

ЗА ДУЛЕМ

журн. газ. об'єднання

1932



МОБИЛИЗУЕМ ВСЕ СИЛЫ ДЛЯ ПОБЕДЫ НА ДОРОЖНОМ ФРОНТЕ!

ИЗ РЕЧИ А. М. ЛЕЖАВЫ НА ВСЕСОЮЗНОЙ ДОРОЖНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ *)

Сейчас уже не приходится произносить длинных речей о том, какое гигантское зло бездорожье, какие потери приносит оно нашему хозяйству, как тормозит высокие темпы социалистического строительства.

Сегодня и партия, и советская власть, и весь рабочий класс ставят перед конференцией совершенно конкретные практические задачи. Необходимо возможно более скорое и полное улучшение дорог, организация всех сил для разрешения этой задачи.

Участники конференции имеют за собой опыт дорожного строительства и организации общественных сил. Этот опыт необходимо выложить здесь, сделать его общим достоянием и на нем построить программу, по которой начнется практическая деловая работа на местах. Поэтому необходимо наиболее вдумчиво отнестись к имеющемуся у вас опыту, обсудить его, обобщить, позаниматься все, что есть лучшего в опыте мест, чтобы на основе такого обобщенного опыта успешно выполнить и перевыполнить план дорожного строительства.

Мне лично представляется, что предметом особого внимания конференции должно явиться правильное планирование работы. Я должен подчеркнуть, что речь идет не о тех планах, которые разработаны центром или областными властями. На основе этих планов необходимо построить глубинные планы для района, для села, для колхозов и совхозов. Нужно совершенно конкретно рассчитать по каждому участку, исходя из его вполне конкретных условий, определенную работу, которая должна быть им проделана. Нужно научиться сугубо практическому местному планированию, исходя из самого точного учета всех местных трудовых и материальных ресурсов. Если в вашем районе нет сведующего человека по дорожному делу, то необходимо привлечь из ближайшего района техника, специалиста или работника из дортрансовского аппарата.

Следующий вопрос, который должен занять большую часть общественного внимания, — это вопрос организационный. Товарищи из Чувашии, Ленинградской, Нижегородской и др. областей могут поделиться своим блестящим опытом и этот опыт надо полностью учесть.

*) Приводится в сокращенном виде.

СОДЕРЖАНИЕ

Мобилизуем все силы для победы на дорожном фронте	1
Страна социализма должна иметь хорошие дороги	3
Н. БЕЛЛЕВ — Соединим автомобильной дорогой два гиганта	6
Н. Э.—Как автодорожцы боролись за успех весеннего сева	8
М Св.—В первых рядах борьбы с бездорожьем	10
Арк. МЛОДИН — Трактор-тягач требует внимания автодорожной общественности	14
Освобождаемся от иностранной зависимости в автотракторной и дорожной промышленности	16

С. СИНАЙСКИЙ — Ликвидируем недочеты подготовки кадров для дорожного строительства	18
М. НАДЕНДИН — Миллион квадратных метров усовершенствованных покочтий	20
Б. И. ОНОВ — Лесные материалы вывозить круглый год	22
Тих. РАВОВ — Кто будет лучшим шофером СССР	24
Новости мир. автодорожной техники	26
Гарантная сменалка	28
Рабселькоры-автодорожцы пишут Техническую консультацию	29
На обложке: Дорожно-строительные работы в Москве	32
Фото А. Шахета	

10 Июня 1932

Надо твердо учитывать, что дорожное строительство не только дело дорожных органов, не только дело бюджета и наемной рабочей силы. План дорожного строительства будет выполнен только при том условии, если аппараты дортрансов будут широко пропитаны влиянием общественных сил, если будет широко использовано трудовое участие населения. Именно на дорожном фронте исключительно важное значение приобретает широчайшая мобилизация общественных сил и правильная их организация. Опыт районов, наилучшим образом организовавших и расставивших свои силы на дорожном фронте, получивших наилучший эффект по дорожному строительству, нужно сделать всеобщим достоянием. Никуда не годится та автодорожская организация, которая жалуется на отсутствие должной поддержки со стороны местных партийных, советских и профессиональных органов. Именно она, автодорожская организация, и должна привлечь внимание всех местных организаций для борьбы и победы на дорожном фронте, для нашего социалистического строительства.

В организационном отношении установка должна быть такова: местные силы — Автодор, дортранс и другие общественные организации должны напрячь все усилия, чтобы привлечь к дорожному делу внимание и содействие всех органов и учреждений. В установках по организационным вопросам это должно быть четко и выпукло отражено.

Я хочу обратить ваше внимание еще на вопрос об обеспечении дорожных работ инструментами и материалами. В дорожном строительстве это имеет решающее значение. Здесь надо мобилизовать всю находчивость, изобретательность, смекалку, чтобы в максимальной степени использовать все местные возможности. Нам трудно обеспечить, например, все участки работ металлическими катками, но в одном из последних номеров журнала „За Рулем“, вы могли прочесть предложение об устройстве дерево-бетонных катков, требующих самого минимального количества металла. Я привожу это только в качестве примера, показывающего, что необходимо всячески поощрять все попытки инициативы, изобретательства, удачного суррогатирования в дорожном деле.

Организации дортрансов должны работать в самом тесном контакте с Автодором — в этом крайне заинтересованы обе организации, это — залог успешного разрешения дорожно-строительных вопросов. Если в районе данного дортранса нет автодорожской организации, то надо принять меры к тому, чтобы ее организовать, чтобы она возможно быстрее росла и охватила весь район.

С полным основанием 1-й всесоюзный съезд Автодора в качестве основного задания, которое он дал нам как отряду советского революционного пролетариата, работающему на ответственном участке социалистического строительства, выдвинул задачу создания многомиллионного Автодора. Автомобилизация и дорожное строительство, имеющие решающее значение для темпов индустриализации нашей страны, для социалистической перестройки сельского хозяйства, для укрепления обороноспособности страны Советов, будут проводиться тем скорее и тем успешнее, чем большее количество трудящихся придет на помощь своей организованности и своей активности.

Важнейшие хозяйственно-политические кампании — посевная, уборочная и т. д. являются ответственным экзаменом для автодорожских организаций, показателем степени их зрелости для социалистического строительства. Совхозы и колхозы сплошь и рядом терпят большие убытки от бездорожья. Вывод отсюда: нужно как можно скорее разворачивать в них автодорожские организации, вовлекать широчайшие массы в дорожное дело, строить дороги, активизировать местную самодеятельность.

В заключение мне хочется сказать еще об одном вопросе, значение которого никто не отвергает, но которым часто мы занимаемся недостаточно. Я имею в виду роль печати в автодорожном движении и ближайшим образом — в дорожном строительстве. Еще год-два назад разговоры об исключительной роли печати для автодорожского дела носили несколько теоретический характер. Последний год дал нам блестящие образцы, убедительный фактический материал, показывающий исключительную роль печати для дела дорожного строительства. Мы имеем опыт Мюллеровского района, в успехах дорожного строительства которого исключительную роль сыграла местная газета „Знамя колхозника“. Мы имеем Ленинградскую область, где вся местная печать, кончая всей системой районной печати, была мобилизована для дорожного строительства, и эта кампания дала свои результаты. Если автодорожская организация активна, если ею организованы массы, если привлечена для повседневной работы местная печать — успех дорожных работ обеспечен. Если печать стоит в стороне, дело в значительной степени обречено на неудачу. Отсюда задача всех автодорожских организаций: теснейшая связь с печатью, вовлечение ее в систематическую борьбу с бездорожьем последовательно и до конца, как это было сделано в Мюллеровске. Надо сказать, что мы еще не достигли полного доверия печати в нашу работу, и примеры, которые я называл, являются скорее исключением, чем правилом.

Наша задача — организовать вместе с общественными организациями активность масс, мобилизовать их для дорожного строительства и проведения важнейших политических кампаний, принять участие на нашем участке автодорожного дела в повышении темпов социалистической индустриализации, в победоносном строительстве социализма в нашей стране.

**БОРЬБА С БЕЗДОРОЖЬЕМ —
— БОРЬБА ЗА КУЛЬТУРУ, ЗА ПЕРЕДОВУЮ ТЕХНИКУ,
ЗА СКОРЕЙШЕЕ ПОСТРОЕНИЕ СОЦИАЛИЗМА В СССР.**

Страна социализма должна иметь хорошие дороги

Ежедневно с конвейера Сталинградского и Харьковского тракторных заводов сходят двести пятьдесят тракторов!

Ежедневно с конвейеров Московского автозавода им. Сталина, Нижегородского и Ярославского автозаводов сходят свыше ста автомобилей.

Рабочий класс Советского союза под руководством коммунистической партии успешно овладевает техникой массового производства тракторов и автомобилей.

Трактору и автомобилю нужна хорошая дорога, хорошая дорога необходима и лошади. Хороших же дорог (и вообще дорог!) у нас мало. Безрельсовые дороги царской России были «притчей во языцех», не говоря уже о том, что на окраинах почти совершенно не было дорог, и существующие дороги весной и осенью на долгое время «выбывали из строя». Новые дороги строились только к фабрикам, заводам и помещичьим усадьбам. Ремонт, как правило, производился лишь по случаю проезда какого-нибудь снательного начальства.

За годы пролетарской диктатуры мы предали большую работу и по ликвидации бездорожья — этого наследия царского режима. Сотни тысяч километров новых шоссе и грунтовых дорог, десятки тысяч новых мостов — это уже сделано. Но бездорожье далеко еще не ликвидировано.

Бездорожье — бич народного хозяйства. Плохая дорога, неисправные мосты — это задержка перевозки хлеба, свеклы, картофеля с колхозных и совхозных полей, из глубинных пунктов к пристаням и железным дорогам; это задержка товарооборота; это оторванность целых районов от административно-хозяйственных и политических центров.

Плохая дорога, неисправные мосты — это поломанные тракторы, автомобили, телеги; это искалеченные лошади, порванная сбруя; это громадное количество бесцельно растроченного времени.

Страна социализма должна иметь разветвленную сеть хороших дорог. Громадные достижения на фронте индустриализации страны и социалистической реконструкции сельского хозяйства, рост государственного и местных бюджетов дают нам возможность с каждым годом увеличивать ассигнования на дорожное строительство значительно шире, чем в прошлые годы, привлекать к участию в дорожном строительстве средства и трудовые ресурсы местного населения.

В прошлом году дорожное строительство сильно отставало от общих темпов развития народного хозяйства. Подготовка к строительному сезону была начата с большим запозданием. Сильно задерживалась проектировка. План заготовки и подвозки строительных материалов во многих областях не был выполнен. В наборе рабочей силы ряд дорожных организаций целиком полагался на самотек. Мобилизации местных ресурсов не было уде-

лено необходимого внимания. Организация труда на дорожных работах, административно-техническое руководство работами проводились еще по-старинке.

И как результат всего этого: дорожные организации не смогли эффективно реализовать средства, отпущенные на дорожное строительство из государственного и местного бюджетов, не смогли полностью реализовать закон о трудовом участии населения в дорожном строительстве.

План дорожного строительства в 1932 году значительно увеличен. Построить 47.932 км новых шоссе и грунтовых дорог, 356 тыс. погонных метров новых мостов; привести в проезжие состояние 236 т. км низовых дорог и отремонтировать на них все мосты — такова минимальная программа дорожного строительства на текущий год. Из средств государственного и местных бюджетов, а также за счет трудового участия местного населения в дорожное строительство (включая сюда строительство новых дорог и мостов, ремонтные работы, подготовку кадров, научно-исследовательскую работу и т. д.) вкладывается огромная сумма — около одного миллиарда рублей.

Готовы ли дорожные организации к тому, чтобы израсходовать эти средства с максимальным эффектом (строить быстро, дешево, хорошо)? Учены ли уроки прошлых лет, сделаны ли из них необходимые выводы?

Уроки прошлого года недостаточны учтены, необходимые выводы сделаны далеко не всеми организациями.

Зимний сезон для заготовки и подвозки строительных материалов использован слабо. Упущено время, когда легче всего было достать рабочую силу на заготовки, когда легче и дешевле всего было перевезти заготовленные материалы к местам работ.

Местные дорожные организации жалуются на недостаток рабочей силы, на большую текущую, на переход рабочих с дорожных работ на другие строительства. Вина за такое положение дела с рабочей силой должна быть возложена главным образом на местные хозяйственные органы. Многие из них почти ничего не сделали для организованного набора рабочей силы путем договоров с колхозами, не проявляют необходимой настойчивости в борьбе за улучшение культурно-бытовых условий рабочих, в борьбе за ликвидацию уравниловки. Только решительная перестройка работы в этой области, только осуществление шести условий т. Сталина могут ликвидировать тяжелое положение дорожных работ в части обеспечения их рабочей силой.

Нехватает строительных материалов? Надо проверить, почему они задерживаются. Надо принять меры к быстрой переброске их на строительные участки. Но этого мало. Нельзя сидеть и сложа руки, ждать, когда придут строительные материалы. Стоит хорошенько поискать материалов на месте, и они найдутся.

Надо только доказать местным организациям их **прямую, непосредственную** заинтересованность в проведении новых и в ремонте существующих дорог, надо только проявить инициативу, — тогда найдется не мало и железа, и гвоздей, и других необходимых материалов.

Громадное значение в дорожном строительстве имеет трудовое участие местного населения. Стоимость дорожных работ, производимых силами местного населения, в 1932 году равняется 380 млн. рублей.

В какой мере используются эти громадные внутренние трудовые ресурсы? Далеко недостаточно. Только отдельные республики (Чувашская), края и области (Ленинградская область, Нижегородский край, Грузия, Марийская область, Средне-волжский край) целиком реализовали закон.

В практике реализации закона о трудовом участии местного населения было много **крупных недочетов**. В большинстве районов не было никакого плана. В результате в зимнее время при заготовке и подвозке строительных материалов трудовое участие населения почти не используется. Совершенно неудовлетворительно поставлена популяризация закона среди широких масс колхозников и единоличников. Техническое руководство дорожными работами из рук вон плохо.

Довести закон о трудовом участии населения в дорожном строительстве до каждого колхозника и единоличника, выработать детальный план использования трудовых ресурсов, обеспечить широкое развертывание массовой политической разъяснительной работы на стройках, обеспечить техническое руководство работами, — вот минимум, без которого невозможно успешное выполнение намеченных в текущем году строительных и ремонтных работ.

За последние годы мы добились значительных успехов в области **механизации** дорожных работ. Но сделано здесь еще очень и очень мало. По сути дела мы в области механизации дорожных работ сделали **только первые шаги**.

Дорожные машины раньше ввозились из-за границы. Теперь наша социалистическая промышленность производит дорожные машины качеством не хуже зарубежных. Это очень хорошо. Но плохо, что обычно заказы дорожных организаций на механизмы отодвигаются на задний план; предприятия, вырабатывающие дорожные машины, далеко не всегда пользуются тем вниманием партийных организаций и хозяйственных органов, которого они заслуживают.

