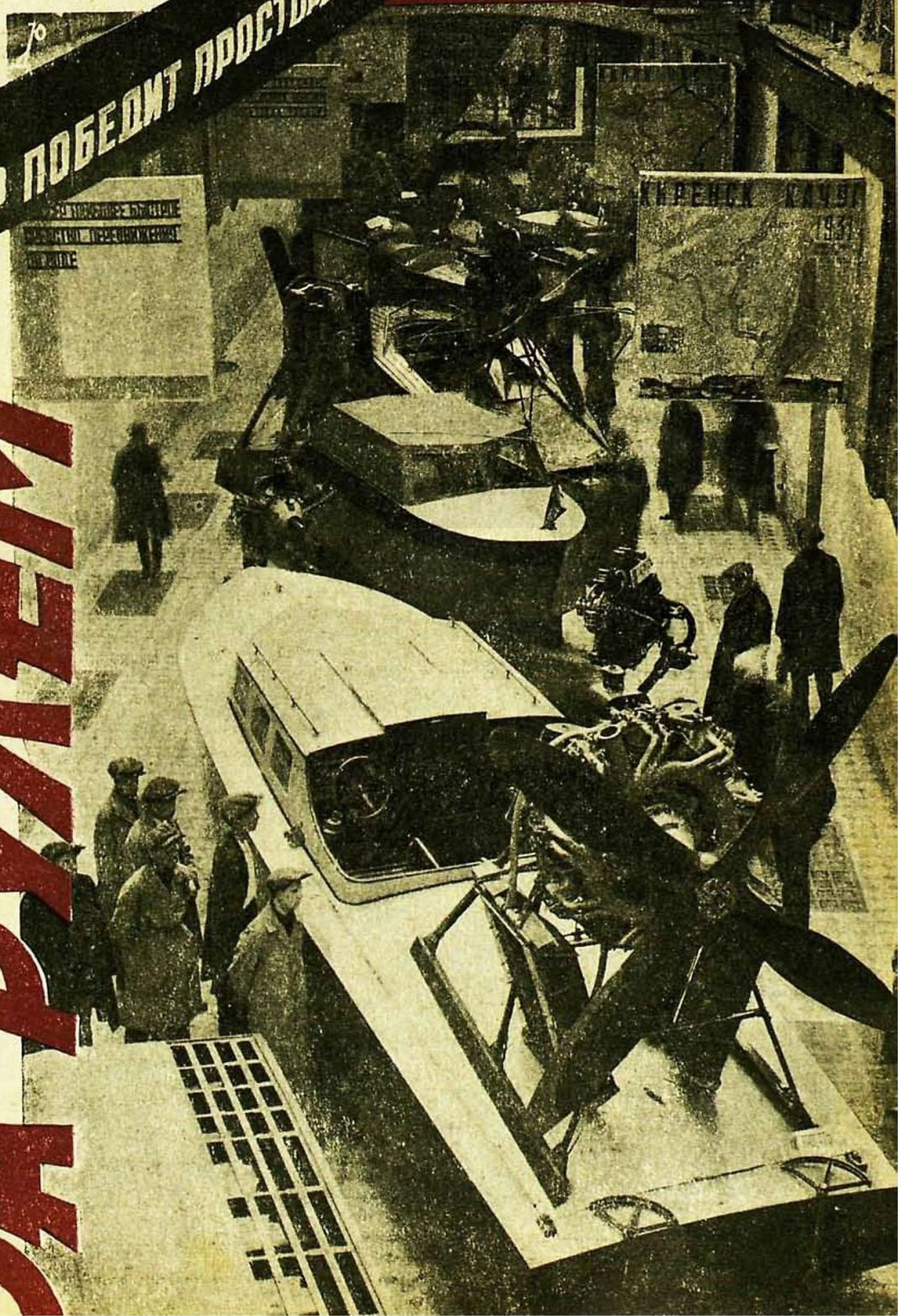


...АДИМ СОВЕТСКОМУ ГЛИССЕРУ СОВЕТСКИЙ

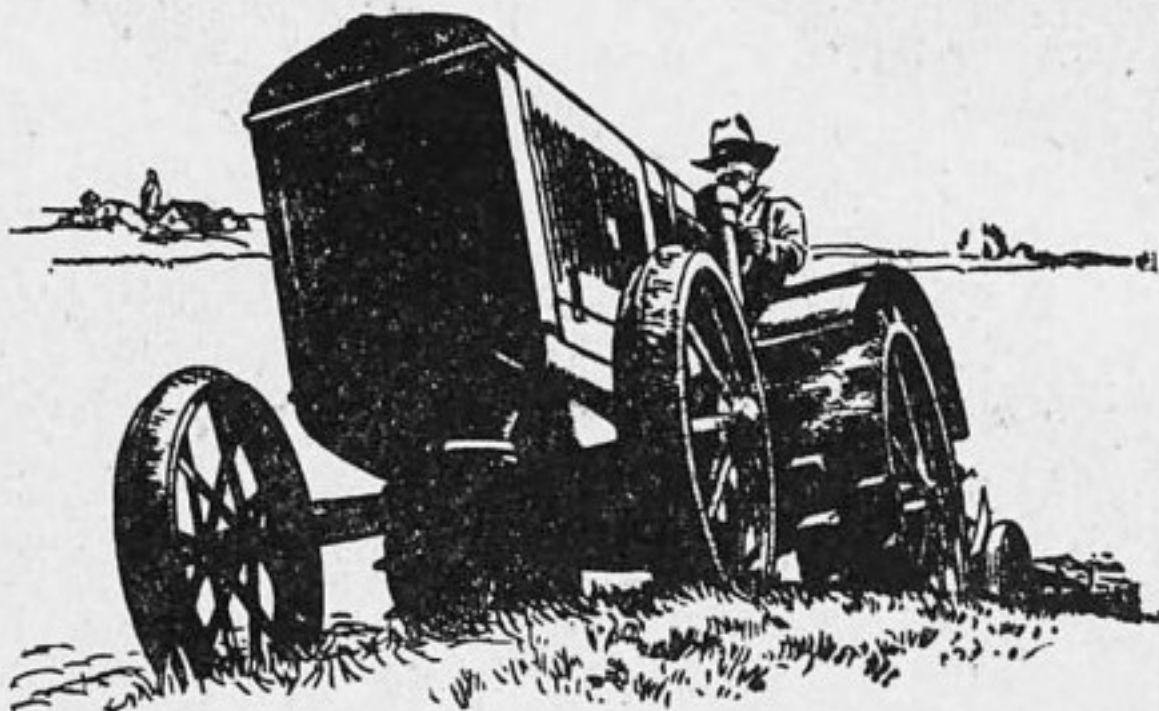
...ЛИССЕР ПОБЕДИТ ПРОСТОДЪ МЕЛНОВОДНЫХ РЕК

1931 10

ВАДУЕМ



Справа: Широко распространённый трактор Мак-Кормик-Диринг, давно считающийся в смысле мощности стандартом для сельского хозяйства. Две модели: 10-20 и 15-30. Вполне оборудованные четырёх - цилиндровые тракторы, обладающие большой мощностью для работы на шкиве, прицепном крюке и «пауэр-тэйк-оф».



