гаражам, мастерским при них и вспомогательным сооружениям.

Чрезвычайно полезны приложения, в которых даются схемы расположения автомобилей в гаражах и графического определения потребной площади; далее приводятся правила проектирования рампы для подъема и спуска машин, даются типы отстойников, схемы вентиляционных устройств и тепловых завес смотровых ям, указывается противопожарное оборудование гаражей и, в заключение, помещен примерный расчет ремонтных мастерских.

А. Геллер. «Курс автомобиля»

Том I. Расчет и конструкция двигателя. Перевод с немецкого, под редакцией Н. Р. Бриллинга и инж.-мех. Г. Г. Калиш. 1930 г. ГИЗ. Москва. Ц. 5 р. 50 к. 544 стр.

КНИГА Геллера пользуется широкой известностью в Германии, как одно из лучших руководств по конструированию и проектированию автомобиля и поэтому появление русского перевода этой книги следует приветствовать.

Рассматриваемый первый том содержит, кроме отделов, охватывающих материалы, топливо, карбюрацию и зажигание, все сведения, относящиеся к двигателю.

Ценность книги повышается еще и тем, что автором принято во внимание новейшее развитие автомобильной техники. Например, в области материалов учтены исследования специальных сталей; далее исследованы возможности замены бензина другими топливами, в карбюраторах — использование трудно-испаряющихся топлив. Освещено влияние на развитие мототехники обширных опытов с авиационными двигателями.

Основные главы охватывают следующие вопросы: динамику автомобиля, материалы, топливо, карбюрацию и карбюраторы, зажигание, автомобильный двигатель внутреннего сгорания, детали двигателя и их расчет. В качестве приложения даны основные принципы обслуживания и испытания автомобилей.

Тщательная проработка материалов делает книгу Геллера весьма ценным подспорьем не только для высших технических учебных заведений, но и для многих автоработников.

Я. Г.

Книги, поступившие на отзыв

А. Геллер. — Курс автомобиля. Т. I. Расчет и конструкция двигателя. Гиз. Стр. 544. Ц. 5 р. 50 к. 1930.

Н. Осинский. — Американский автомобиль или российская телега. Гиз. Стр. 95. Ц. 20 к. 1930.

Проф. Е. А. Чудаков. — Тяговой расчет автомобиля. Гиз и Главтуз. Стр. 250. Ц. 3 р. 75 к. 1930.

Ф. Шеллинг. — Постройка шлюпок. Ч. 2. Моторные шлюпки. Изд. Судопроекта. Стр. 341. Ц. 5 р. 1930.

П. Н. Шестаков. — Гравийные дороги. Транспечать НКПС. Стр. 35. Ц. 10 к. 1929.

Инж. С. Клячкин и инж. Н. Абрамов. — Клинкерные и асфальтовые мостовые и тротуары. Гиз. Стр. 55. Ц. 40 к. 1930.

А. Коломенский. — Как мы используем заграничную технику. Гиз. Стр. 64. Ц. 12 к. 1930.

Сельхозснабжение. — Тракторные сцепки ТС-3К. Сельхозгиз. Стр. 14. Бесплатно. 1930.

Н. Веселовский. — Техническая механика. Сельхозгиз. Стр. 48. Ц. 40 к. 1930.

Инж.-мех. Г. В. Зимелев. — Лабораторные испытания автомобилей. Изд. Моск. Высшего Техн. училища. Стр. 28. Ц. 50 к. 1929.

В. Проценко. — Хочешь трактор, собирай кости и крапиву. Гиз. Стр. 59. Ц. 10 к. 1930.

М. А. Соколов. — Слесарное дело. Гиз. Стр. 302. Ц. 1 р. 40 к. 1930.

М. Шейнин. — Борьба с бездорожьем в пятилетке. Гиз. Стр. 92. Ц. 18 к. 1930.

Н. Крупская. — Школа должна стать политехнической. Гиз. Стр. 6. 1930.

А. П. Шохин. — Первый съезд по политехническому образованию. Гиз. Стр. 47. Ц. 10 к. 1930.

Н. В. Брусянец. — Топливо и смазка для автомобиля. 2-е переработанное издание (с 36 рис. в тексте). Транспечать НКПС. Стр. 144. Ц. 40 к. 1930.

В. А. Кононов. — Как дешево эксплуатировать автомобиль. Транспечать НКПС. Стр. 47. Ц. 15 к. 1930.

Л. Н. Агинский. — Трактор „Интернационал 10/20“. Сельхозгиз. Стр. 175. Ц. 1 р. 10 к. 1930.

Л. Н. Агинский. — Трактор „Фордзон“ и „Фордзон-Путиловец“ (ФП). Сельхозгиз. Стр. 142. Ц. 1 р. 1930.

Зав. редакцией **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“