Строительство дорожных машин на советских заводах надо двинуть вперед. Но одновременно с этим надо со всей резкостью поставить вопрос о **бережном отношении к имеющимся механизмам, о рациональном их использовании**. Обычно только 25—35 проц. имеющихся дорожных машин используются на работе. Свыше 30 проц. машин не отремонтировано. Нет плана в использовании механизмов: на одних участках острый недостаток, на других механизмы стоят без дела.

Дорожные организации обычно ссылаются на моральную и физическую изношенность до-

рожных снарядов, на недостаток запасных частей, отсутствие металла, ремонтных инструментов, на нежелание местных организаций передавать механизмы в другие районы. Известное зерно истины в этих жалобах, несомненно, имеется. Но оправдывать этим целиком безобразное использование механизмов — значит прикрывать неумедло, а кое-где, несомненно, и вредительское отношение к дорожной машине. Ведь факт, что новые дорожные машины Карельского дортранса почти всю зиму лежали под снегом! Ведь факт, что вдоль дороги Сталинград-Вашское строительство устроена своеобразная «аллея» из испорченных и беспризорных тракторов и дорожных машин! И такого рода фактов, к сожалению, немало!

Значительная часть машин не отремонтирована. Много машин испорчено. Это известно. Неизвестно лишь одно: кто привлечен к ответственности за эти безобразия и как наказан.

Развертывая строительство дорожных машин, решительно устраняя безобразия в использовании имеющихся механизмов, надо практически поставить вопрос об использовании на дорожных работах тракторного и автомобильного парка предприятий, новостроек, совхозов, МТС и колхозов.

Дорожное строительство — большая хозяйственно-политическая проблема, над разрешением которой должны активно работать все местные организации. Только при этом условии можно по-большевистски организовать труд на дорожных работах, правильно расставить силы, добиться фешающих успехов в выполнении плана.

Особенно важную роль в дорожном строительстве должны сыграть **пятимиллионный комсомол и миллионный Автодор**. Автодор вырос, но — надо прямо сказать — он далеко еще не выполняет тех задач, которые на него, как на широкую общественную организацию, возложены. Слишком много заседаний, деклараций, резолюций, обещаний, но все еще мало живого практического дела на местах, в районе. Перестройка работы Автодора, решительный поворот к практическим вопросам автомобилизации и дорожного строительства — боевая задача сегодняшнего дня.

Постройкой новой дороги, взвоза моста или ремонтом старого затора о дороге не должно ограничиваться. Дорога и мост требуют **повседневного наблюдения**. Комсомольцы, автодоровцы должны вязать на себя шефство над дорогами и мостами.

Должна, наконец, изменить свое отношение к вопросам дорожного строительства и наша печать. Нельзя терпеть такого положения когда районные (и областные!) газеты целыми месяцами не уделяют вопросам дорожного строительства ни одной строки. Широкое освещение конкретных вопросов дорожного строительства, показ положительного опыта, показ передовых бригад и ударников, помощь местным организациям в развертывании социалистического соревнования между районами, участками и бригадами, беспощадное разоблачение оппортунистической недооценки дорожного строительства, попыток оторвать это дело от наших общих задач на фронте хозяйственного строительства, — все эти вопросы

должны занять почетное место на страницах всех районных газет.

В директивах к составлению второго пятилетнего плана народного хозяйства ЦСРД XVII Всесоюзная партконференция предложила «по дорожному и шоссеинному строительству и автомобилизации обеспечить более быстрый темп развития, чем по другим видам транспорта». Выполнить программу дорожного строи-

тельства текущего года — значит создать условия для еще большего развертывания строительства новых дорог во второй пятилетке — пятилетке построения бесклассового социалистического общества.

Страна социализма может и будет иметь хорошие дороги!

(Передача «Правды» от 19 мая 1932 г.)

Орден Ленина НА ЗНАМЕНАХ СТАЛИНГРАДСКОГО и ХАРЬКОВСКОГО ТРАКТОРНЫХ ЗАВОДОВ

В апреле этого года Сталинградский и Харьковский тракторные заводы показали такие производственные достижения, которыми по праву может гордиться Советская страна и которые ставят эти предприятия в первые ряды передовых гигантов социалистической техники.

16 января в письме к т. Сталину рабочие и инженерно-технические работники Сталинградского завода им. Дзержинского давали вождю рабочего класса твердое обязательство освоить проектную мощность завода к 1 мая. Это обязательство было выполнено Сталинградским заводом досрочно — 20 апреля завод достиг полной проектной мощности, выпустив за две смены 144 трактора.

В своем рапорте партии и стране по этому поводу рабочие Сталинградского завода заверяли рабочий класс СССР, что 144 трактора в день — еще не последнее слово завода. Большевицкие дела немедленно подтвердили эти достойные большевиков слова. Дзержинцы, обещавшие добиться к 1 мая выпуска 150 тракторов в день, выполнили досрочно и эту задачу, выпустив подраста «сталинских снарядов» уже 29 апреля. Этими темпами сталинградские трактористы-производственники оставили далеко позади себя задыхающиеся в тисках кризиса мировые капиталистические заводы Мак-Кормика, Катерпиллер и др., стали в первую колонну ударников новой социалистической техники.

Харьковский тракторный завод им. Дзержинского, младший брат Сталинградского первенца пятилетки, также чрезвычайно быстро осваивает последние достижения мировой техники, соединяя ее с социалистической организацией труда — метод, который указал советской индустрии В. И. Ленин.

25 и 26 апреля с конвейера Харьковского тракторного завода было впервые снято по

100 тракторов, и этим завод по ударному выполнил до установленного срока обязательство.

Эти высокие производственные достижения Сталинградского и Харьковского заводов высоко оценены рабочим классом Советского союза.

20 мая было опубликовано постановление ЦИК СССР о награждении орденом Ленина Сталинградского тракторного завода и ряда работников этого завода «за овладение проектной мощностью завода и перевыполнение производственной программы в полном объеме, а 26 мая — о награждении орденом Ленина Харьковского тракторного завода и отдельных его работников «за быстрое освоение производственного процесса и досрочное доведение производства до 100 тракторов в день».

Первым постановлением награждены орденом Ленина 29 человек, а 9 организаторов строительства занесены на доску почета.

Вторым постановлением награжден 41 человек и 12 занесены на доску почета.

В обоих постановлениях Президиум Центрального исполнительного комитета отметил перед советской страной лучших из лучших ударников социалистического наступления.

Своими производственными достижениями оба тракторных завода обязаны энтузиазму своих работников и той большой политико-воспитательной работе, которую проводили в рабочих массах партийные организации и вся заводская общественность.

По Сталинградскому заводу Президиум ЦИК отмечает также «особо выдающиеся заслуги в организации общественного содействия овладению мощностью завода и перевыполнению им производственной программы» заводской печатной газеты «Даешь трактор», награждая ее орденом Ленина.

Привет ударникам и энтузиастам передовых тракторных гигантов!

**ПОЛНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ШЕСТИ ИСТОРИЧЕСКИХ УСЛОВИЙ т. СТАЛИНА
ВО ВСЕЙ РАБОТЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ И ТРАКТОРНЫХ ЗАВОДОВ И В ДО-
РОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ОБЕСПЕЧИТ МОЩНОЕ РАЗВИТИЕ БЕЗРЕЛЬСО-
ВОГО ТРАНСПОРТА—УЗКОГО МЕСТА НАШЕГО НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА.**

СОЕДИНИМ автомобильной дорогой ДВА АВТОГИГАНТА

ПОСТРОЙКА ГУДРОНИРОВАННОЙ ДОРОГИ МОСКВА — НИЖНИЙ

Борьба с бездорожьем в этом году развертывается широким фронтом. План дорожного строительства значительно увеличен. Огромное развитие автотракторной промышленности диктует острую необходимость во что бы то ни стало переоборудовать дорожную сеть, сделать ее в достаточной степени пригодной для широкого развития безрельсового транспорта.

Мы строим дороги разных типов, от простой сельской «грунтовок» до самых высших типов, так как растущий грузооборот предъявляет категорическое требование переустройства дорожной сети Советского союза.

Наши дороги в большинстве не удовлетворяют потребностям даже гужевых перевозок. Но там, где дорога может удовлетворить лошадей с телегой, автомобиль предъявляет свои особые, повышенные требования. Короче говоря, автомобиль требует автомобильных дорог.

Не всякая дорога, по которой может проехать автомобиль, должна считаться автомобильной. Огромная скорость, развиваемая автомобилем по сравнению с телегой, повышает требования к дороге в отношении гладкости, крепости дорожного полотна, беспыльности, радуга кривизны на поворотах, видимости, ширины проезда на закруглениях.

Америка, где развитие автопарка во много раз обогнало дорожное строительство, расплатилась за это сотнями тысяч убытков и ранениях от авткатастроф и миллиардами убытков. В последние годы перед кризисом дорожное строительство в САСШ развивалось огромными темпами. Были истрачены миллиарды долларов, чтобы сколько-нибудь смягчить этот разрыв между ростом автопарка и состоянием дорог. Значительная часть дорог была переоборудована и приведена в состояние, отвечающее требованиям автомобильного сообщения.

Ожесточенная конкуренция между автомобильным и железнодорожным сообщением велась и ведется в Америке с безусловным перевесом в сторону автоперевозок.

Короткие годы пятилетки показали, что Советский союз, поставив себе задачей догнать и перегнать в технико-экономическом отношении передовые капиталистические страны, твердо идет к намеченной цели.

В автомобильной промышленности мы начали великое соревнование почти с нуля. Сейчас, в последнем году пятилетки, мы уже обладаем крупнейшим в мире заводом грузовых автомобилей им. Сталина в Москве и первоклассным Нижегородским заводом, налаживающим выпуск полугорючковых «Фордов» и легковых машин, Ярославским автозаводом и т. д.

Вторая пятилетка даст новый мощный толчок развитию автомобильной промышленности, росту автопарка и переоборудованию наших дорог.

Мы ставим сейчас вопрос о том, чтобы наряду с улучшением дорог и борьбой с бездорожьем приступить к постройке таких дорог, которые удовлетворяли бы основным требованиям правильного автомобильного движения.

Мы имеем некоторое количество гудронированных дорог на юге, в Крыму, удовлетворяющее более или менее полно повышенным требованиям автомобильного сообщения. Но это дороги с относительно небольшим протяжением и имеющие специфическое назначение.

Первой автомобильной дорогой большого общественного значения согласно решению Центрального Совета Автодора предполагается дорога Москва — Нижний-Новгород.

Москву соединит с Нижним шоссе Энтузиастов (быв. Владимирское, протяжением 413 км. Это шоссе имеет все основания стать переклассной автомобильной магистралью: оно прямолинейно, почти не имеет на всем протяжении больших спусков и подъемов, крутых виражей и к тому же короче железнодорожной линии на 80 км.

Проезд из Москвы в Нижний скорым поездом длится 12 часов.

Если принять, в среднем, время пробега на автомобиле со средней скоростью даже 60 км в час, то все расстояние можно пройти за 8 час, т. е. на 4 часа раньше, чем по железной дороге. Шоссе Москва — Нижний имеет на всем протяжении два пересечения с рекой Клязьмой. Здесь придется построить два прочных моста.

В каком состоянии находится шоссе в настоящее время? По сведениям, имеющимся в Главдортрансе РСФСР, шоссе имеет 8 км асфальто-бетонных покрытий, 42 км гудронированного шоссе, 20 км булыжного мощения и 331 км щебеночного шоссе, толщиной в среднем 10—12 см.

Что нужно сделать чтобы превратить это шоссе в первую дорогу, имеющую право называться автомобильной? Построить мосты, исправить и гудронировать шоссе на всем протяжении Москва — Нижний. Так ставит вопрос автодорожная общественность, берущая на себя инициативу осуществления этого проекта.

Постройка должна быть осуществлена путем вложения материальных средств Автодора, привлечением труда населения, мобилизацией всей автодорожной общественности для этого дела, социалистическим соревнованием Московской, Нижегородской и Ивановской автодорожных организаций, привлечением средств ВАТО Цудортранса, Главдортранса, исполкомов Московской, Иваново-промышленной и Нижегородской областей и т. д. Мы должны добиться, чтобы советские автомобили, сходящие с конвейеров Нижегородского завода и завода им. Сталина в Москве, встречным пото-

ком мчались по гладкому асфальтовому шоссе, освобождая от перевозок железную дорогу.

Вдоль всей дороги должны быть расставлены бензиноколонки, ремонтные мастерские и т. д.

Асфальтовая дорога Москва—Нижний увеличит грузопоток по шоссе. Здесь впервые наглядно будет видно влияние автомобильного транспорта на работу железной дороги.

Бурно развивающееся туристское движение получит возможность направить поток советских и иностранных туристов из Москвы к Волге на автомобилях.

Для всей автодорожной организации постройки этой дороги должна явиться школой

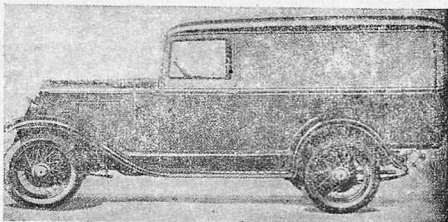
конкретного участия общественности в дорожном строительстве.

Трудучастие населения, степень его организованности, обеспечение техническим руководством, механизмами, широкое развитие социалистического соревнования и ударничества, реализация шести условий т. Сталина в работе строителей, самое внимательное отношение автодорожных организаций — от Центрального Совета до низового коллектива — к нуждам постройки, — все это должно обеспечить большевистские темпы подготовительных работ и начало строительства.

Н. Беллев

НОВЫЕ ГРУЗОВИКИ ШЕВРОЛЕ МОДЕЛИ 1932 года

Новая модель грузового Шевроле выпуска 1932 г.



В журнале «За Рулем» была освещена борьба двух мировых гигантов автопромышленности: Форда и Дженерал-Моторс. В настоящей заметке приводим некоторые технические данные новых моделей Шевроле, выставленных Дженерал-Моторс для конкуренции с Фордом.

Дженерал-Моторс приступила к серийному производству трех новых малотоннажных грузовиков Шевроле одной легкой полутонки (база 2789 мм) и двух полутоннатных (база 3327 мм и 3988 мм).

В новых машинах рамы более жестки, усилены подвеска и задняя ось, двигатели в течение всего пробега развивают большую мощность; трансмиссии, колеса и шины заменены новыми; кузова облегчены, все излишние выпуклости с поверхности крыши полутоннатов удалены, чем достигнута лучшая обтекаемость и улучшился внешний вид.

Шестицилиндровые двигатели всех трех моделей имеют одну и ту же характеристику: диаметр цилиндра 84,15 мм, ход поршня 95,25 мм; при 2800 об/мин. мотор развивает 53 л. с.

Степень сжатия вместо 5:1 в прежних моделях — 5,2:1.

Карбюратор с обратным потоком способствует лучшему образованию смеси. Большое внимание обращено на безукоризненную смазку коренных подшипников, коленчатого и распределительного валов и распределяющих клапанов.