Сельско-хозяйственные тракторы Мак-Кормик-Диринг „Интернационал“

Все тракторы Мак-Кормик-Диринг — 10-20, 15-30 и «Фармол» — строятся с усовершенствованными четырёх-цилиндровыми, вертикальными двигателями с расположенными в головке клапанами. Эти двигатели являются продуктом многолетнего практического опыта в производстве двигателей и тракторов, применяющихся почти во всех земледельческих странах мира. Инженеры Международной Компании Жатвенных Машин нашли этот тип двигателя наиболее отвечающим предъявляемым к сельско-хозяйственным тракторам требованиям в смысле практического использования и производительности. 4-х цилиндровый двигатель обеспечивает постоянный поток мощ-

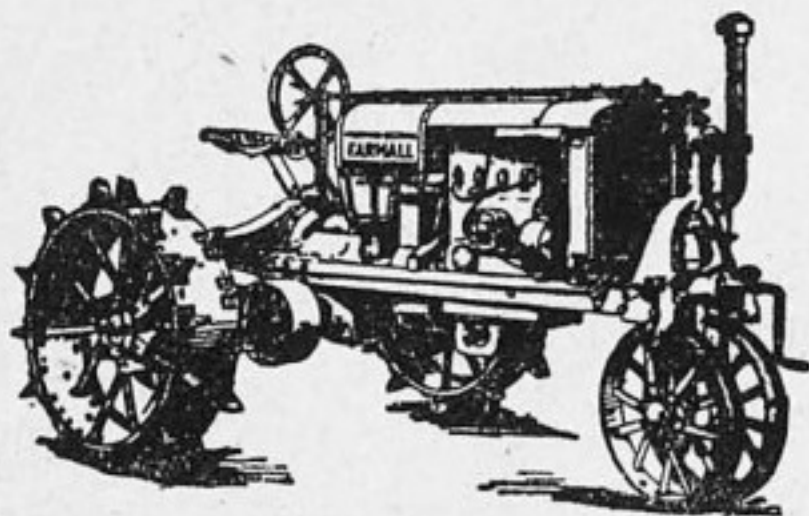
ности — по два рабочих хода на каждый оборот маховика. Этот тип двигателя облегчает управление и дает возможность строить тракторы более легкие по весу и способные быстрее передвигаться. Эти достоинства современных тракторов увеличивают значение последних и расширяют объем использования их на механизированных сельско-хозяйственных работах. Увеличенная скорость дает возможность быстрее справляться с имеющейся на руках работой, совершать более быстрые переезды и, в результате, использовать тракторы максимальное количество дней в году на прицепном крюке, шкиве и «пауэр-тэйк-оф».

International Harvester Export Company

(Incorporated)

Harvester Bldg.,

Chicago, U: S: A:



Слева: Необыкновенный четырёх-цилиндровый трактор Мак-Кормик-Диринг

«ФАРМОЛ»,

сконструированный для посева и культивации пропашных культур, а также для всяких других механизированных сельско-хозяйственных работ.



ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Четвертый год издания

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

Требуем участия автодоровской общественности в проведении „дня трактора“	1
Включим ремонт автомобилей в работу мастерских МТС	2
Поведем решительную борьбу за здоровый трактор	3
О периодах наилучшего использования трудового участия населения в дорожном строительстве	4
Дорожное строительство на местах в безобразном состоянии	5
КОЗЛОВ.—Сдвинем, наконец, строительство советских мотоциклов с мертвой точки	6
М. КОЗЛОВ.—На фронте автотракторного строительства	8
Организацией коллективов Автодора на лесозаготовках поможем их механизации	11
Первая выставка советских глассеров	12
Проблема правильной смазки мотора	14
А. СТРАМЕНТОВ. Е. МЕРКУЛОВ.—Проложим дорогу клинкеру сквозь косность и бюрократизм	16
Новинки заграничной автотехники	20
Решительно улучшить работу Союзтранса	21
БРИГАДА „ЗА РУЛЕМ“—Ленкомтранс и Союзтранс срывают план перевозок	22
Б. АЛЬШТУЛЕР.—Система штампа—метод вредительства в Госплане БССР	23
Н. А. КОРЗУН.—Как бороться с профвредностями на автомобиле и тракторе	28
Ал. СМЕРНОВ.—Дорога через пустыню	30
Почему?	32
В номере 24 иллюстрации	

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

ТРЕБУЕМ УЧАСТИЯ ВСЕЙ АВТОДОРОВСКОЙ ОБЩЕСТ- ВЕННОСТИ В ПРОВЕДЕНИИ „ДНЯ ТРАКТОРА“

СТО тысяч тракторов, о которых говорил Владимир Ильич в 1919 г. на VIII съезде ВКП(б), которые могли бы заставить среднего крестьянина сказать „я за коммунию“, уже прибыли на советские поля. Размах коллективизации и социалистической реконструкции сельского хозяйства принял огромные размеры.

Неслыханно короткие сроки насыщения нашего сельского хозяйства тракторами и боевые темпы большевистского наступления привели к тому, что сотни тысяч отсталых крестьян превращаются в короткий срок в передовых ударников-колхозников, приобщаются к технике и выделяют из своей среды трактористов, рулевых и механиков.

Подготовка достаточного кадра обученных людей оказалась на деле более трудной задачей, чем даже насыщение сельского хозяйства механической силой. Все внимание партийных, профсоюзных органов и советской общественности направлено сейчас к тому, чтобы наладить возможно более полное и рациональное использование трактора, ликвидировать наблюдающееся во многих местах небрежное и варварское отношение к „стальному коню“ и укрепить совхозы, колхозы и МТС. Задача заключается не только в том, чтобы освоить уже имеющиеся в сельском хозяйстве тракторы, но быстро на ходу подготовить почву для освоения нового огромного потока тракторов, поступающих в сельское хозяйство в 1931 г.