В полутонке топливный бак помещается под сиденьем водителя, оси, сцепление и колеса — типа нового легкового Шевроле. Трансмиссия — нового типа «синхро-меш»; коробка скоростей позволяет осуществлять перемену скорости без излишнего шума.

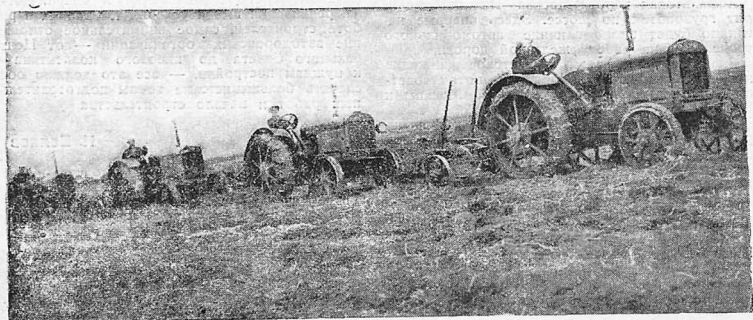
На полутоннате (база 3327 мм) могут быть смонтированы как одинарные, так и спаренные шины. Передние и задние оси усилены. Вес брутто при одинарных шинах 3347 кг, при двойных — 3519,5 кг.

Рама второй полутоннатовой модели утяжелена и более прочна. Грузовик предназначен для перевозки грузов, требующих больше места. Каждая из передних рессор состоит из 9 листов вместо 8 в прошлогодних моделях; толщина ее — 56 мм. Повышение мощности рессоры обуславливает увеличение воспринимаемой нагрузки с 173,8 кг (модель 1931 г.) до 200,1 кг на дюйм прогиба. Толщина 10-листовой задней рессоры — 83,5 мм, воспринимаемая нагрузка по сравнению с моделями 1931 г. увеличилась с 317,8 кг до 380,4 кг на дюйм прогиба.

Включение и выключение однодисковых сцеплений всех трех моделей (диаметр диска сцепления полутонной машины 228,6 мм, полутоннатных — 254 мм) осуществляется плавно благодаря 8 пружинам и хорошему контакту с фрикционной поверхностью диска.

Е. Бродский

Как автодорожцы боролись за успех весеннего сева



Тракторизация помогает превратить Закавказье во вторую хлопковую базу СССР. Колонна тракторов хлопкосовхоза № 36 выходит на пахоту для посева хлопка

Фото Костина (Сокэфот.)

В этом году автодорожские организации приняли активное участие в подготовке и проведении весеннего сева.

Формы и методы этого участия были разнообразны.

1. Автодорожские бригады и отдельные автодорожцы ремонтировали автотракторный парк и сельскохозяйственные машины.

2. Автодорожцы участвовали в сборе семенных фондов.

3. Через специальные посты они контролировали работу заводов, изготовляющих запасные части.

4. Отдельные организации выделяли бригады по сбору металлического утильсырья.

5. Значительная часть коллективов приняла участие в севе выпуском подготовленных трактористов.

6. В целом ряде областей и краев автодорожские организации засеяли пшеницей определенное количество гектаров.

7. Во многих местах были организованы субботники по ремонту внутрихозяйственных дорог.

Наиболее широко включились в проведение третьей большевистской весны Ленинградская



В конце апреля МОГИЗ, Книгоцентр и редакции центральных сельскохозяйственных журналов провели агитационный автопробег по маршруту Калинин—Поддубки—Медное—Торжок, посвященный третьей большевистской весне. В колхозах проводились вечера, посвященные роли и значению печати в весеннюю посевную кампанию, на которых колхозники рапортовали о своей готовности к севу. На фото—один из моментов пробега.

Фото А. Шайхета

и Уральская области, Нижегородский и Средне-вожский край.

Ленинградцы организовали 20 бригад и 6 контрольных автодорожских постов на заводах, изготавливающих запчасти. По области был проведен штурмовой декадник усиления участка Автодора в посевной кампании; в течение декадника было послано в различные МТС 24 бригады по ремонту тракторов и сельскохозяйственного инвентаря. В Старо-русской МТС автодорожские бригады досрочно отремонтировали больше 50 моторов и 50 тракторов, в Череповецкой МТС отремонтировано 38 тракторов. Смольнинский район Ленинграда направил в МТС и колхозы кинопередвижку и печатную машину.

На Урале активное участие в севе принимали почти все райсоветы Автодора. Совещание при Уральском совете наметило ряд практических заданий районных организаций — собрать минимум по 100 центи. семян, отремонтировать по 2 трактора и 1 автомашине, засеять не менее 5 га пшеницей, развернуть практическую работу за встречные планы методами социалистического соревнования.

И местные автодорожские организации в большинстве выполнили решение совещания.

В Кишертском районе (Уралобласть) автодорожцы отремонтировали 65 тракторов и направили 20 активистов на курсы колхозных бригадиров.

В Воткинске 5 автодорожских бригад отремонтировали 19 плугов, 24 бороны и 6 селяков. Курсы трактористов выпустили 70 человек.

Мишкинский райсовет силами автодорожцев отремонтировал 10 тракторов и направил в район бригаду ударников-ремонтников, которая организовала ремонт сельскохозяйственных машин в 15 сельсоветах.

Пермская организация устроила массовый автодорожский субботник на ст. Пермь II, в котором участвовало 500 членов Автодора. В результате субботника очищено и исправлено 3000 м дороги.

Практическое участие в севе принимал Нижегородский Автодор. Автодорожцы Нижнего организовали 2 ударных бригады в тракторных и ремонтных мастерских, выполнив план на 100%. В районы края были посланы 4 бригады для проверки участия местных организаций Автодора в посевной.

Автодор Средней Волги, по неполным данным, отремонтировал 41 трактор и 481 сельскохозяйственную машину. Силами автодорожцев заготовлено 127 014 центи. фуража и собрано внутри колхозов 5306 центи. семян. Средне-вожские автодорожцы сформировали специальные рабочие бригады по ремонту тракторов и сельскохозяйственных машин. 30 таких бригад было послано в совхозы и МТС. В важнейшем районе сева — Сорочинском была сформирована автомобильная колонна по перевозке семян в составе 16 машин.

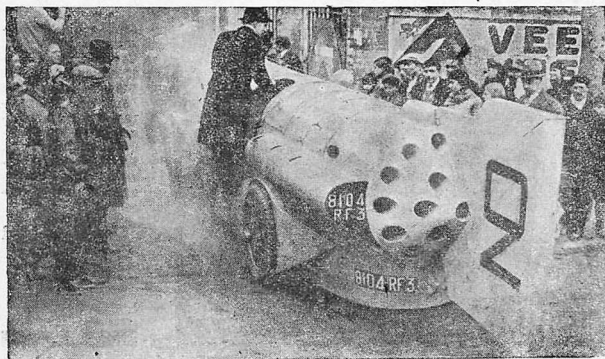
Бугуруславский райсовет создал 4 ударных бригады им. Автодора в 150 человек для ремонта сельскохозяйственных машин. Бригады к 15 марта выполнили взятые на себя обязательства, отремонтировав 5 тракторов, 32 селялки, 162 бороны, 86 плугов, 9 вейлок и 3 утюга.

Оказывая непосредственную практическую помощь успешному проведению сева, автодорожские организации одновременно вели агитационно-массовую работу среди единоличников и колхозников, создавали новые автодорожские коллективы в колхозах, совхозах и МТС.

Но конечно не все организации могут рассказать о своих победах на фронте борьбы за третий большевистский сев. Некоторые областные и краевые советы Автодора не обеспечили должного руководства периферией, не провели необходимой организационной работы, целиком полагаясь на самотек. К таким организациям относятся Казакстанская, Иваново-промышленная, Западно-сибирская, Татарская и др.

Н. З.

НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ-РАКЕТА



Опыты с ракетным автомобилем на западе, несмотря на многие неудачи (часть из которых была описана в нашем журнале за прошлые годы), продолжают. Во Франции в г. Шату (близ Парижа) недавно производились опыты с новым ракетным автомобилем, прозванным „Дьявольским экзпакетом“, который по предположениям сможет позвить скорость до 600 км в час

В ПЕРВЫХ РЯДАХ борьбы с бездорожьем

На Всесоюзной конференции по дорожному строительству

Дорожные органы, комсомол, автодорожские организации — основные организующие силы, определяющие темпы дорожного строительства на местах.

Организованная в начале мая (5—10 мая) ЦС Автодора, Цудортрансом и Главдортрансом РСФСР Всесоюзная конференция по дорожному строительству имела целью теснее объединить эти силы, направить их для успешного выполнения огромного плана дорожного строительства.

К этим действующим силам присоединяется печать, особенно районная. Она стала в ряде районов важнейшим организующим фактором проведения трудового участия населения в дорожном строительстве. Не случайно то, что районные газеты, показавшие образцы систематической и успешной борьбы на дорожном фронте, принимали активное участие на Всесоюзной конференции по дорожному строительству.

Конференцию открыл А. М. Лежава, речь которого приведена в передовой данного номера.

Выступление начальника Главдортранса РСФСР — т. Толмачева

Впервые в 1932 г., — заявил т. Толмачев, — мы получили полное законодательное оформление обязательного участия населения в дорожном строительстве. Это очень обязывает дорожные и общеземельные организации. Будут несомненно попытки толковать новый закон в упрощенно-административном смысле. Между тем, совершенно понятно, что одним голым администрированием нельзя поднять, организовать и поставить на работу — а зачастую научить работать — многомиллионные массы; совершенно невозможно обойтись здесь без развернутой массово-политической и организационной работы.

Это — задача преимущественно местных общественных организаций, так как дорожное строительство в большей части дело сугубо местное. Оно осуществляется местными силами, главным образом за счет местного материала, местных инструментов, местного трудового участия населения. Часто, когда заходит речь о значительном местном дорожном строительстве, взоры обращаются на Москву, которая, мол, учит организовать все дела. Одной из предпосылок успешного выполнения широкого плана дорожного строительства текущего года является изжитие предрассудка, что места могут действовать лишь постольку, поскольку Москва приходит им на помощь.

Дорожное строительство в таком огромном масштабе, как это намечается у нас, нельзя строить в централизованном порядке. Необходима инициатива и самостоятельность мест. Это — основной фактор, к которому нужно присоединить возможную помощь центральных организаций, в том числе Главдортранса.

Прошлый год был в общем годом провала дорожного строительства с трудовым участием населения. Это — провал не только дорожных органов, но и автодорожских организаций. Необходимо на конференции учесть уроки прошлого года. Наши дорожные и автодорожные организации лучше организованы и подготовлены в этом году, чем в прошлом. Если мы сумеем использовать это преимущество, то несомненно план дорожного строительства, в котором трудовое участие населения во много раз превышает денежные вложения, будет освоен.

Совершенно неизбежно, что при проведении кампании дорожного строительства с массовым трудовым участием населения мы встретимся с острыми формами классовой борьбы на селе. Всем должно быть понятно, что это обострение классовой борьбы найдет свое отражение в участии населения в дорожном строительстве.



Горному Дагестану — хорошие дороги. Лакский рик (Дагестанская ССР) побоевому развернул дорожное строительство. В прошлом году район перевыполнил план. На фото — кочевники района прекладывают новую дорогу

Фото Коланицина (Союзфото)

Это необходимо учесть. Надо точно уяснить себе, что план дорожного строительства текущего года, это — план производственного движения больших масс, имеющий ярко выраженный политический характер.

С отчетом о ходе дорожного строительства на Украине выступил т. Чаповский.

Дорожное строительство на Украине возрастает из года в год: 1931 г. является переломным в смысле усиления использования населения в дорожном строительстве: от форм привлечения населения в порядке трудовой повинности Украина, по примеру РСФСР, перешла к широкой организации трудового участия масс в дорожном строительстве. Однако использованию кулацкой части населения и борьбе с противодействием делу привлечения трудучастия в ряде районов Украины не уделено достаточного внимания. Участники конференции очень критически отнеслись к заявлению представителя Украины о том, что там не наблюдается особенно острой классовой борьбы на почве развернутого трудового участия населения в дорожном строительстве. Они справедливо указывали на то, что затуманивать враждебное отношение кулачества к массовому участию населения в дорожном строительстве это значит ослаблять классовую бдительность на фронте борьбы с бездорожьем. Представитель Украины признал ошибочность своего заявления и присоединился к общему единодушному решению конференции о необходимости максимального усиления классовой бдительности.

Конференция признала серьезной ошибкой допущение на Украине, как и в некоторых областях РСФСР (Урал), замены трудового участия населения денежными взносами, что фактически приводило к снижению программы строительства.

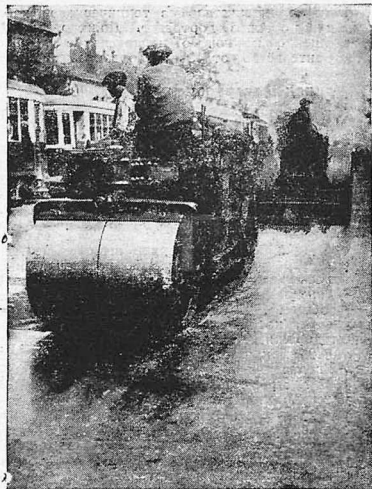
Конференция признала необходимым добиться изменения и дополнения в союзном законе о трудучастии населения (исходя в основном из закона, изданного правительством РСФСР) указаний об обязательном участии МТС и тиговой силы населения в дорожном строительстве. Этот закон должен быть обязательен для всех союзных республик.

Дорожное строительство в ЗСФСР

Представитель Закавказского Главдортранса т. Марков констатировал значительные сдвиги в дорожном строительстве Закавказья. Результаты трудового участия населения в 1931 г. возросли в два с лишним раза против предыдущего года, и в четыре раза против 1926 года. Все же участие населения в дорожном строительстве 1931 г. составило 25% того, что могло бы дать население при достаточной организации всего дела.

Основным недостатком в организации дорожных работ является нехватка инвентаря, лопат, гвоздей, лесного материала. Цудортранс не предоставляет лесного материала, приходится выкраивать лес из местных скудных ресурсов, в то время, когда например в основных хлопковых районах дорожные органы организуют перевозку хлопка путем устройства многочисленных деревянных мостов и труб через бесконечное количество канав.

Если в Грузии Автотор проявлял активность и оказывал содействие организации трудово-



Москва обновляет лицо своих мостовых (см. стр. 20—21)

фото А. Шайхета.

го участия населения, то этого нельзя сказать, к сожалению, относительно автодорожных организаций Армении и Азербайджана.

Дорожные мероприятия органов Наркомзема неудовлетворительны

Резкой критике подвергся на конференции краткий доклад представителя Наркомзема т. Зенькова о дорожных мероприятиях объединений, входящих в систему Наркомзема.

Конференция рассчитывала, что докладчик от Наркомзема представит развернутый план участия системы совхозов, МТС и других объединений в дорожном строительстве текущего года, точного указания какими средствами и ресурсами совхозы, колхозы и МТС будут осуществлять дорожное строительство на собственной территории, в какой мере дорожный план объединений Наркомзема сочетается с общим планом дорожного строительства в данном районе.

На все эти злободневные вопросы доклад представителя Наркомзема не дал ответа. Отмечая в резолюции, что Наркомзем до сих пор не наметил конкретных мероприятий по участию своих объединений в дорожном строительстве с трудовым участием населения, конференция в то же время констатировала, что и Цудортранс не принял мер для договоренности с органами Наркомзема об участии совхозов, колхозов и МТС в дорожном строительстве.

Необходим единый план дорожного строительства. Нельзя допускать на местах дорож-

ного строительства без технического наблюдения органов дортранса. Должно быть совершенно исключено параллельное дорожное строительство отдельных организаций.

Донлад Цудортранса

С обширным докладом от имени Цудортранса выступил т. Блюм.

Подводя итоги работ главдортрансов республик, докладчик указывает на то, что лучшие показатели дало Закавказье, выполнившее план на 98%. Впереди идут национальные республики: Чувашия, Марийская область, Караллпакция, Бурятия-монгольская, Грузия.

Во всех республиках и областях наблюдается крайне неравномерное выполнение плана. Там, где трудовому участию населения придается должное значение, план дорожного строительства выполнялся и перевыполнялся. В общем 1931 год показывает значительные сдвиги, которые характеризуются выполнением дорожных работ на 160—170 млн. руб. против 25 млн. руб. в 1930 г.

Увеличение программы дорожных работ на 1932 г. с 288 млн. руб. до 380 млн. руб. и значительное повышение удельного веса трудового участия в общих вложениях в дорожное хозяйство обязывают дорожные органы своевременно и более полно подготовиться к освоению трудовых ресурсов, к созданию необходимых организационных и материально-технических предпосылок для успешного выполнения обширного дорожного плана с участием 25 млн. колхозников и единоличников.

Но до последнего времени отсутствует сводный план работ, в целом ряде областей планы не доведены до низов. Зимний сезон был плохо использован. Слабо развернута работа по мобилизации внутренних ресурсов, плохо используются технические кадры.

Необходимо обеспечить к концу мая составление общего сводного плана работ и изда-

ние руководства по дорожным работам с участием населения. Цудортрансу, Главдортрансу, Автодору, облдортрансам необходимо усилить живую связь с низовыми звеньями, применяя посылку бригад для оказания реальной помощи в проведении работ.

Необходимо обеспечить денежные средства на организацию трудового участия населения. Специальный фонд должен быть строго зарезервирован и использован по назначению. Докладчик обращает внимание конференции на то, что 10-процентное отчисление из местных бюджетов на освоение трудовых ресурсов часто не выполняется. Цудортранс должен добиться всеобщего закона об обязательных 10-процентных отчислениях из местного бюджета.

Необходим районный план дорожного строительства. К сожалению, целый ряд районов плана дорожного строительства до сих пор не имеет.

Необходимо поднятие производительности труда, максимальное использование наличных механизмов, широкое применение рационализаторских мероприятий по освобождению строительства от дефицитных материалов, максимальное развертывание соревнования и ударничества на работах, усиление технического руководства, ликвидация обезлички в содержании и эксплуатации дорог, коренная перестройка руководства всех дорожных органов.

Учитывая ограниченность механического парка, необходимо произвести в каждой области и районе перераспределение дорожных машин с тем, чтобы создать определенное количество простейших дорожных отрядов. Необходимо всемерное использование местной и кустарной промышленности для изготовления простых прицепных дорожных снарядов и инвентаря.

Докладчик относится резко отрицательно к «кампанейскому» подходу к использованию трудового участия населения, которое требу-



На Пушкинской площади Москвы боевыми темпами произведена замена булыжника брусчаткой и асфальтом.

Фото Н. Алексеева

ет методического и творческого подхода. Конференция соглашается с мнением докладчика, но, учитывая опыт прошлого года, считает, что в отдельные периоды строительства можно проводить месячники и декадники дорожного строительства с трудовым участием населения.

Роль комсомола и печати

Образец очень успешной работы показали комсомольские организации Белоруссии.

Об этом сообщил на конференции интересный факты представитель ЦК комсомола Белоруссии т. Милиц. Комсомольские организации сыграли огромную роль в дорожном деле.

К концу сентября прошлого года в Белоруссии обозначился прорыв на дорожном фронте. Путем организации субботника комсомольские организации добились в ряде районов Белоруссии решительного перелома. В субботник было вовлечено все население этих районов. Субботник фактически прератился в месячник. Бригады комсомольцев руководили работой населения на дорожных участках. Бригады сумели конкретизировать работу, создали лучшие организационные и производственные формы трудового участия населения, которые оказались очень эффективными.

Комсомол Белоруссии хорошо использовал районную и республиканскую печать для проведения массового субботника. Выездные редакции комсомольской газеты «Червонна смена» сумели на местах мобилизовать внимание колхозов вокруг вопросов дорожного строительства. Редакции создали в ряде колхозов опорные центры по развертыванию трудового участия населения.

В ряде районов РСФСР и Украины комсомол также сыграл решающую роль в организации трудового участия населения в дорожных работах (Чувашия, Башкирия).

Роль и место Автодора

Ответственное место в работе по дорожному строительству занимают автодорожные организации, мобилирующие внимание всей общественности вокруг вопросов дорожного строительства. Суровой критике, вернее самокритике, подверг работу Автодора ответственный секретарь Центрального Совета общества т. Рубцов.

Автодорожные организации ударных районов — Чувашия, Ленинградской области, Ср. Волги, Нижегородского края, Белоруссии, показавшие в 1931 г. лучшие образцы большевистской борьбы с бездорожием, остаются и теперь, в 1932 году, в передовых рядах. Значительные сдвиги и оживление в оказании помощи дорожному строительству намечаются по целому ряду других автодорожных организаций: Башкирии, на Урале, по Западной области, Северному краю. Наибольшее оживление и активность в дорожных работах 1932 г. проявили уральские автодорожные организации.

Однако в большинстве автодорожных организаций Украины, Закавказья, Нижней Волги, Иваново-промышленной области, Восточной и Западной Сибири, Крыма, ЦЧО, Киргизии,

Казакстана и Сев. Кавказа руководящие органы Автодора совершенно бездействуют. Вопросы борьбы с бездорожием здесь не стоят в центре внимания. **Отсутствует живое конкретное руководство низовыми автодорожными организациями.** Отсутствуют оперативные планы автодорожной работы в дорожном строительстве 1932 г. Отсутствуют или имеются лишь на бумаге дорожные секции при многих советах Автодора.

Такое недопустимое явление объясняется бездействием, оппортунистическим делячеством, недооценкой хозяйственно-политического значения борьбы с бездорожием.

Необходимо развернуть в рядах Автодора решительную борьбу с этими явлениями, с попытками некоторых представителей автодорожных организаций прикрыться ссылками на плохую работу дорожных органов, райисполкомов, на плохую помощь со стороны печати, общественности, комсомола.

Дорожная конференция должна явиться переломным этапом в работе автодорожных организаций, которые должны повернуться лицом к дорожному строительству, к работе на селе для мобилизации многомиллионных масс на борьбу с бездорожием. «Ни одного совхоза, МТС и колхоза без автодорожного колхозника» — таков боевой лозунг Автодора в данный период.

Докладчик придает большое практическое значение созданию и укреплению дорожных секций при всех республиканских, краевых, областных и районных советах Автодора. Жизнеспособные дорожные секции должны объединить активность и инициативу организаций, работающих на фронте борьбы с бездорожием. Необходимо обеспечить дорожные секции советов Автодора платными освобожденными работниками.

Надо уделить больше внимания планированию автодорожной работы. Каждый совет, коллектив Автодора обязательно должен иметь конкретный оперативный план работы. Нужно организовать непосредственное участие автодорожных организаций в дорожном строительстве.

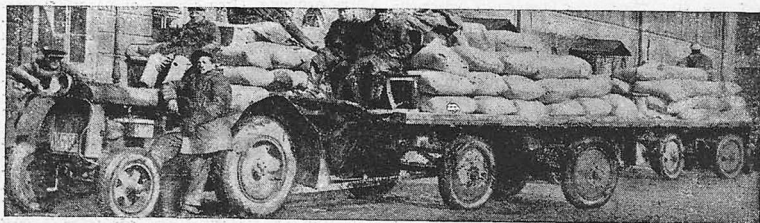
На конференции были приняты положения, выдвинутые т. Рубцовым. Были намечены следующие обязательства: каждый автодоровец должен отремонтировать 10 м дороги. Каждый сельский коллектив Автодора должен содержать в порядке не менее 5 км дороги и все технические сооружения на этом участке с одновременным проведением древонасаждения, с обеспечением правильной эксплуатации дороги.

На городские коллективы Автодора кроме установленной нормы по устройству дорог и их содержанию возлагается производство собственными средствами не менее одного канавокопателя и одного утюга. Мобилизация местных ресурсов выражается в том, что каждый коллектив города и деревни сдает 16 кг железа для мостового строительства.

Целый ряд конкретных практических заданий намечен для автодорожных организаций Всесоюзной дорожной конференции. Эти задания в значительной мере определяют роль и место Автодора в борьбе с бездорожием.

М. С — в

ТРАКТОР-ТЯГАЧ ТРЕБУЕТ ВНИМАНИЯ АВТОДОРОВСКОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ



Трактор-тягач Путиловского завода, тянущий поезд из нескольких „качек“

Уничтожайте автомобили — таков сейчас лозунг Форда и других автомобильных фирм Америки.

Пятьдесят долларов — за каждый уничтоженный автомобиль! Для этого достаточно сдать автомобиль специальному агенту, который перегрузит машину на пароход и выбросит в море. Форд, видимо, надеется, что это мероприятие должно увеличить потребительский спрос. Но все углубляющийся кризис продолжает издеваться над фордовской «изворотливостью» — спрос все падает и падает. В стране «процвращения» производится автомобилей в пять с лишком раз меньше, чем два года тому назад.

На фоне этого упадка становятся особенно выпуклыми, особенно яркими те блестящие победы, которые мы изо дня в день одерживаем на автотракторном фронте. Об этом достаточно красноречиво говорят телеграммы из Сталинградского тракторного завода, автомобильного завода им. Сталина, Ярославского завода и других о непрерывно растущем выпуске продукции.

В конце 1924 г. на «Красном Путиловце» были созданы первые четыре советских «Фордзона», заложена была основа большевистского тракторостроения. А в 1931 г. «Красный Путиловец» выпустил 32 тысячи тракторов. Сейчас краснопутиловец является пионером производства тракторов-тягачей.

Наши автомобильные заводы не могут пока еще удовлетворить всего имеющегося спроса. Но потоки пружа не могут ждать. В декабре 1931 г. «Красный Путиловец» выпускает 82 тягача для городского транспорта.

Как и всякому начинанию, производству тягачей сопутствуют «детские болезни», которых большевики не привыкли скрывать. Рассматривая удельный вес продукции «Красного Путиловца» по отдельным позициям, мы видим, что удельный вес тягачей составляет в I квартале 1932 г. 7,7%. Программа тягачей на I квартал 1932 г. — 700 единиц, выполнено — 615. Знакомая с положением на заводе, мы видим, что на выполнении программы отозвался недостаток исходных материалов, в частности чугуна. Отсюда выполнение программы по тягачам лишь на 87,9%. Кроме того

секция городского транспорта Ленсовета в постановлении от 5 апреля отмечает: «Обратить внимание РКИ на недоброкачественную сборку тягачей».

Но можем ли мы отметить, что выпущенные тягачи хотя бы в достаточной степени используются? К сожалению, мы должны подчеркнуть и обратить особое внимание общественности и всех заинтересованных организаций, что большинство тягачей стоят без работы в гаражах транспортных организаций, а незначительная часть тягачей, которая находится в эксплуатации, используется только на 25—30%.

Транспортное объединение ЛСПО имеет 40 тягачей. Из них используются лишь 15—20 и то без полной нагрузки. Тяговая сила тягачей равна 6 тоннам; между тем грузоподъемность прицепа составляет только 3 тонны. Таким образом, из-за отсутствия прицепа большей грузоподъемности тягач используется менее чем на 50%.

В Ленкомтрансе несколько месяцев тому назад получено 150 тягачей. Находится же в эксплуатации около 50. Товарищи из Ленкомтранса объясняют отчасти это явление неосвоенiem тракторного хозяйства, так как «Красный Путиловец» выпускает тягачи без обкатки и без испытания двигателя на ходу машины. В имеющемся руководстве к трактору «ФП» указывается, что трактор необходимо 15—18 часов обкатать на холостом ходу на всех скоростях, а 10—15 часов на второй скорости под малой нагрузкой». Здесь необходимо отметить, что Форд производит обкатку на самом заводе, что гораздо рациональнее.

Основная причина неиспользования тягачей транспортными организациями заключается не в неосвоении тракторного парка, а в отсутствии соответствующего прицепного хозяйства.

Основные заводы, изготовляющие прицепной инвентарь, — это Бердлинский, Новоросицкий и Большой Токмакский заводы. Но они строят прицепы на железном ходу, которые годятся для грунтовой дороги и непригодны для городских дорог. Кроме того, эти прицепы

рассчитаны преимущественно на трактор «Интернационал».

Московский завод им. Рыкова производит прицепы на деревянном ходу, но они, не говоря уже о малой грузоподъемности, не выдерживают тряски на булыжной мостовой. Единственная прицепка, которая пока в той или иной степени может быть использована для тягача,— это автокачка.

Несколько лет тому назад работники транспортного отдела Ленинградского кооперации задались целью повысить провозоспособность гужевого транспорта. После продолжительных опытов им удалось внести ряд улучшений в конструкции архаической конской качки или полока.

Сущность их усовершенствования заключалась в колесах, смонтированных на шарико-подшипниках и на пневматике. В результате грузоподъемность нормальной лошади при нагрузке в усовершенствованный экипаж равняется 3 тоннам, вместо полутора тонн при употреблении обычной качки. Вот эту именно усовершенствованную качку или, как ее называли, автокачку и используют пока для тягачей. Но производство автокачек на Ленинградском заводе «Красная Бавария» почти прекращено из-за отсутствия дисков, ободов, шарико-подшипников и стальных ступиц. Диски и обода получались из брака с завода б. АМО. Но последний прекратил выпуск машин марки «Ф-15», и не стало нужных бракованных дисков. На производство автокачек, несмотря на распоряжение об отпуске металлов, нет фондов. Более того, Авторемснаб прекращает отпуск резины, что вызовет выход из строя имеющихся автокачек.

Бесспорно, что производство автокачек ни в коем случае не может быть прекращено, ибо если в будущем они будут применимы для тягачей, то они с успехом пойдут для гужевого транспорта. Для автокачки могут быть приспособлены бракованные фордовские колеса и «АМО-3», нужное количество которых необходимо выделить. Необходимо также обеспечить производство автокачек соответствующими фондами металлов. А пока на «организационный» период нужно перераспределить имеющиеся качки. В частности, транспортное объединение ЛСПО имеет свыше 200 качек, которые идут для конской тяги. Этими автокачками необходимо обеспечить тягачи, а лошадей временно впрячь в обыкновенную качку.