1040 новых МТС — эта боевая программа большевистской реконструкции сельского хозяйства—требует огромного напряжения сил, участия в этой работе всей советской общественности и в первую очередь Автодора.

Союз сельхозработчих совместно с ЦС Автодора организует в период между 10 и 20 мая „Всесоюзный день трактора“. Вся организация общества должна немедленно включиться в эту кампанию и использовать ее для борьбы за овладение тракторной техникой за бережное и рациональное использование трактора.

Центральный совет Автодора выработал ряд конкретных мероприятий, которые должны провести организации общества на местах.

- Приведем наиболее важные из них:
1. Необходимо провести специальное совещание автодоровских коллективов при колхозах, совхозах и МТС, посвященное „дню трактора“.
 2. Ликвидировать полностью обезличенную езду на тракторах.
 3. Организовать смотр автомобильного и тракторного парка, добиваясь обеспечения его всем необходимым и образцового порядка в гаражах.
 4. Популяризовать закон об уголовной ответственности водителей за небрежное и варварское обращение с тракторами.
 5. Организовать работу по повышению квалификации трактористов, организуя беседы, семинарии и курсы.
 6. Создать силами краевых, областных и районных отделов Автодора бригады для выезда в совхозы, колхозы и МТС в „день трактора“.
 7. Обеспечить создание во всех без исключения МТС коллективов Автодора, которые явились бы боевыми организациями, борющимися за образцовую постановку трактор-



Трактористка привела свой трактор на митинг перед выездом в поле.

Фото И. Ланевского

ного хозяйства, за пропаганду технических знаний. Коллективы Автодора в МТС должны быть застрельщиками социалистического соревнования и ударничества.

8. Проверить выполнение директивы Трактороцентра об использовании тракторов на дорожном строительстве.

Как известно, организации Автодора впервые в этом году по-настоящему включились в проведение весеннего сева.

Проведение „дня трактора“ автодоровскими организациями должно проходить также под знаком подведения итогов участия Автодора в весенней посевной кампании, а также немедленного развертывания подготовки тракторного и автомобильного парка к предстоящей уборочной кампании.

В кампанию по проведению „дня трактора“ следует втянуть также группы юных друзей Автодора.

Все организации общества на местах должны осознать всю важность задачи и ответственность за успешное проведение кампании, которая на них ложится.

Указания, которые дал Центральный совет, совершенно достаточны, чтобы на этой основе развернуть собственную инициативу, найти самим наилучшие методы помощи тракторному парку и вовлечения наибольшего числа трактористов в Автодор.

Мы ждем, мы требуем от всей нашей организации немедленного и активного участия в кампании „дня трактора“.

ВКЛЮЧИМ РЕМОНТ АВТОМАШИН В РАБОТУ МАСТЕРСКИХ МТС!

В порядке предложения

В № 2 НАШЕГО ЖУРНАЛА помещена статья С. Быстрова „Начинаем организованное снабжение и ремонт автомобилей в СССР“.

Мы, работники МТС Нижегородского края, считаем, что постройка ремонтных мастерских Авторемснаба потребует колоссального количества средств.

Другая организация — Трактороцентр — также тратит огромные суммы на оборудование мастерских для ремонта тракторов в МТС.

Сравнивая спецификации оборудования автомобильных и тракторных мастерских, можно убедиться в том, что большинство оборудования одинаково и что тракторная мастерская может ремонтировать и автомобили.

Поэтому мы предлагаем обсудить в нашем журнале следующее: ремонт автомобилей включить в обязанности ремонтных мастерских МТС, оборудовав эти мастерские специально автомобильными приспособлениями (вулканизационным, моечным, для регулировки тормозов, бензиновыми колонками и т. д.).

Трактороцентр и Авторемснаб должны договориться. Авторемснаб должен передать первую часть средств на оборудование и включить ремонтные мастерские МТС в свою сеть снабжения запчастями и резиной.

Таким образом уже в 1931 г. мы будем иметь 1 400 ремонтных мастерских, четвертая часть которых сможет обслужить автотранспорт капитальным ремонтом, а остальные — средним и текущим (профилактика).

Такая постановка вопроса сблизит между собой работников тракторного и автомобильного дела и должна принести громадную пользу и экономию средств.

Техинспектор Гуров М.

Ст. механик Бутурлинской МТС Тюрин Н.

Ст. механик Лукьяновской МТС

Черемухин Г.



Ударная бригада женщин-монтеров за ремонтом тракторов в Сталинградских мастерских.

Унион-фото



Трактора на дорожных работах. Прокладка шоссе машинами на участке Бобрики—Кашира—Москва, протяжением в 200 километров

ПОВЕДЕМ РЕШИТЕЛЬНУЮ БОРЬБУ ЗА ЗДОРОВЫЙ ТРАКТОР

Обращение ЦС Автодора о проведении „дня трактора“

Дорогие товарищи!

ОГРОМНОЕ значение трактора в социалистической реконструкции сельского хозяйства ставит задачей широкую мобилизацию рабочих и колхозников на борьбу за рациональное и максимальное использование трактора для еще большего укрепления совхозов, МТС и колхозов.

На советских полях уже работают свыше 100 тысяч тракторов.

1040 новых МТС вступают в строй в 1931 г. Десятки тысяч новых тракторов перебрасываются на социалистические поля.

Это положение обязывает автодоровцев и всех работников тракторного парка решительно усилить борьбу за овладение тракторной техникой, за бережное и рациональное использование трактора.

В период между 10 и 20 мая 1931 г. проводится „Всесоюзный день трактора“. Он должен стать поворотным пунктом в борьбе за здоровый трактор.

В основу этой борьбы мы должны положить уничтожение обезличенной езды. Тракторы должны иметь постоянных рулевых, работающих на сдельной оплате. Этим мы обеспечим тракторам тщательный уход и увеличим их работоспособность.

Надо проверить весь наш тракторный парк и провести полную паспортизацию тракторов.

Тогда мы сможем гораздо лучше выявить качество продукции тракторного завода и качество работы тракториста.

Надо вести строгий учет работы тракторов, чтобы знать, в каких условиях трактор работает продуктивнее и дает большую экономию.

Надо принять все меры к повышению квалификации трактористов и овладению тракторной техникой новых кадров тракторных работников. За руль новых тракторов должны сесть хорошо подготовленные трактористы.

Мы должны подготовить тракторный парк к бесперебойной работе в период уборочной и осенней посевной кампаний.

Автодоровцы! Трактор требует от вас не меньшего внимания, чем автомобиль. Не забывайте, что трактор — опора коллективизации, основа социалистического переустройства деревни.

„Ни одного совхоза, колхоза и МТС без автодоровского коллектива“ — ставит себе задачей Автодор. Вовлекайте трактористов в ряды Автодора и поднимайте их в поход за исправный трактор! Организуйте коллективы в тех совхозах, колхозах и МТС, где этих коллективов еще нет!

Соревнуйтесь на звание лучшего ударника и втягивайте в соревнование всех причастных к работе трактора.

Трактористы! Вы должны не только беречь трактор, но и изучать его работу.

Давайте ваши предложения по улучшению работы тракторов. Организуйте сбор рационализаторских предложений.

Становитесь в ряды ударных бригад, и опыт работы лучших ударников передавайте другим совхозам, МТС и колхозам. Маленькое улучшение, использованное всюду, дает в целом большую экономию.

Соревнуйтесь в правильном использовании тракторов, уменьшении поломок, простоев, расхода горючего и смазки. Пусть всегда исправный трактор станет делом чести каждого тракториста.

Трудящиеся совхозов, колхозов и МТС! Вы не можете, не должны быть равнодушными свидетелями порчи и гибели тракторов, ваших мощных союзников в борьбе за урожай. Включайтесь в борьбу за трактор!

Не давайте разгильдиям, лодырям и рвачам портить машины. Следите за тем, чтобы к мотору не приближался вредитель!

Готовьте машины и готовьтесь сами к уборочной кампании!

Проведем по-ударному „день трактора“! Сохраним стране тысячи стальных коней!

Борьба за трактор есть борьба за урожай, борьба за коллективизацию и пятилетку, за социализм!

Член президиума и ответственный секретарь ЦС Автодора **ФЕЛЬДМАН**
Зам. наркома земледелия СССР **БИРН**
Председатель ЦК союза рабочих земледельческих совхозов **ОВЧИННИКОВ**
Председатель ЦК союза рабочих скотоводческих совхозов **ГРИГОРЬЕВ**
Председатель ЦК союза МТС и батрачества **МАКСИМОВ**

О ПЕРИОДАХ НАИЛУЧШЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРУДОВОГО УЧАСТИЯ НАСЕЛЕНИЯ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

НЕ ОСЛАБЛЯЯ пропаганды за трудовое участие населения в дорожном строительстве, популяризируя среди широких слоев крестьянства и колхозников законодательство по этому вопросу, необходимо на ряду с этим конкретизировать планы проведения трудового участия, учитывая все особенности сельского хозяйства.

Если учесть, что в переводе на деньги сумма трудового участия населения в контрольных цифрах нынешнего года занимает весьма солидное место, выражаясь в сумме 292 млн. руб. по всему Союзу, и что сумма эта должна быть в значительной части получена в виде натурального труда, то вопрос о периодах, когда труд этот может быть использован наиболее эффективно, имеет огромное значение.

Каковы же эти периоды?

1. В значительной мере надо использовать зимний период. Он, конечно, не имеет значения в смысле непосредственной работы на дорогах, но зимний период может быть использован, во-первых, для подвозки материалов (камня, песка, леса и пр.) и, во-вторых, для исправления мостов и других искусственных сооружений. При нашей бедности в транспортных средствах на дорожном строительстве зимний период как подготовительный имеет важнейшее значение, так как подготовка и подготовительные работы по дорожному строительству решают вопрос об успехах его.

2. Весенний период может быть использован в два срока: во-первых, конец распутицы, когда представляется возможность использовать тяговую крестьянскую силу для подвозки материалов и, во-вторых, до начала сева. Последний период может быть уже использован непосредственно на дорожных работах. В это время возможно проведение земляных работ, исправление отводов, ремонт мостов после весеннего половодья и ряд других работ.

3. Вслед за окончанием сева и до начала уборки хлебов, т. е. период междупарья, можно использовать только отдельные отрезки времени, учитывая при этом особенность клима-

тических условий в различных районах и значении с.-х. культур. И эти периоды тоже могут быть использованы непосредственно на дорожное строительство и частью для подвозки материалов к местам работы,— гравия, песка, особенно там, где работы ведутся вблизи песчаных карьеров и добычи гравия.

4. Наконец, осенний период, когда еще не наступила полностью осенняя распутица. В это время возможно вести главным образом земляные работы—укатка полотна, очистка кюветов и пр.

Правильно использовать эти периоды, суметь подогнать к ним всю работу, распланировать ее и организовать выход населения на работы, снабдить соответствующим техническим руководством, необходимыми простейшими дорожными снарядами и инструментами—все это является неперенным условием проведения трудовой повинности, и от этого зависит эффективность работ, успех их, доверие населения к правильности этого мероприятия.

Дорожные органы должны иметь в виду в этом году при составлении планов проведения трудовой повинности. Правильная разработка плана, правильное определение периодов и сроков выхода населения на работы являются также и важнейшей предпосылкой организации социальности и ударничества на этих работах. Между тем этой стороне работы уделяется чрезвычайно малое внимание и это ослабляет энергию и энтузиазм масс.

На ряду с этим местными советами должна быть также разработана система премиальных фондов и поощрения тех районов и сельсоветов, которые сумеют не только хорошо использовать трудовую повинность, но и правильно организовать ее по соответствующим периодам, не нарушая работ по сельскому хозяйству.

В этом отношении первое место должен занять низовой коллектив Автодора как организатор и передовой авангард дорожной ответственности.

Я. Д.

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НА МЕСТАХ В БЕЗОБРАЗНОМ СОСТОЯНИИ

ЧТОБЫ обеспечить успех текущему дорожно-строительному сезону, нужны своевременно составленный план и тщательно проведенная подготовка. В зимние месяцы, еще по санному пути, следовало заготовить все необходимые строительные материалы (камень, железо, лес и пр.), взять на учет все население, привлекаемое к трудовому участию в дорожных работах, точно наметить объекты работ и прикрепить к определенным объектам отдельные селения, обеспечить постройку и ремонт дорог необходимыми кадрами — техниками, мастерами, десятниками.

Использован ли в надлежащей мере зимний период, удовлетворительно ли проведена вся эта подготовительная работа?

К сожалению, по целому ряду районов мы, на основании сообщений наших рабкоров, должны сделать отрицательные выводы.

Вот, например, в Тамбовском и Козловском районах Центрально-Черноземной области по ряду трактов (Козловско-Жидиловскому, Сампурскому, Тамбовско-Моршанскому и др.) намечаются большие дорожные работы. А между тем подготовка к ним, как пишет нам рабкор Д. Б., идет плохо и на сегодняшний день можно смело констатировать явные прорывы.