«Красный Путиловец», выпускаемая впервые тягачи, как новый вид городского транспорта, не обсудил предварительного строительства тягача с потребителями организациями. Поэтому не была учтена специфика работы тягача в городских условиях. Отличие нынешнего тягача от обычного трактора заключается лишь в том, что вместо колес со шпорами поставлены колеса на пневматике. А между тем условия городского движения требуют, скажем, установки на тягаче амортизатора для поглощения ударов, получаемых на булыжной мостовой, что предохранит двигатель от преждевременного изнашивания. Требуется также улучшить сиденье водителя. Но самое существенное: «Красный Путиловец», производя тягачи, упустил из виду тип прицепа. А меж-

ду тем при ближайшем дожде или зимой тягач вследствие своей легкости буксует и его тягловая сила сокращается в 3 раза. Сейчас Ленкомтранс разрабатывает одноосную прицепку нужной грузоподъемности. Принцип этой одноосной прицепа заключается в том, что передняя часть прицепа ложится на задний мост тягача, чем достигается большее сцепление с почвой и трактор не может уже пробуксовывать.

В нашу задачу не входит давать подробный технический анализ пригодности того или иного типа прицепа. Мы лишь хотим заострить внимание на этом исключительно важном и серьезном вопросе. Несомненно, что тип прицепа сыграет решающую роль в судьбе тягача как средства городского транспорта.

Мы считаем, что как конструкции тягача, так и прицепа инвентаря требует глубокой проработки. Начало этому уже отчасти положено. Завод «Красный Путиловец» совместно с Ленкомтрансом организовал испытательную станцию, которая будет изучать трактор в условиях городского движения для того, чтобы внести конструктивные дополнения и изменения. Этого, однако, нельзя считать достаточным. К проблеме тягача нужно привлечь все заинтересованные организации и научнотехнические силы.

Здесь несомненно возникает вопрос, насколько рентабелен тягач для транспорта. Для правильного использования тягача он должен работать на небольших дистанциях для перевозки массовых грузов. Причем тягач должен работать по карусельной системе, т. е. он должен обслуживать 3 прицепа—одна в ходу, другая в разгрузке, а третья в погрузке. При этих условиях тягач может сделать за 8 часов до 150 тонно-километров. За это же время (8 часов) одна лошадь может сделать около 15 тонно-километров. Таким образом, один тягач заменяет десять лошадей. Хотя стоимость тягача значительна—5500 руб., но нам кажется, что при такой эффективности совершенно излишне доказывать необходимость форсирования производства его. Программа на 1932 г. в 3 тысячи тягачей должна быть обеспечена бесперебойным выполнением.

Тягач вправе рассчитывать на внимание. Но Ленинградский совет Автодора видимо думает совсем иначе.

Тягачи! Ведь это, мол, дело хозяйское. А мы, дескать, на этот счет еще не получили никаких указаний.

И, следуя этой «мудрой» мысли, автодорожцы Ленинградского совета стараются просто не замечать существования тягача, претерпевающего различного рода перипетии. Между тем, выпущенные тягачи не обеспечены водителями и подчас при наличии даже прочих благоприятных условий тягачи стоят из-за отсутствия трактористов. Автодор мог бы заняться изучением и улучшением конструкции тягача, прицепа, инвентаря.

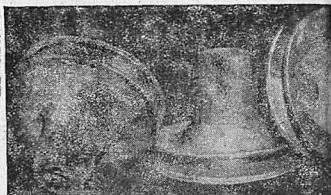
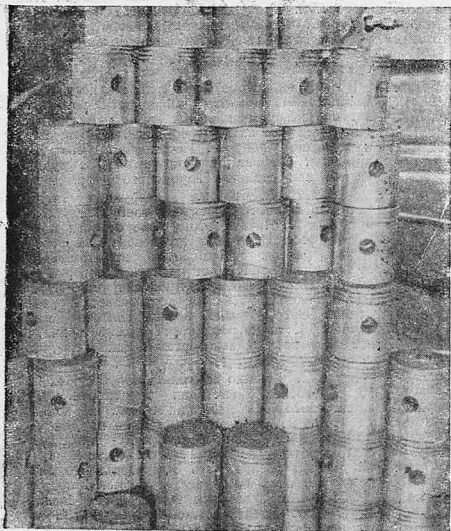
Мы обращаемся ко всей автодорожской общественности. Невиданные грузовые потоки требуют:

Открыть дорогу тягачу!

Арн. Млодин

Ленинград.

ОСВОБОЖДАЕМСЯ ОТ ИМ



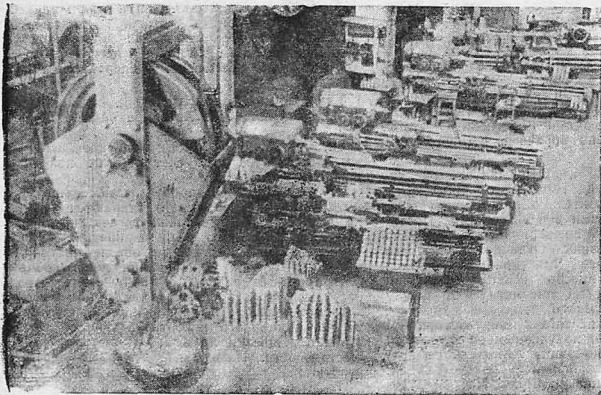
В АВТОТРА

Чугунные поршни к автомашине СПА, производство которых организовано Авторемснабом. Оливки производятся заводом им. Сталина (Москва) и обрабатываются Оргметаллом



Комплект втулки
Прежде ввозились
С прошлого года

Витрина №
Фото Н. Алек

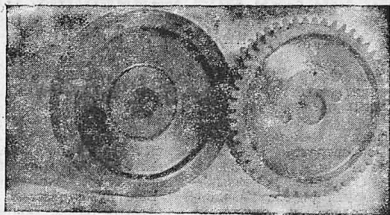


Общий вид демонстрационного склада Оргметалла, где обрабатываются запасные авточасти взамен импортных

Полуси и м
щен — все

СТРАННОЙ ЗАВИСИМОСТИ

Шкив вентилятора «Форд» советского производства: В 1932 г. будет произведено 10 000 штук. Изготавливаются из производственных отходов и обладают продолжительным сроком службы

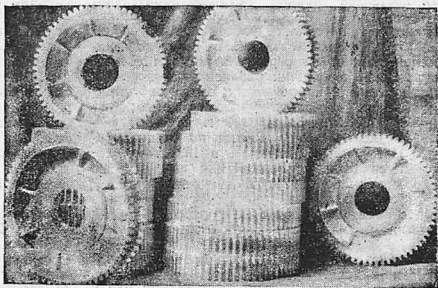


1
Распределительные шестерни к мотору «Форд», сделанные из советского бакелита. Вырабатываются с 1931 г. на заводе Пластмасс и артели «Зет»

АВТОМОБИЛЬНОЙ И ДОРОЖНОЙ



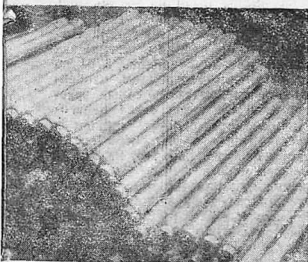
Гайки, гайки и колпачки и водяной помпе «Форд», за границы. С 1931 г. производятся в СССР. Издано 6000 комплектов



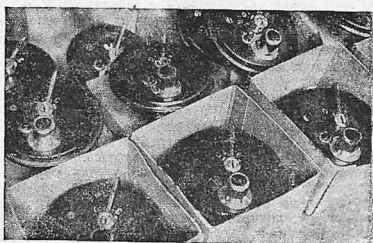
Распределительные шестерни к машинам «Фиат». До прошлого года ввозились из Италии, сейчас Автотремснаб организовал их производство кооперированным порядком. Производство этих шестерен дает большие сбережения валюты

ва.

ПРОМЫШЛЕННОСТИ



«Шт. Лер». С 1932 г. ввоз их полностью прекращен. Фирмы снабжаются советскими полусками



В № 7 «За Рулем» (стр. 15) мы подробно описали работу Ленинградского кооперативного завода «Зет», освобождающего нас от импорта некоторых автодеталей. На фото — распределительные автошестерни, выпускаемые заводом «Зет» Союзфото

ЛИКВИДИРУЕМ НЕДОЧЕТЫ

В подготовке кадров для дорожного строительства

По материалам обследования НК РКИ РСФСР

Подготовка кадров для дорожного хозяйства требует самого пристального внимания как со стороны дорожных органов, так и нашей общественности.

Материалы обследования состояния подготовки кадров в Главдортрансе РСФСР в 1931 г. говорят о чрезвычайном неблагополучии в этой области. Основные причины — крайне неудовлетворительная работа Главдортранса по подготовке кадров и отсутствие достаточного внимания к подготовке со стороны местных дорожных органов (дортрансов).

Учет фактического наличия кадров и обучающихся по специальностям в ГДТ РСФСР был поставлен крайне неудовлетворительно: не было данных о подразделении имеющих инженерно-технических работников по специальностям (в эксплуатации, на низовой дорожной сети и на строительстве); отсутствовали данные о наличии рабочей силы по большинству квалифицированных профессий,готавливаемых школьно-курсовой сетью; по школам ДСУ и ФЗУ в 1931 г. не было сведений о количестве учащихся по специальностям. Нет данных о выпуске в 1931 году, хотя выпуск был; по техникумам и ДСУ не было данных об отсеве по специальностям.

Эти обстоятельства, при отсутствии связи в работе сектора кадров ГДТ с работой других секторов (в частности с сектором экономики труда и планово-экономическим) крайне отрицательно сказались на планировании подготовки кадров. Учебная сеть развивалась стихийно, без достаточных обоснований как в смысле потребности в той или иной квалификации, так и без учета финансовых возможностей. В результате при общем недостатке квалифицированных кадров имеет место своеобразное «перепроизводство кадров»: оканчивающие школы не находят себе применения и уходят из системы Главдортранса. Очень характерным является тот факт, что из общего количества обучающихся в школах ДСУ и ФЗУ свыше 25% (2 127 человек из 8 007 человек на 1 января 1932 г.) по специальности автомонтеры, тогда как сектор экономики труда Главдортранса РСФСР утверждает (это подтверждают и данные отдельных дортрансов), что эта квалификация меньше всего требуется. Больше того, в Главдортрансе не только не было данных о фактическом наличии автомонтеров, но даже и потребность в них на 1932 год совершенно не определялась. Такое положение не только вызвало утечку оканчивающих из системы Главдортранса, но и отрицательно сказалося на финансовой и материально-технической базе учебной сети и без того слабой.

Положение с финансированием в 1932 г. обстояло совершенно неудовлетворительно. Без смет работали не только учебные заведения,

но и в самом Главдортрансе не было (и Главдортранс не знал) твердых годовых назначений на подготовку кадров. Последнее в значительной мере произошло в результате того, что Цудортранс не определял сметных назначений на 1932 г. по Главдортрансу РСФСР и средства отпуская в порядке авансирования с большими, к тому же, задержками.

Еще хуже обстоит дело с материально-технической базой. Почти все учебные заведения помещаются в арендованных зданиях. Помещения в большинстве для занятий непригодны и требуют капитального ремонта, мастерских недостаточно, лаборатории и кабинеты оборудованы плохо, обеспеченность учебными пособиями составляет 45%, общежития оборудованы плохо и количество их недостаточно (по техникумам нуждающиеся в общежитии удовлетворены на 54,6%, а в отдельных случаях — на 10%). Особенно неблагоприятное положение с общежитиями в национальных республиках и областях.

В отношении производственной практики надо сказать, что за исключением Москвы и Ленинграда она в 1931 году была сорвана. При недостаточном количестве собственных мастерских и плохом их оборудовании (всего имеется 15 мастерских, при наличии в 25 техникумах специальностей по автоэксплуатации, ремонту и по дормашинам) это чрезвычайно отрицательно скажется на качестве подготовки. Неудовлетворительно обстояло дело и с практикой по остальным специальностям. Наряду с отказами в приеме практикантов из-за отсутствия мест и инструкторов, были случаи отказов в оплате практикантов и использование практикантов на неквалифицированной работе.

Неудовлетворительно обстояло дело также с учебно-методическим руководством и педагогическими кадрами. Вплоть до конца февраля 1932 г. не было профиля техника-механика и автомонтера; профили строительной специальности разосланы были на места лишь в конце ноября 1931 года; в марте 1932 года на местах еще не было новых программ, согласованных с учебными планами, тогда как количество часов в декаду снизилось с 64 до 48 часов. Педагогическим персоналом, особенно по специальным предметам, учебные заведения не обеспечены. Основная масса педагогов работает по совместительству, причем в отдельных случаях нагрузка педагогов составляет 12 часов в день что, конечно, не может не снизить качества учебы.

Такое положение при наличии плохих бытовых условий учащихся (питание организовано плохо, снабжение продуктами и особенно промтоварами по сравнению с другими родственными по типу учебными заведениями неудовлетворительное, задержка выплаты стипендий во многих случаях до 2—3 месяцев) послу-

жило причиной большого отсева учащихся. По данным на 1 января в 1931 году по техникумам отселось свыше 3 200 человек (или свыше 24% от наличного контингента) и по школам ДСУ и ФЗУ — 5 100 человек (или 60,7% наличного контингента).

Другой не менее яркий показатель неудовлетворительного итога 1931 года, это — снижение контингента приема в техникумы и недостаточное вовлечение националов в техникумы и школы. Несмотря на то, что в автодорожных техниках острая нужда (потребность 1931 году по Главдортрансу РСФСР была удовлетворена лишь на 40%), контингент приема в 1931 году по сравнению с 1930 г. был резко снижен — с 11 341 человека в 1930 г. до 6 770 в 1931 г. В отношении националов неудовлетворительность работы характеризуется следующими показателями: план 1930 и 1931 гг. по приему националов в техникумы был выполнен на 62,5%; процент приема националов в школы ДСУ в III и IV кварталах 1931 г. низок, доходя в отдельных случаях до 27% (Казакстан) и до 25,8% (Крым) от общего количества принятых.

НК РКЦИ РСФСР предложил Главдортрансу провести ряд мероприятий по упорядочению дела подготовки кадров. Общественность, в частности Автодор, должна со своей стороны принять все меры к выправлению недочетов 1931 г. ЦК Союза и ЦС Автодора необходимо дать указания своим местным органам о помощи дортрансам в работе по подготовке кадров. Местным профсоюзным и автодорожским организациям необходимо соответствующим образом построить свою работу и вести повседневное наблюдение не только за работой дортрансов по подготовке кадров, но и за жизнью отдельных учебных заведений. Участие широкой общественности позволит в более короткий срок изжить безразличное отношение дортрансов к подготовке кадров. Вторая пятiletка требует квалифицированных кадров. Подготовка их количественно и качественно должна быть обеспечена. Это не только обязанность Главдортранса и его местных органов, но и всей советской общественности и особенно автодорожской.