Если камня требуется 800 вагонов, то на 10 апреля поступило только 4 вагона. Камень лежит в карьерах (в Ельце и других местах) и не отгружается из-за недостатка транспорта. Песком дорожное строительство обеспечено всего на 20%, железа нехватает. Облдортранс задерживает отпуск тракторов-тягачей для грейдеров и утюгов.

Райисполкомы не выполняют своих обязательств по организации и проведению участия населения в дорожных работах. Только один Тамбовский рик прикрепил селения к определенным участкам.

Местные автодорожные организации не интересуются дорожным строительством и в подготовке к нему не принимают никакого участия.

* * *

Такое же положение наблюдается и в некоторых районах Московской области.

Краснохолмский рик получил не мало циркулярных писем из Мособлдортранса о необходимости представить план дорожного строительства, но исполкомовцы отделивались от назойливых бумажек мудрыми резолюциями: „Дорожного техника нет, а потому ничего не делаем“.

Последующие частые напоминания Облдортранса вывели рик из терпения и он поручил наконец составить план... десятнику. Десятнику было не по силам справиться с этой задачей и он в свою очередь пригласил дорожного мастера 23-го участка, а мастер Родионов, не имея под руками никаких материалов, составил, конечно, совершенно нереальный план. Но рик на этом успокоился.

Только в конце марта,— пишет П. Морской,— рик одумался и пригласил дорожного

техника, который сразу же горячо взялся за дело. Спрашивается, почему же рик упорно не хотел использовать лучшие месяцы и вспомнил о дорогах только к весне, когда весь гужевой транспорт мобилизован на второй большевистский сев?

* * *

Рациональное использование трудовой дорожной повинности будет иметь в текущем сезоне решающее значение. Казалось бы, что рики и сельсоветы должны были сделать все от них зависящее, чтобы полностью реализовать закон о трудовом участии, чтобы путем правильной организации работ извлечь максимальную пользу от участия населения.

Но большинство риков упорно не занимается осуществлением этой задачи, считая ее, по видимому, мало важной.

Рабкор Новижки пишет нам о том, что из семи риков, обслуживаемых 19-м участком Ленинградского дортранса, только два — Угловский и Менецкий — включились в конкурс на лучшее проведение дорожного строительства. Боровичский рик ссылается на то, что ему не по силам выполнить трудовую повинность.

Естественно, что при таком отношении к дороге со стороны большинства риков и сельсоветов Ленинградской области подготовка к дорожному сезону здесь также не могла дать хороших результатов. Камень в районе нашего эксплуатационного участка заготовлен на 86%, песок на 10%; на курсы организаторов дорожной повинности, рассчитанные на 60 чел., было командировано риками только 14, а между тем сами рики после этого жалуются на необеспеченность техническими кадрами.

Не лишне отметить и недостаточность руководства Леноблдортранса. Так, производственный план на этот год утвержден им с запозданием на три месяца. Задания по выполнению качественных показателей не установлены. Сеть околовок не разбита, что мешает довести план до дорожного мастера и ремонтника.

Общественность также не мобилизована на помощь дорожным органам. Автодорожные организации, роль которых в этом деле особенно велика,— бездействуют, а в сельских местностях коллективов Автодора нет вовсе.

* * *

Все указанные нами факты свидетельствуют о том, что на дорожном фронте неблагоприятно. Прорывы в заготовке материалов, в организации участия населения, в подготовке кадров заставляют бить тревогу. При должной энергии, широко используя методы социалистического соревнования и ударничества, сейчас еще возможно в значительной мере наверстать упущенное.

Дорожные органы вместе с риками и сельсоветами, при активной поддержке всей общественности и в первую очередь автодорожной, должны немедленно же нажать по всему фронту дорожного строительства и во что бы то ни стало выполнить намеченные планы.

СДВИНЕМ, НАКОНЕЦ, СТРОИТЕЛЬСТВО МОТОЦИКЛОВ С МЕРТВОЙ ТОЧКИ

В НАЧАЛЕ марта в виду явного неблагополучия с разрешением вопроса о внутрисоюзном мотоцикlostроении, застрявшем в недрах аппарата ВСНХ СССР, пленум Мотоциклетной секции ЦС Автодора под председательством С. С. Каменева выделил ударную бригаду, которой дано было задание в наикратчайший срок внести ясность в вопросы внутрисоюзного мотоцикlostроения и довести это дело до конца.

Бригада энергично взялась за работу, добилась свидания с руководящими работниками ВСНХ, ВАТО и заинтересованными трестами. Кроме того бригада приняла участие в работах специально созванного Металлосектором ВСНХ РСФСР совещания о строительстве мотоциклов типа „Л-300“ на заводе „Красный Октябрь“. В заключение бригада ознакомилась на месте с возможностями строительства мотоциклов типа БСА на Велострое в Москве путем кооперирования этого производства с велосипедным и начатым строительством мотоциклов измененного типа „Харлей-Давидсон“ (350 куб. см) в Харькове на автосборочном заводе Укрмето.

По докладам бригады на расширенном заседании пленума Мотоциклетной секции выяснилось:

1. Недооценка роли и значения мотоцикла для Союза со стороны руководителей Металлосектора ВСНХ СССР.

2. Категорический отказ председателя правления ВАТО тов. Михайлова, в ведение которого перешел завод „Красный Октябрь“, о продолжении строительства мотоциклов „Л-300“ на заводе и вообще о принятии в объединение автотракторной промышленности советского мотоцикlostроения.

3. Вполне сочувственное отношение к требованиям автодоровской общественности председателя ВСНХ РСФСР тов. Стриевского, председателя ВСНХ УССР тов. Сухомлина, руководителей МОСНХ — тов. Юркина, ЛОСНХ — тов. Пылаева и председателя автмотовелотреста Укрмето тов. Водопьянова.

21 апреля на расширенном пленуме Мотоциклетной секции с активом низовых автодоровских организаций Москвы был заслушан доклад Укрмето о строительстве мотоциклов „Харлей-Давидсон“ (350 куб. см) в Харькове на автосборочном заводе Укрмето и содокладом выезжавшей в Харьков бригады ЦС Автодора.

Работы, связанные с изготовлением на этом заводе измененного типа мотоциклов „Харлей-Давидсон“ проводятся по инициативе Автмотовелотреста Укрмето при активной поддержке широкой автодоровской общественности и ВСНХ УССР. Все связанные с этим делом работники, начиная от рядовых рабочих в цехе и кончая председателем ВСНХ УССР тов. Сухомлиным, являются энтузиастами мотоцикlostроения, поставившими себе определенную задачу строительства мотоциклов на Украине и твердо к ней идущими.

При детальном ознакомлении бригады с заводом и начатым им опытным производством мотоциклов, выяснилось, что завод в первой половине мая выпускает опытную серию в 6 ма-

шин, являющихся оригинальной конструкцией, соединяющей: штампованную раму типа БМВ; моторную установку, скопированную с мотоцикла „Харлей-Давидсон“ (350 куб. см) с некоторыми конструктивными изменениями и амортизацию передней вилки типа „Гендерсон“.

Рама — штампованная, сварной конструкции, из качественной листовой стали, толщиной в 2,5 мм, пока изготовлена кустарным способом различной конфигурации для каждого строящегося образца.

Моторная установка — завод пока остановился на типе „Харлей-Давидсон“ (350 куб. см). С получением нового эталона в 500 или 750 куб. см предполагает перейти к их разработке и постановке на производство.

Первоначально предполагалось строить мотор кооперированным порядком, получая чугунное и частью алюминиевое литье со стороны. Практика показала, что заводы-кооператоры отнеслись к этому делу не серьезно, срывали поставки или давали негодное литье. Поэтому завод начал отливать, — и с большим успехом — детали сам. Основные детали — поршни, картеры моторов, коробок скоростей и цилиндров — отлиты и уже обработаны. Все алюминиевое литье вполне удовлетворительно. Шестерни распределения и коробки скоростей обрабатываются заводом на специальном зуборезном станке большой производительности.

Завод изменил устройство конуса. С ножного он переделан на ручной, газ перенесен с правой ручки руля в левую, а конусной рычаг (ручка) установлен на правой стороне руля. Карбюратор типа „Шаблер“ изготовлен Конотопским заводом Укрмето и при испытании на мотоцикле „Нортон“ показал удовлетворительную работу. Таким карбюратором будут монтироваться советские мотоциклы. За ж и г а н и е — магнето „Дикси“ перематывается с низкого на высокое напряжение и будет пущено на оборудование первой серии мотоциклов. Заводом предусмотрено производство в Конотопе одноцилиндровых магнето типа „Бош“. Освещение предусмотрено от аккумулятора до тех пор, пока будет налажено внутрисоюзное производство сложного магнето динамо по линии ВЭО.

Колеса изготавливаются на соседнем вело-заводе Укрмето. Затруднений не предвидится.

Амортизация передней вилки обеспечивает машине большую мягкость и плавность хода.

Производственные возможности завода приводим ниже.

Оборудование имеется, но для намеченной на 1931 г. программы в 1000 мотоциклов недостаточно.

Мотобюро завода и треста разработаны все конструктивные и рабочие чертежи с соответствующими допусками по всем деталям машины; кроме того сделаны химические анализы всех необходимых материалов.

Площадями завод обеспечен полностью. Имеется специальный двухэтажный корпус, позволяющий установить в первом этаже до 100 станков, а в верхнем — производить окончательную сборку мотоциклов.

Рабсилой завод пока обеспечен и надеется при развертывании производства получить ее в достаточном количестве из фабзавуча Укрмето и использовать автодоровскую общественность.

Финансирование постройки опытных моделей пока препятствий не встречает.

Завод не ставит вопроса о валютных ассигнованиях и надеется все узкие места изжить своими силами при помощи треста и общественности.

Контрольный отдел завода поставлен хорошо и обеспечивает качество выпускаемой продукции.

Испытательный отдел имеет два станка — один для испытания рам на нагрузку и второй — для обкатки мотора перед постановкой на машину.

Бригада закрепила свое посещение Харькова организацией при местном отделе Автодора комитета содействия советскому мотоцикlostроению на Украине, под руководством тов. Сухомлина.

22 апреля на расширенном заседании президиума ЦС Автодора под председательством тов. Лежавы был заслушан информационный доклад представителя ВСНХ СССР тов. Медведева о положении внутрисоюзного мотоцикlostроения и содоклад председателя мотоциклетной секции тов. Каменева.

Докладчик сообщил о решении ВСНХ СССР (под давлением общественности) немедленно приступить к строительству мотоциклов на заводах „Красный Октябрь“ в Ленинграде и автосборочном в Харькове и проектировании основного мощного мотозавода.

Президиум ЦС Автодора констатировал однако следующее.

1. Несмотря на острую необходимость и на вполне оформившееся общественное мнение, вопросы союзного мотоцикlostроения еще не нашли никакого выражения в работе органов ВСНХ. Пятилетний план народного хозяйства, предусматривающий выпуск не менее 25 000 мотоциклов, находится под угрозой невыполнения. Постройка намеченного пятилеткой мотоциклетного завода еще не начата и не приступлено к проектированию этого завода.

2. Удачные опыты, начатые по собственной инициативе отдельными объединениями (Ленинградский трест массового производства и Укрмето) для производства малолитражных мотоциклов, не находили до сих пор поддержки органов ВСНХ.

3. Опыт объединения Ижевских заводов по постройке мощных мотоциклов хотя и не дал окончательного типа советского мотоцикла, но явился успешным вкладом в нашу экспериментальную работу и должен быть продлен и углублен.

4. Для финансирования мотоцикlostроения уже сейчас имеются реальные возможности в виде сбора средств по предварительной запродаже, мотопродукции широким массам трудящихся в виду ряда настойчивых требований со стороны широкой автодоровской общественности.

Поэтому президиум ЦС постановил от имени автодоровской общественности настоятельно просит президиум ВСНХ СССР:

1. В течение второго квартала этого года окончательно утвердить точку строительства основного завода с ежегодной продукцией не менее 50 000 мотоциклов. Немедленно выделить из резерва ВСНХ СССР необходимые средства для начала проектирования завода в 1931 г., включив его в контрольные цифры 1932 г. с окончанием и пуском завода в ход не позже 1 января 1933 г.

2. Принимая во внимание катастрофическое падение численности союзного мотопарка, организовать в 1931 г. выпуск небольших серий мотоциклов с заводов, где подготовка этого вида производства не связана с капитальным строительством и крупными капиталовложениями.

Для этой цели развернуть усиленным темпом мотоцикlostроение на заводе „Красный Октябрь“ в Ленинграде, где значительная часть организационно-производственной работы уже закончена и пробные машины, выпущенные заводом, показали удовлетворительные результаты. Центральный совет Автодора считает необходимым просить ВСНХ СССР довести выпуск мотоциклов „Л-300“ на этом заводе в 1931 г. до 1 000, в 1932 г.—до 3 500 и в 1933 г.—до 10 000 единиц.