С. Синайский

ЗА ЗДОРОВЫЙ ТРАКТОР, ЗА ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО РАБОТЫ ТРАКТОРИСТА

НАЧАЛО ИЮНЯ — „ДЕКАДА ТРАКТОРА“

Наркомзем СССР, ЦК ВЛКСМ, ЦК Союза рабочих сельскохозяйственных совхозов и ЦК Союза МТС и батрачества с целью проверки состояния тракторного парка и приведения его в полную готовность к предстоящей уборке урожая проводят с 1 по 10 июня «декаду трактора».

Декада увязывается с объявленным всесоюзным конкурсом на лучшую сохранность тракторного парка. В период декады вся масса работников должна быть мобилизована на соревнование по показателям ведущих районов, совхозов, МТС, ведущих бригад. Одной из основных задач этой кампании является проведение широчайшей массовой работы по конкурсу с тем, чтобы ни один совхоз, ни одна МТС не оказались вне конкурса. В течение декады должен быть проведен широкий общественный смотр состояния тракторного парка по окончании весенних посевных работ.

Проведение «декады трактора» должно стать стимулом для максимальной работы автодорожских организаций в борьбе за овладение тракторной техникой, за бережное и рациональное использование тракторов, за укрепление машинно-тракторных хозяйств и усиление их работы по организационно-хозяйственному укреплению колхозов.

Местные организации Автодора должны принять самое активное участие в проведении

«декады трактора», взяв на себя выполнение следующих задач:

1. Проверить состояние работы Автодора в области содействия развитию тракторного дела.

2. Провести специальные совещания автодорожских коллективов при совхозах, колхозах и МТС, посвященные «декаде трактора».

3. Включиться в объявленный всесоюзный конкурс на лучшую сохранность тракторного парка, определив конкретные практические мероприятия по линии автодорожских организаций.

4. Проверить состояние работы по повышению квалификации трактористов через курсы, кружки и семинары, оказывая содействие в комплектовании их опытными руководителями, снабжении учебниками и пособиями.

5. Проверить участие Автодора в разрывании соцсоревнования и ударничества в машинно-тракторных хозяйствах, широко включившись в борьбу за реализацию шести условий т. Сталина, за успешное окончание весеннего сева и боевую подготовку к уборочной кампании.

6. Во всех МТС, совхозах и колхозах добиваться организации коллективов Автодора, которые должны бороться за высокое качество работы трактористов, за здоровый трактор, за пропаганду технических знаний.

**АВТОДОРОВЕЦ! РАБОЧИЙ! КОЛХОЗНИК! ТРУДЯЩИЙСЯ! ОВЛАДЕВАЙ
ТЕХНИКОЙ АВТОМОБИЛЬНОГО, ТРАКТОРНОГО И ДОРОЖНОГО ДЕЛА!**

МИЛЛИОН КВАДРАТНЫХ МЕТРОВ УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫХ ПОКРЫТИЙ

Дорожное строительство в Москве развернулось



Изношенный асфальт Садового кольца (Москва) заменяется новым. На фото—асфальтирование площади около Курского вокзала (май 1932 г.)

Фото Матвеева (Союзфото)

На Пушкинской площади, перед Курским вокзалом, на Старой площади, на улицах Герцена, Манежной и др. начались работы Гордоротдела. С начала мая они развернулись широко и дружно. Булыжные мостовые заменяются усовершенствованными покрытиями: асфальто-бетонными, гранитными, клинкерными.

В течение текущего строительного сезона Мосгордоротдел должен выполнить огромную работу — построить и отремонтировать мостовых на 50% больше, чем в 1931 г. и на 120% больше, чем в 1930 г. Общая площадь усовершенствованных покрытий мостовых Москвы запроектирована в этом году на 1 млн. кв. м, в том числе асфальто-бетонных покрытий — 420 тыс. кв. м, гранитных — 175 тыс., клинкерных — 30 тыс., нового булыжного мощения — 175 тыс. и гидронированного шоссе — 150 тыс. кв. м.

Капитальный ремонт мостовых намечен в 240 тыс. кв. м. Кроме того, дополнительные работы, связанные с устройством усовершенствованных мостовых (устройство гранитного борта, заливка швов битумом, поверхностная обработка асфальто-бетонных мостовых), предстоят на 450 тыс. кв. м.

На 15 мая асфальто-бетонные покрытия выполнены в размере 176% календарного пла-

на, гранитные покрытия — лишь на 65,4. Недовыполнение плана по гранитным покрытиям объясняется исключительно нехваткой транспорта для переброски необходимого материала.

Нужно сказать, что транспорт является самым «узким местом» в работе Гордоротдела. В течение текущего строительного сезона для срочного грузооборота Гордоротделу требуется 210 автомашин, 88 «самосвалов» и ряд других автомашин. Мосавтотранс и Гужетранс пока воздерживаются от заключения договора на предоставление необходимого количества автомашин и лошадей, ссылаясь на «неимение транспорта».

Гордоротдел и его отраслевые оперативные организации пока кое-как изворачиваются, проявляют известную гибкость в перевозке срочных грузов. Но в разгар дорожных работ небезопасность автотранспортом дает себя сильно чувствовать.

— Нам мог бы помочь московский Автотор и крупные московские автодорожные коллективы в усилении автотранспорта, но мы этой помощи пока не видим, — жалуются в Мосгоротделе.

Выясняется, что оперативной связи между автодорожскими организациями и Гордоротделом пока еще нет. Дело ограничивается тем,

что время от времени в Московском совете Автодора заслушивается доклад о мероприятиях по улучшению мостовых красной столицы.

С рабочей силой в Гордоротделе дело обстоит благополучно. На работах находится уже до 4 тыс. человек. Следует отметить способ вербовки квалифицированной рабочей силы, применяемый Гордоротделом. Он располагает основным ядром прикрепленных квалифицированных дорожных рабочих. Прикрепление состоит в том, что опытные рабочие еще с прошлого года обязались работать у Гордоротдела в текущем году. С этими рабочими отдел кадров Гордоротдела поддерживал связь в течение зимы, переписывался с ними, подтверждал, что работа в полном соответствии с их квалификацией вполне обеспечена.

И естественно, что, направляясь с начала весны на работы, опытные «мостовые» рабочие шли прямо в Гордоротдел, где для них были обеспечены и столовые (Моснарпита) и общежития.

Больше того, значительную часть квалифицированных рабочих Гордоротдел с осени прошлого года направил на работу при МГЖД с обязательством вернуться к мостовым работам, как только начнется строительный сезон. Эти обязательства большей частью выполняются обеими сторонами.



Ударник-мостовик т. Филатов (Москва) за кладкой новой брусчатки на улице пролетарской столицы

Фото Н. Алексеева

На работах Гордоротдела применяются сложные дорожные машины. Здесь и смесители и «рекспаверы», и камнедробилки. Нехватает, правда, катков (31 вместо 45), экскаваторов — 4 вместо 6. Все эти машины пока исключительно заграничного (преимущественно германского) происхождения. И ничего еще от нашего Дормашобъединения.

Из разговоров с техническими руководящими работниками Гордоротдела получается впечатление, что они вообще имеют очень слабое представление о тех дорожных машинах, которые уже теперь выпускаются заводами Дормашобъединения. Это совершенно ненормальное явление. Пора нашим дорожным организациям больше ориентироваться на дорожные машины советского производства.

Гордоротдел расширяет 3 асфальто-бетонные базы, увеличивает число смесителей (пытается даже собственными техническими силами сконструировать рациональный смеситель), организует 4 цементно-бетонных базы, строит завод даман-асфальта (для производства упрощенного порошка даман-асфальта), открыл близ Москвы 4 карьера для разработки камня и щебня.

Развитие собственного производства строительных материалов в Москве даст возможность Гордоротделу больше обеспечить себя строительным материалом, лучше балансировать им и до минимума сводить потребности в транспорте.

Общественность и, в первую очередь, Автодор должны самым тесным образом включиться в борьбу за изменение облика улиц пролетарской столицы.

М. Надендин



Перемещение у иц пролетарской столицы идет полным ходом (май, 1932)

Фото А. Шайхета

22 мая 1932 г.

Лесные материалы ВЫВОЗИТЬ КРУГЛЫЙ ГОД

АВТОДОР ЗА ЛЕСОВОЗНЫЕ БЕЗРЕЛЬСОВЫЕ ДОРОГИ

План вывозки лесоматериалов за I квартал 1932 г. выполнен по Наркомлесу в целом в 65,9%, снижаясь в отдельных основных лесотрестах (Ураллеспром) до 49,79. Такой низкий процент выполнения заданий угрожает выполнению экспортного плана СССР и удовлетворению потребности в лесоматериалах и дровах строящихся и работающих промышленных предприятий и других потребителей нашей страны.

Постановления партии и правительства обязывают все хозяйственные, партийные и советские организации покрыть в следующих кварталах 1932 г. недовыработку в вывозке лесоматериалов, которая выявилась за I квартал.

Автодор не может оставаться в стороне от участия в осуществлении этой задачи, особенно в тех районах (Северный край, Урал, Ленинградская, Иваново-Вознесенская области и др.), где лесная промышленность является важнейшей отраслью народного хозяйства.

Среди причин прорыва в вывозке лесоматериалов одной из основных является несовершенство транспортных путей, плохая постройка и эксплуатация лесовозных дорог. Вывозка лесоматериалов может производиться по различным дорогам (снежно-ледяным, навесным однорельсовым, разного рода безрельсовым, лежневым, узкоколейным жел. дор. и др.) конной и механической (тракторами, автомобилями, мотозамами, паровозами и т. д.) тягой.

У многих до сих пор сохранилось устарелое мнение, что вывозка лесоматериалов может производиться только зимой. С этим неверным, отсталым взглядом надо решительно покончить. Директивы партии и правительства подчеркивают необходимость покончить с сезонностью в лесозаготовках и перейти к работам по заготовке и вывозке дров-лесоматериалов в течение круглого года, соответственно темпам развития нашего народного хозяйства.

1932 год должен явиться переломным периодом, в котором летняя вывозка лесоматериалов и дров займет заметное место.

Организация вывозки лесоматериалов по безрельсовым дорогам является сравнительно новым делом для лесопромхозов. Местные автодорожные ячейки, имея уже известные знания, опыт и работников, должны оказать помощь лесопромхозам. Эта помощь может выразиться в основном в следующем:

1. Участие в выборе наиболее подходящего типа безрельсовых дорог применительно к данному грузообороту и местным условиям, в частности — помощь в выборе средств улучшения дорожного полотна.

2. Участие в работах по изысканиям, проектированию и постройке безрельсовых лесовозных дорог.

3. Постройка местными средствами простейших дорожных машин (канавокопателей, катков и т. д.).

4. Мобилизация местных дорожных средств как в смысле оборудования (парк дорожных машин), так и в смысле кадров (техники, дежурники по дорожному строительству и т. д.).

5. Привлечение вместе с местными советскими органами к постройке безрельсовых дорог других заинтересованных организаций и местного населения.

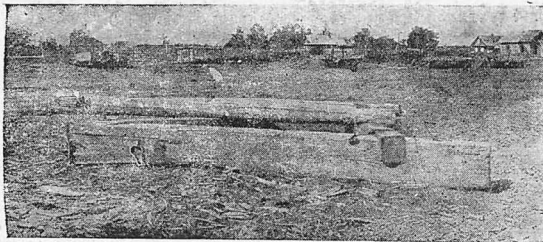
Остановимся несколько подробнее на этих задачах.

Грунтовые дороги, по которым в некоторых районах происходит вывозка лесоматериалов, никогда, по сути дела, не строились. Чаще всего использовались для вывозки лесоматериалов ранее проложенные дороги. Поэтому самое понятие «постройки грунтовых дорог для вывозки лесоматериалов» является для лесопромхозов новым. Грунтовые дороги требуют больших работ, чем зимние дороги, особенно в заболоченных местах. Фотография, снятая нами в Оборском лесопромхозе (Дальний Восток), представляет участок грунтовой лесовозной дороги, расположенный на забо-



Неулучшенная грунтовая лесовозная дорога на Дальнем Востоке

Фото Б. Ионов



Самодельный канавокопатель, применяемый для постройки грунтовых лесовозных дорог

Фото Б. Ионова

лоченном месте и поэтому покрытый сляну (жердями).

Стоимость грунтовых лесовозных дорог выше, чем зимних, и сроки их эксплуатации дольше; они настоятельно требуют необходимых изысканий и проектирование основными тяговыми, техническими и экономическими расчетами. До настоящего времени составление проектов на лесовозные дороги осуществляется далеко не всегда. Это крайне плохо отзывается на постройке дорог и на их эксплуатации.

Дорожные машины иногда доставать затруднительно. Помимо мобилизации и лучшего использования всех дорожных машин на местах, следует смело приступить к постройке своими средствами канавокопателей, катков и конных лопат. Плуги же и бороны можно получить по договоренности из местных колхозов и совхозов.

Деревянный каток, сделанный на месте в лесу, для укатки лесовозных дорог

Фото Б. Ионова



На фото изображены самодельные канавокопатель и каток, сделанные на месте вяземским лесопромхозом (Дальний Восток), которые применялись им при постройке и эксплуатации лесовозных грунтовых дорог.

Напряженное положение с инженерно-техническими кадрами особенно остро чувствуется в лесозаготовительном деле. Вот поэтому мы и считаем одной из основных задач коллективов Автодора поделить своим опы-

том с лесопромхозами и помочь последним в постройке грунтовых лесовозных дорог, привлекая для этого кадры дорожных работников из числа членов Автодора.

Автодор обязан помочь лесной промышленности при осуществлении ею правительственных заданий по вывозке лесоматериалов и дров, помогая выполнению экспортного плана и удовлетворению внутренних потребностей Союза.

Автодорожные ячейки получат возможность на практической работе по дорожному делу, используя ресурсы лесной промышленности, приобрести опыт, укрепить свои ряды, вовлечь в организацию новых активных членов и т. д., другими словами — выполнить часть своих основных задач. Мы затронули только несколько вопросов работы Автодора и лесной промышленности. Помимо них есть еще много общего, что может связать эти организации,

если местные органы их (в данном случае лесотресты и лесопромхозы с одной стороны, областные и районные организации Автодора — с другой) пойдут навстречу друг другу и установят тесный контакт в своей работе по дорожному делу. К этой совместной работе мы и призываем.

Курсы рабочих авторов
Журналоб'единения

Б. Ионов

Кто будет лучшим шофером СССР

Автомобильный парк нашей промышленности, коммунального хозяйства и сельскохозяйственного сектора неуклонно растет. Если три года назад во всем СССР было не больше 18—20 тыс. автомобилей, то сейчас такое количество их мы имеем в одной Москве, а всего по Союзу ССР в январе 1932 г. насчитывалось 60—65 тыс. машин.