3. Пересмотреть решение комиссии ВСНХ СССР о невозможности использовать свободные площади и незагруженности оборудования на заводах Ижевского объединения и немедленно развернуть там экспериментальную работу по выработке и постройке опытных моделей советских мотоциклов.

4. Подтвердить вопрос о продолжении и развитии строительства мотоциклов типа „Харлей-Давидсон“ (измененного), в основном удовлетворяющих требованиям военведа на заводе Укрмето с тем, чтобы в 1931 г. было выпущено до 1 000 и в 1932 г. до 3 000 мотоциклов этого типа.

5. Обязать МОСНХ и Велострой за счет частичного сокращения выпуска велосипедов поставить на велозаводе в Москве производство мотоциклов, начиная с 1932 г.

Центральный совет Автодора заверил ВСНХ СССР, что он готов немедленно привлечь общественные средства к финансированию мотоциклетного производства путем предварительной закупки партий мотоциклов указанных заводов как в текущем, так и в последующих годах и организации сбора утиля как средства накопления валюты.

Свое решение Центральный совет Автодора постановил направить: председателю комиссии исполнения при Совнаркоме СССР тов. Молотову, председателю ВСНХ СССР тов. Орджоникидзе, наркомвоенмору СССР тов. Ворошилову, наркому РКИ СССР тов. Андрееву, председателю Госплана СССР тов. Куйбышеву, председателю Совнаркома УССР тов. Чубарю, председателю ВСНХ УССР тов. Сухомлину и председателю ВСНХ РСФСР тов. Стриевскому.

Козлов

В СЯЗИ С ДИСКУССИЕЙ НА СТРАНИЦАХ „ГУДКА“ О ТОННАЖЕ СОВЕТСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ БУДЕТ ПОМЕЩЕНА СТАТЬЯ Н. ОСИНСКОГО—ОТВЕТ НА СТАТЬИ ТТ. БЛИНОВА, ГАВШИНА И ДР.

НА ФРОНТЕ АВТОТРАКТОРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка сорок вторая

Эта сводка посвящена преимущественно вопросам кадров—людям, непосредственно занятым созданием советских автомобилей и тракторов.— Постановление ЦК о кадрах по Амо, Нижегородскому и тракторным заводам дали мощный толчок для развертывания строительства.— Автостроевцы и амовцы борются за овладение техникой, краснопутиловцы энергично выполняют и перевыполняют план, сталинградцы-трактористы после письма краснопутиловцев обещают покончить с „детскими болезнями“ и выполнить план.

ВТОРОЙ квартал является для Автозавода решающим, так как программа на этот период должна охватить работ на 31 млн. руб. или 44,6% годового плана. Это значит, что во втором квартале потребуется увеличение интенсивности работ в 4,5 раза более, чем в первом квартале. Как же Автострой подготовился к выполнению этой грандиозной программы?

Отсутствие чертежей по многим объектам (санитарно-техническая работа и фундаменты), разлив реки и мерзлость грунта не дали возможности в полной мере загрузить апрель. Поэтому вся тяжесть работ второго квартала падает на май (план — 11523 тыс. руб.) и июнь (13817 тыс. руб.). Для выполнения этого плана потребуется 32 тыс. рабочих против имеющихся сейчас 14 тыс.

Огромной задачей является необходимость укладки в мае и июне до 1 тыс. куб. м бетона в день и производства до 10 тыс. куб. м земляных работ в день, что без механизации и транспорта выполнить почти невозможно, а между тем в этой области сделано очень мало.

В виду фактического отказа органов труда от снабжения рабсилой Автострой разослал 60 вербовщиков для найма рабочих, которые постепенно начинают приезжать на стройки. Затруднения—в полном отсутствии жилищных удобств. Острый недостаток в жилищах предполагается покрыть постройкой 400 фанерных барачков, к заготовке которых уже приступили (сборка одного фанерного барака требует 6 час.). Однако для этой цели нужно 50 вагонов фанеры, а имеется лишь 1 вагон. Разумеется, кроме жилищ для такой массы рабочих нужно многое сделать—в смысле питания и

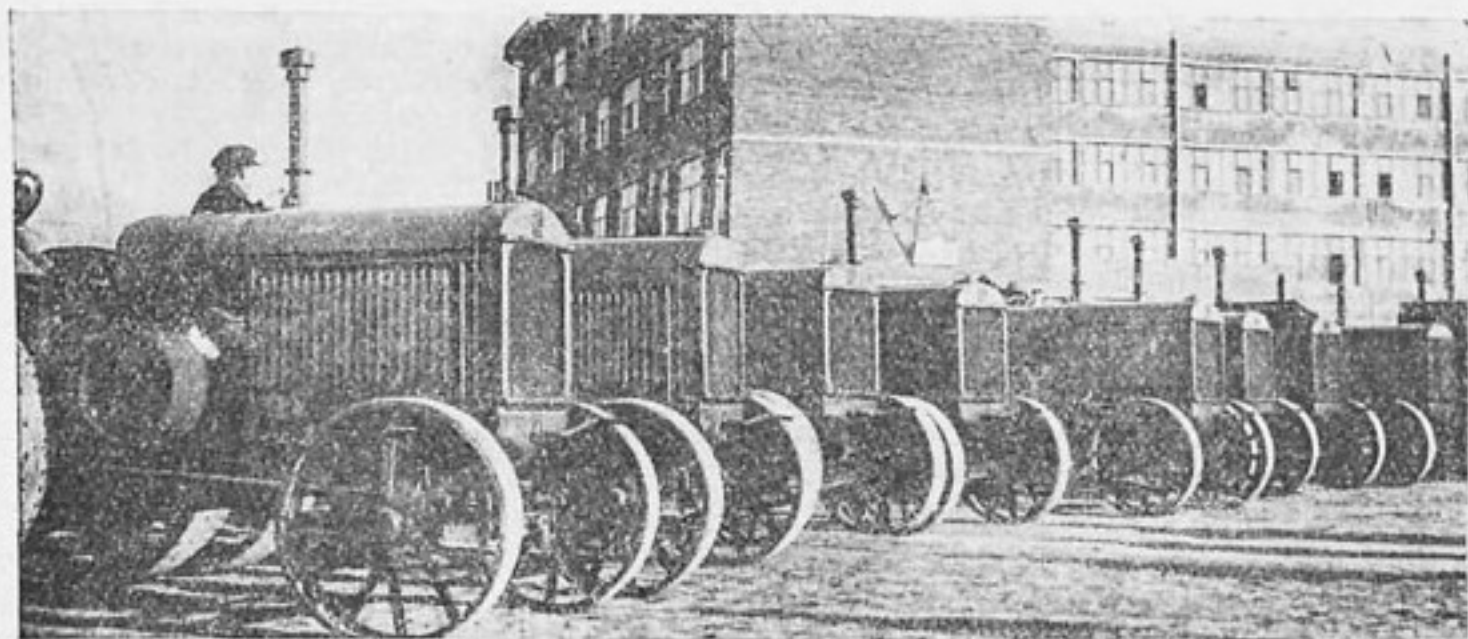
культурного обслуживания положение на сегодня далеко неблагоприятно.