Однако местный транспорт до сего времени продолжает оставаться «узким местом» социалистического строительства из-за чрезвычайно низкого процента его использования. Только 40—50% машин являются ходовыми, стальное же количество машин постоянно находится в ремонте.

Причину столь малого процента эксплуатируемых машин нужно искать в том, что и администрация автохозяйств, и партийные и профсоюзные организации не перестроили свою работу на основе шести указаний т. Сталина.

Обезличка в эксплуатации и ремонте автомашин, формальное проведение хозрасчета, уравниловка в зарплате, слабость и неподготовленность кадров шоферов и пр. послужили причиной того, что автопарковое хозяйство снижает эффективность своей работы.

В свете этих явлений огромное значение приобретает **всесоюзный конкурс на лучшую строенную бригаду**, объявленный ЦК союза Местран, Цудортрансом, «Гудком», Союзтрансом и Всекотрансом, проводимый с 15 мая по 15 июля.

Конкурс должен, с одной стороны, показать образцы прекрасной работы бригад шоферов и выдвинуть их в качестве примеров для всей местрановской общественности, а с другой — поднять ее на устранение тех зол, которые подрывают мощь автотранспорта. Главнейшее из них — обезличка и именно против нее направлено острое конкурсы.

Для шоферских бригад устанавливаются следующие условия конкурса: наилучшее внедрение хозрасчета на машине; увеличение полезной работы машины не менее чем на 1 час; соблюдение твердого графика, не допускающая одного срыва строенной; выполнение планового пробега без ремонта; наибольшая эконо-

номия горючего, смазочного и резины; полная ликвидация простоев по вине шофера; полное отсутствие дефектных случаев с машиной в пути; полная ликвидация аварий, опозданий и невыходов на работу по неуважительным причинам.

Особые условия установлены и для хозяйственных и профсоюзных организаций, машины которых участвуют в конкурсе.

Для лучших строенных бригад грузовых машин выделяется 30 премий по 2 000 р., 1 500 р. и 1 000 р. и для автобусов и такси 10 премий по 2 000 р., 1 500 р. и 1 000 р.

Все премированные шоферы получат грамоты на звание лучшего шофера СССР.

Помимо этого в конкурсе должны участвовать местрановские многотиражные и стенные газеты, ремонтные бригады, диспетчеры, грузчики, пропработники и работники других общественных организаций и в первую очередь Автодора.

Конкурс на лучшую строенную бригаду еще больше расширит охват местрановцев соревнованием и ударничеством и поднимет их на новую высшую ступень. Конкурс является делом всей массы местрановцев и требует от каждого автохозяйства, от каждого коллектива и каждого рабочего и шофера максимум внимания к нему.

За несколько дней до начала конкурса с мест уже начали поступать сведения, говорящие о том, что интерес у местрановцев к конкурсу громадный.

Если местрановские организации и сами автохозяйства сумеют усилить этот интерес и энтузиазм, если они мобилизуют внимание всей местрановской массы вокруг конкурса — цель будет достигнута.

Старт всесоюзному конкурсу строенных бригад дан. Бригады пошли к финишу и победа достанется тому, кто добьется наиболее высоких эксплуатационных показателей и покажет образец бережного, действительно «хозяйского» отношения к своей машине, прежде чем к финишу в наилучшем состоянии.

Кто этого добьется, тот будет по праву считаться лучшим шофером СССР.

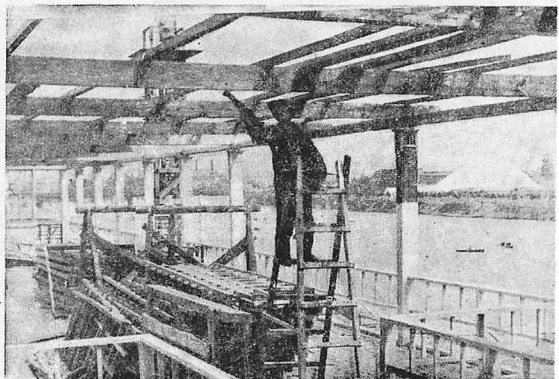
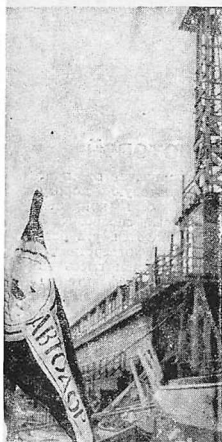
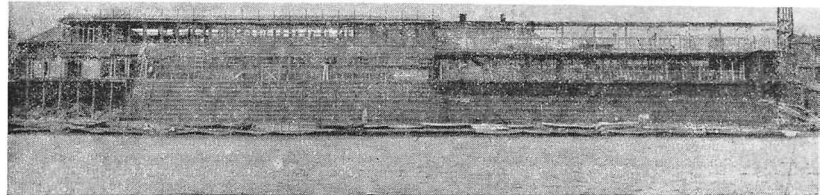
Тих. Разов

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Возобновите немедленно подписку на второе полугодие во избежание перерыва в высылке.

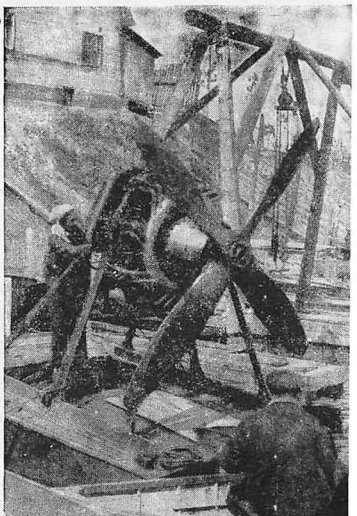
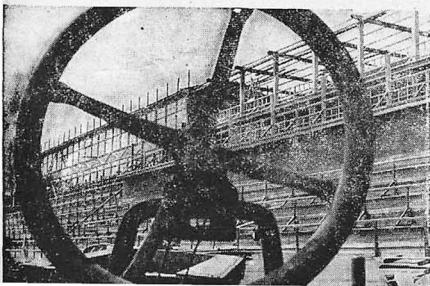
Тираж журнала ограничен, а срок приема подписки сокращен. Поспешите сдать подписку не позднее срока, установленного местной почтой.

Опоздавшая подписка переносится на следующий месяц.



На Москве-реке против
Парка культуры и отдыха
(виден на втором снимке
справа) заканчивается
строительство первого в
СССР опытно-показательного
водомоторного клуба
Автодора.
На снимках — различные
моменты стройки.

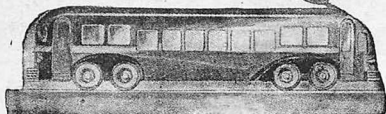
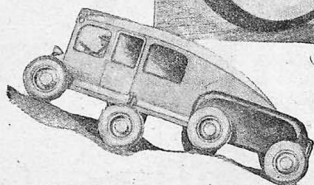
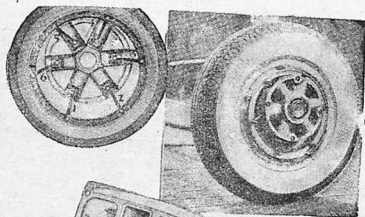
Фото С. Шингарева



НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

ДВИГАТЕЛИ В КОЛЕСАХ

Чикагский автомобильный институт проектирует в своих лабораториях автомобиль с паровыми двигателями в каждом колесе. Этот тип автомобиля предназначается для самых



плохих дорог. Изобретатели считают, что расчленение мощности повысит тягу и облегчит управляемость машины.

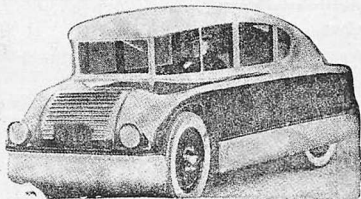
Паровые двигатели колес состоят из шести цилиндров, в которые пар поступает из парового котла через ступицы. Принцип движения колес показан на фото. Предположительная скорость таких машин—150 км в час.

Радиус действия подобных автомобилей без возобновления запаса топлива запроектирован в 1500 км.



АВТОМОБИЛЬ БЕЗ ШАССИ

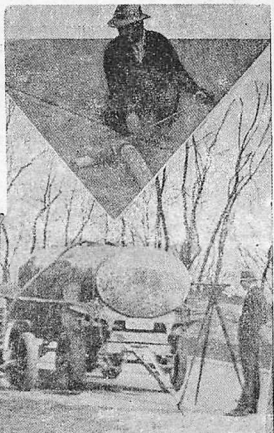
На улицах Нью-Йорка появился недавно небольшой оригинальный автомобиль с обтекаемым кузовом. Машина эта построена конструктором аэропланов капитаном Мартином. Она лишена рамы и осей, и колеса ее подвешены независимо к кузову. Мотор помещается сзади; скорость машины 165 км в час.



ВЫРАВНИВАНИЕ АСФАЛЬТОВОЙ МОСТОВОЙ

Чтобы исправить испортившуюся от продолжительных дождей асфальтовую дорогу из Вашингтона в Виргинию, был применен чрезвычайно простой и дешевый способ.

Всюду, где на мостовой имеются углубления, были вырезаны небольшие отверстия, в которые кагнеталась под давлением смесь из земли и цемента. Отверстия в асфальте не закрывались до тех пор, пока смесь не затвердела.



АППАРАТ ДЛЯ ЧИСТКИ СВЕЧЕЙ

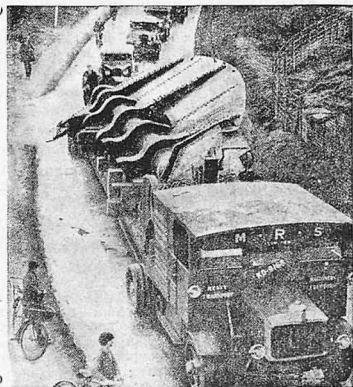
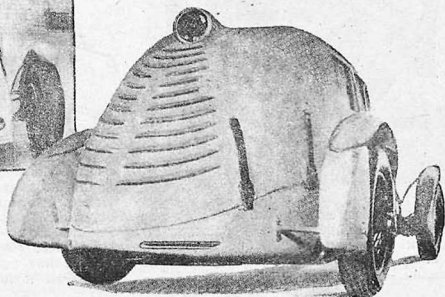
Запальные свечи легко и быстро очищаются в новом аппарате, построенном по типу пескоструйного аппарата.



Работает он следующим образом: сверху в отверстие воздушной камеры устанавливается свеча. Затем через специальное отверстие сбоку камеры вводится под давлением воздух, поступающий в промежуточное днище камеры, в котором имеется порошок для чистки свечей. Из мелких отверстий дна воздух с силой ударяет по свече вместе со струями порошка и в 1—2 секунды свеча совершенно очищается.

36 ЧАСОВ НЕПРЕРЫВНОЙ ЕЗДЫ

В Мейда-Вейле (Англия) построен автомобиль—«жук», предназначенный для установки мирового рекорда средней скорости безостановочной езды в течение 36 часов.



АВТО И КОРАБЛЕСТРОЕНИЕ

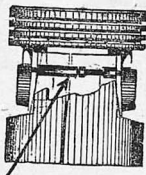
На нашем фото—автотранспорт, работающий в помощь трансокеанскому судоходству: перевозка руля трансатлантического парохода „Берингария“ при помощи 14-колосьного тягача с принципом специального типа.

Его необычайная форма рассчитана на возможно меньшее сопротивление воздуха. На наших фото—вид новой машины спереди и сзади. Передние фонари опущены на большую глубину в кузов и закрыты решеткой, чтобы ослабить яркость света. Автомобиль этот снабжен дизельным двигателем. Водителем его будет знаменитый английский гонщик Кэй-Дон

ГАРАЖНАЯ СМЕКАЛКА

49. РАСШИРИТЕЛЬ ПОРШНЕЙ

При работе автомобиля, особенно после значительного километража, сильно изнашиваются поршни, что вызывает шум и ненормальную работу двигателя.



Для устранения этих явлений на Западе предложено специальное приспособление, так называемый расширитель, прижимающий стенки поршня к стенкам цилиндра, посредством особого распорного винта с гайкой. Приспособление это может быть применено на всех поршнях с разрезным стаканом.

50. ЗАЖИМНЫЕ КЛЕЩИ

Кузнечные клещи могут пригодиться гаражнику механику и шоферу.

Обыкновенные клещи можно приспособить для монтажных работ следующим образом: один конец расплющивается и укорачивается на 1 см, и в нем делается выемка, как показано на рисунке, а другой конец изгибается под прямым углом.

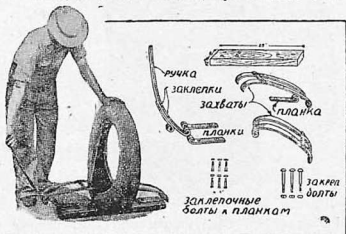


Такими клещами можно, например, захватить погнувшиеся рессорные сержки, выпрямлять и скреплять их. Любое сочленение можно соединить этими клещами при небольшом усилии.

51. РАСШИРИТЕЛЬ ШЛИН

Предлагаемый переносный расширитель шин удобен для небольших гаражей. Он состоит из двух захватов, прикрепленных к доске и ручке.

Каждый захват составляется из двух листов от старых автомобильных рессор. Каждый лист загибается на одном своем конце. Один — захват ушка, а на другом — в виде крючка. Один захват прикрепляется к доске шарниром при помощи железной планки, имеющей на конце ушко, через которое так же, как и через ушки захвата, пропускают болты.



К другому захвату, на противоположном конце доски, присоединяется ручка — длинный лист рессоры — также загнутый на одном конце в виде ушка.

52. ИСПОЛЗУЕМ РЕССОРНЫЕ ЛИСТЫ

Предложение шофера А. Г. Зеленихина, (Балахна, Нижегород. край)

Нередки случаи поломки главных листов передних и задних рессор около ушек и срежек. Такие листы без ушка обычно совсем выбрасывают или же за неимением запасных главных листов ушко приваривают, но возле сваренного места оно вновь скоро ломается.



Использование таких сломанных главных листов (которых в больших автохозяйствах найдется немало) имеет большое значение. Поэтому я предлагаю сборку рессор производить согласно указанных на чертежах схем. Работа таких сборных рессор проверена на 1½-тонном «Форде», причем как задние, так и передние рессоры были собраны указанным способом и дали хорошие результаты.

РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ ПИШУТ

КАЧЕСТВО АВТОЛА—ВАЖНАЯ ХОЗЯЙСТВЕННАЯ ПРОБЛЕМА

Плохое качество автола, поступающего для тракторов в совхозных и колхозных полях, вызывает резкий и быстрый износ трущихся частей (подшипников, поршней, гильз и т. д.).

Наблюдаются аварии тракторов из-за плохой смазки. Автол, который сейчас готовят бакинские нефтеперегонщики, приходится заменять после 25—30 часов работы, хотя норма работы автоловой закладки равна 60 часам.

На Акстафинской МТС были случаи плавки подшипников, потому что автол сгустался. Насос не в силах был перекачивать густую смазку. Забивались отверстия масляной магистрали и трактор выходил из строя.

По тракторному парку Азтракторцентра выход тракторов из строя по вине плохого качества автола составляет 5%. Тракторный парк имеет 1112 тракторов и это значит, что 55 тракторов постоянно простаивают из-за плохой смазки. По этой же причине на 15% увеличивается преждевременный износ частей.

Эти данные о влиянии плохих автолов на тракторы только по Азтракторцентру; но ба-

кинские автолы идут на колхозно-совхозные поля всего Советского союза. Необходимо сделать вывод, что борьба за высокое качество автолов есть задача большой хозяйственной и политической важности.

Кроме того нужно учесть, что автолы идут на смазку автомобильных двигателей.

Несмотря на такое положение, бакинские нефтеперегонные заводы и управление заводами совершенно недостаточно борются за улучшение качества автола.

Уже не раз отмечались в печати косность и неповоротливость нефтеперегонных заводов, со дня на день откладывающих борьбу за улучшенную чистку автола.

Ударники-нефтеперегонщики должны разрушить бюрократические стены, выросшие вокруг борьбы за высокое качество автола! Новым творческим подъемом широких масс нефтеперегонщиков нужно обеспечить социалистические тракторы автолом высокого качества.

Дагестанские огни.

В. Вильпор

АВТОДОР СПИТ, А МАШИНЫ ГИБНУТ

Бездействует коллектив Автодора при Калужской конторе Союзтранса, в то время когда вокруг него творится много безобразий. Возьмем хотя бы вопрос о смазке автомашин. Завгаражом, т. Козлов, на каждом собрании красиво твердит, что мы должны любить наши машины, что каждый должен быть механиком и т. д., но на деле получается вот что.

Не было шприца для смазки и зав. гаражом предложил смазчику найти перышки, связать их в кисточку и смазать снаружи автолом. Мол, он жидкий, пройдет и во втулку. Но от такой смазки бывает скопление грязи в смазочных местах, а это ведет к преждевременному износу. Машина № 6 только вышла из ремонта и прогрелась ночью без масла в картере. В результате утром застучали подшипники и машина снова стала в ремонт, не пройдя ни одного километра.

Со времени организации гаража ни один грамм автола, заливаемого в мотор, не фильтровался. А бочка с автолом стоит открытой. Точно так же и ведра: в них сыпется песок, штукатурка со стенки и пр.

Неоднократно заявляли администрации гаража о необходимости приобретения леек с фильтрами для масла, но пока ничего не предпринимается и машины чуть ли не в живую очередь записываются в мастерскую для перетяжки подшипников. Можно было бы привести еще много фактов безобразнейшего обращения с автомашинами, но и этих

достаточно, чтобы обратить внимание общественности, в первую очередь, автодоровской.

г. Калуга.

Шофер



По несчастной иронии... В мае, около дома Центрального совета Автодора (Москва, Садовая-Кудринская, 17) произошла авария грузовой машины Бюссинг, опрокинувшейся на бок.

Фото А. Тимофеева

ИНИЦИАТИВА ПРОЯВЛЕНА, НУЖНА ПОДДЕРЖКА

Отсутствие запасных частей, главным образом червяков, червячных шестерен, промежуточных шестерен, валиков и шестерен коробок скоростей сильно отразилось на эксплуатации автотранспорта могилевского горкомхоза. Так, из имеющихся 6 автобусов за последнее полугодие эксплуатировались в среднем 2-3 и то неполностью.

За последнее время наш автотранспорт очутился в особенно безвыходном положении, так как частей нельзя было достать ни в Белоруссии, ни в Москве. Зав. автотранспортом, ездивший в Минск за частями, сообщил, что в Минске приступили к переконструированию «Штейерова» вместо червячной передачи на коническую.

При обсуждении этого вопроса механик гаража т. Дрейлиб указал, что переконструирование обойдется очень дорого и займет много времени. Поэтому необходимо договориться с заводом «Возрождение» (в Могилеве), на котором и попробовать приступить к изготовлению запасных частей, в первую очередь червяков и червячных шестерен.

Это предложение обсуждалось совместно с техническим директором, зав. производственной частью, которые путем переконструирования станин и при непосредственном участии т. Дрейлиба изготовили один комплект червяка и червячной шестерни, которые были поставлены на автобус для проверки. После ?

и 17-дневного пробега машина с этим пробным комплектом прошла около 5000 км и продолжает курсировать. Единственный обнаруженный дефект — это мягковатость бронзы шестерни.

Стоимость изготовления фабричного комплекта — 400 р. (пробный стоил около 600 р.), но при дальнейшем изготовлении он обойдется около 300 руб., при массовом же изготовлении — еще дешевле.

До сих пор наш гараж изготавливал кустарным способом промежуточные шестерни, валы и шестерни коробки скоростей, но они были неточными. Теперь завод «Возрождение» обещает взяться за изготовление этих частей и, кроме того, за отливку поршней для «Штейеров».

Теперь слово за Авторемснабом, Цудортрасом и Автотором, которые обязаны помочь заводу путем представления металла соответствующего качества, универсального фрезерного станка и популяризации этого начинания. Увеличение заказов даст удешевление себестоимости.

Таким образом наш автотранспорт, выполняющий шесть условий т. Сталина, добился мобилизации внутренних ресурсов и, овладевая техникой, освобождается от импортной зависимости.

Могилев

Кузьмин и Голомшох

НАЛАЖИВАЕМ УЧЕБУ

В пожарной команде при 5-й ГЭС (Ленинград) организован коллектив Автотора.

До организации коллектива в команде было 3 члена Автотора, а сейчас уже 19. Организован кружок по изучению автодела, в котором занимается 14 человек.

Шофер т. Сняков откликнулся на желание автодоровцев изучить автодело, дал свое согласие бесплатно обучать автодоровцев в свободное время.

Кружок обеспечен учебными пособиями, так как при красном уголке изучает автодело младший и средний комсостав, находящийся на охране станции. Имеется двигатель «Форд» в разобранном виде и всевозможные плакаты по изучению двигателя. Всеми этими пособиями могут пользоваться кружковцы-автодоровцы. Хуже обстоит дело с книгами и учебниками по автоделу.

Ленинград

Н. Ч.

За учебой. Средний начсостав дивизиона овладевает техникой автотракторного дела. На снимке — курсанты проходят курс по зажиганию и знакомятся с устройством магнето.

Фото Н. Черникова



ХАОС ПОБЕЖДЕН

В журнале «За рулем» неоднократно писали о бесхозяйственности в автотранспортном цеху завода им. Дзержинского (Каменское на Украине).

Теперь за последний месяц произошли значительные сдвиги в сторону улучшения работы цеха. Благодаря внимательному отношению к рабочим, правильно пониманию своего дела, новый завгар т. Матющенко смог поставить дело так, что число аварий машин сократилось на 80%, и повысилась трудовая дисциплина.

Если раньше бензин мог наливать кто угодно (и сколько угодно), отчего в яме всегда стояла большая лужа бензина, то теперь имеется штат заправщиков машин и ведется учет отпущаемого горючего. Увеличен штат слесарей — это сократило простой машин в ремонте. Установлены трансмиссии: токарный станок и точильные камни. Введен штатный токарь. Гараж имеет в достаточном количестве инвентарь. Открыта инструментальная.

КАРЛИКОВЫЙ АВТОДОР НА ДНЕПРОВСКОМ ГИГАНТЕ

Еще в мае 1931 г. на Днепрострое в связи с реорганизацией вместо райотделения Автодора осталось бюро объединенных коллективов. Но назвать его объединяющим нельзя, так как не существовало ни одного работающего коллектива. Не раз отмечалась в местной печати необходимость развернуть работу среди трудящихся по втягиванию в общество и создание хотя нескольких коллективов Автодора. Горавтодор Запорожья, в свою очередь, указывал на такую ненормальность, но все это оставалось голосом вопиющего в пустыне. С октября городской Автодор предложил нашей организации отчитаться перед массой и освежить состав правления: из 17 выбранных постоянно посещают 5—7 человек, а остальные вышли или вовсе не желают работать.

Вся работа Автодора заключается в организации курсов шоферов, да и те находятся в плачевном состоянии. Теория кое-как двига-

АКТИВНЫЙ ДРУГ ЖУРНАЛА

В начале 1932 г., когда начали укомплектовывать курсы шоферов и трактористов при Автодоре в Киеве, зав. курсами т. Вольнов провел разъяснительную работу среди курсантов о значении и задачах журнала «За Рулем». Сперва т. Вольнов выписал несколько экземпляров журнала для широкого ознакомления курсантов, а затем курсанты были привлечены в постоянное чтение «За Рулем». Результат проведенной т. Вольновым массовой

В реконструкции работы цеха помогла местная организация Автодора в лице автотехника т. Рукавкова, который приложил много труда для улучшения работы цеха, находившегося в хаотическом состоянии.

Однако надо сказать, что еще предстоит многое сделать (хотя сделано и немало). Особенно важно сейчас обратить внимание на текучесть шоферов, объясняемому отчасти нетвердой оплатой труда и отсутствием жилищной помощи для семейных. Эти вопросы могут быть урегулированы заинтересованными организациями.

В цеху еще слабо развернуто социалистическое соревнование и ударничество. Все же несомненный факт, что автоцех завода вышел из хаоса.

Его работа сейчас дает наглядный пример, чего можно добиться при участии и заинтересованности всей общественности и администрации завода в работе автотранспорта.

г. Каменское, Украина.

Шофер В. Муликов

ется, а практики совсем нет, потому что зав. гаражом совершенно не знаком с автоделом и кроме того работает где то на производстве, а у нас по совместительству появляется один раз в неделю. Это очень скверно отражается на работе гаража.

Можно было бы изложить много фактов о плохой работе нашего Автодора, но и указанные говорят о том, что необходимо сдвинуть с мертвой точки работу нашей организации путем отчета правления о своей деятельности и переизбрать правление. В днепропетровской организации есть большое поле деятельности; резерв в 60 тыс. рабочих, занятых на строительстве Днепрокомбината, вполне достаточный источник для новых сил.

Пора раскататься!

Кичкас, Днепропетровск

Автодоровец

работы налицо. За короткий срок подпиской сроком на 6 месяцев охвачены все курсанты — 500 чел.

Надо думать, что т. Вольнов и в дальнейшем будет таким же активным общественником-автодоровцем.

Пример и методы работы т. Вольнова должны послужить примером для всех руководителей автодоровских кружков и курсов.

Анапольский

РАБОТЫ!

Редакция просит вас при посылке материалов сообщать домашний адрес и указывать имена и отчества.

Корреспонденции должны быть обязательно написаны чернилами и на одной стороне листа.

Техническая Консультация

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ ПРОФ. Е. А. ЧУДАКОВА

Тов. Попову (г. Кахи, Азербайджанская ССР) Тов. Голубеву (Москва)

94. Можно ли 12-вольтовый аккумулятор устанавливать на 4-цилиндровый двигатель?

Установка аккумулятора определенного напряжения не зависит совершенно от числа цилиндров двигателя.

На европейских автомобилях, как правило, устанавливаются 12-вольтовые аккумуляторы, а на американских машинах — 6-вольтовые.

95. Что такое вольт, ватт, ом?

Вольт — единица измерения напряжения электрического тока.

Ватт — единица измерения мощности тока.

Ампер — единица измерения силы тока.

Ом — единица измерения электрического сопротивления проводника.

Тов. Азееву (Москва)

96. Почему после ремонта автомобиля «Форд» иногда не работает спидометр?

Спидометр после сборки в мастерской может не работать главным образом вследствие: а) неправильной сборки или неправильного присоединения спидометра и его провода, б) порчи (разрыва) провода.

97. Как производится регулировка сигнала на автомобиле «Форд»?

Регулировка сигнала автомобиля «Форд» производится винтом, установленным в крышке сигнала. При повороте винта направо звук повышается, при повороте налево — понижается.

Данному вопросу была посвящена специальная статья тов. П. Ульянова в № 2—3 «За Рулем» за этот год (стр. 42).

98. Сколько времени следует заряжать аккумулятор?

Сила зарядного тока обычно указывается на самом аккумуляторе или в инструкции по уходу за машиной.

Сила зарядного тока зависит от емкости аккумулятора и ориентировочно может быть принята равной 1,5—2,5 ампера на кв. сантиметр рабочей поверхности. Для автомобильных 6-вольтовых аккумуляторов сила тока в начале заряда равна 4—18 ампер; в конусе заряда она должна быть понижена соответственно до 1,25—6 ампер. Продолжительность заряда — около 24 часов.

99. На чем отражается перегрузка автомобиля?

Перегрузка автомобиля ведет к: а) перегреву двигателя, б) поломке трансмиссии, в) поломке рессор, г) поломке рамы автомобиля. Поэтому она должна быть запрещена самым категорическим образом.

100. Что такое синхронизатор в коробке скоростей?

Синхронизатор устанавливается в современных коробках скоростей для бесшумного и безударного переключения шестерен.

Обычно синхронизатор представляет собою тормозок, выравнивающий окружные скорости переключаемых шестерен.

101. Что такое «свободный ход»?

«Свободный ход» устанавливается на трансмиссии автомобиля и является механизмом, допускающим передачу усилий от двигателя к задним колесам; обратная передача усилий от задних колес к двигателю при этом невозможна.

102. Что такое шторы радиатора?

Шторы расположены впереди радиатора и представляют собою металлические пластинки. Пластинки эти могут вращаться, и охлаждаемая поверхность радиатора благодаря этому будет в большей или меньшей мере подвержена воздействию встречного воздуха.

Шторы применяются для регулирования температуры охлаждающей воды. Регулировка обычно производится автоматически.

103. Для чего на многих автомобилях устанавливаются четырехскоростные коробки скоростей?

Четырехскоростные коробки скоростей устанавливаются для лучшего использования мощности двигателя и более экономной его работы.

Тов. Ностромину (Москва)

104. Где можно найти описание приспособлений трактора для ночной работы?

Детальное описание устройства приспособлений для освещения трактора для работы в ночное время имеется в книге: Малый—«Ночное освещение тракторов». Цена 40 коп. Кроме того в прошлом номере помещен в «Гаражной смекалке» совет т. Горденко.

Тов. Горину (с. Лопуховка, Н.-волжского края)

105. Можно ли заменить конденсатор автомобиля «Форд АА» бобиной трактора «Фордзон»?

Такую замену произвести нельзя.

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ.

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ.

Издатель: Журнально-Газетное Об'единение.

Уполн. Главлита В—26559. Техред. Н. Свешников. Отп. в 7-й тип. «Искра Революции» Мосоапполиграф. Москва, Филипп., 15
З. Т. 650 Тираж 67.000. Стат Б 5—176×250 мм. 1 бум. лист. Количество знаков в одном бумажном листе 202.700.
Изд. № 1392. Журнал сдан в набор 22 мая, подписан к печати 9 июня. Приступлено типографией к печати 11 июня.