Автострой сейчас сооружает второй бетонный завод, который совместно с первым даст до 1 тыс. куб. м бетона. Все необходимое оборудование имеется налицо, и пуск завода намечен в первых числах мая. Прием строительных материалов будет производиться двумя путями: по реке и по железной дороге. Через собственную гавань Автострой будет выгружать 240 вагонов грузов в сутки, т. е. в три раза больше прошлого года. Для приема 200 вагонов груза в день по железной дороге, кроме 240 вагонов из гавани, сделаны дополнительные пути на площадке.

* * *

Вскоре после выступления тов. Сталина о необходимости овладеть техникой на Автострое был объявлен техпоход. Уже сделано в этой области сравнительно много, но, к сожалению, отстающими оказываются не массы, не те, кто должен расти, а уже выросшие кадры: инженерно-технический персонал и другие работники Автостроя.

Результат похода по техническому займу (часы займа) показал, что инженер Автозавода еще не понял своей роли и безучастно относится к поднятию технического уровня масс. Так, например, при Автозаводе строится дом техники, но вся тяжесть работ, начиная от проектирования и кончая организационными моментами, лежит почему-то на строителях (хотя они после сооружения завода уедут на другую стройку), а инженера, техника и мастера завода на стройке дома техники нет: они в стороне, они „нейтральны“, их дом техники сейчас не интересует...



Сталинградский тракторный завод. Колонна готовых тракторов перед отправкой на весенний себ.

Второй пример — с автомобильным институтом. Рабочие горячо поддерживают техподход для осуществления идеи и по дому техники и по институту, а инженер, которого это дело должно интересовать, часто только машет рукой. В то время как инженеры-строители увлечены техподходом, металлисты упорно уклоняются от участия в нем.

На Автострое уже давно решен вопрос о необходимости организации специального втуза автомобильного института, который будет состоять из одного факультета (автопроизводственного), разбитого на отделения: горячей обработки, холодной механической обработки и холодной штамповки.

Учебная программа института строится применительно к программе соответствующего факультета Московского автотракторного института, но с большим уклоном в сторону конкретных особенностей производства на Нижегородском автозаводе. Срок обучения и условия приема такие же, как и в остальных втузах Союза.

Институт начинает свою деятельность с организации подготовительного отделения, рассчитанного на подготовку 150 чел. в течение 5 месяцев. Занятия на этом отделении решено начать в первых числах мая, а на основных отделениях с 1 октября. Следует отметить, что тяга к этому институту среди партийцев, комсомольцев и беспартийных ударников настолько велика, что приходится многим отказывать в приеме за недостатком мест. С преподавательскими кадрами вопрос разрешается благополучно, так как на автозаводе много инженеров с большой квалификацией, получивших практику на заводах Форда.

На автозаводе из общего числа рабочих 12 тыс. чел. 30% составят женщины. Поэтому в настоящее время проводится изучение применения женского труда в автопромышленности, для создания таких условий на заводе и расстановки женской рабочей силы, чтобы работа не влияла на организм женщины и не мешала выявлению ее способностей, повышению квалификации, технического и культурного уровня. Дело это новое, требующее большого внимания, денежных затрат и научных сил.

* * *

За последнюю декаду на Автострое произошли большие события: ЦК ВКП(б) и Комиссия исполнения при Совнарком СССР своим специальным постановлением внесли большие изменения в ход строительства автозавода, указали на недостатки и способы их устранения.

25 апреля на Автострое полностью закончена сборка и установка (с помощью кранов) всех металлических конструкций. В кузнечном, рессорном, механосборочном и прессовом цехах — все конструкции полностью готовы и заклепаны. К 20 мая закончится клепка последнего цеха — литейного. Тем не менее, нужно признать, что апрельская программа не выполнена. По строительным работам прорыв апреля выражается в 48%. Вместо намеченных по плану работ на 3.325.860 руб. сделано только на 2.054.960 руб. Этот прорыв необходимо ликвидировать напряженной большевистской работой в мае.



Сталинградский тракторный завод. Погрузка тракторов на вагонные площадки

* * *

На 1 мая готовность автозавода в процентах рисуется в следующем виде: механосборочный цех — 68, кузнечный — 58, литейный — 40, рессорный — 66, прессовый — 56, деревообделочный — 77, ремонтно-механический — 96, ремонтно-кузнечный — 96, силовая станция — 16, понижительная станция — 87, главная контора и экспериментальная лаборатория — 72, проходная контора — 100, склад материалов кузницы — 46, нефтехранилище — 28, жилищное строительство (40 домов каменных и 18 деревянных) — 22, культурно-бытовое строительство — 8, профтехкомбинат — 16, санитарное обслуживание — 22, ж.-д. транспорт — 55, транспорт безрельсовый — 16 и благоустройства — 11%. Еще не приступлено к строительству главного магазина, склада поковок и моделей, бензинохранилища, хозотдела, гаража, автомастерской, тоннеля и склада готовых машин.

АМО

ЦК ВКП(б) на-днях в специальном постановлении со всей решительностью вскрыл недостатки работы по заводу АМО и наметил развернутую программу работы всей парторганизации по обеспечению пуска строящегося завода к 1 июня 1931 г.

Расширенный пленум парткома совместно с комсомолом, проф- и хозорганизациями заслушали постановление ЦК партии и в резолюции отмечают, что ими мобилизованы все силы коллектива рабочих на быстрое осуществление постановления ЦК. Пленум постановил развернуть массовую проработку решений ЦК и разработал план работы. Решено сделать постоянными вопросами пленума и бюро парткома конкретные вопросы реконструкции завода. В первую очередь будет заострено внимание на строительстве литейной ковкого чугуна (теплого цеха), сушиль, тоннелей и главного

корпуса, а по монтажным работам: механической, литейной ковкого чугуна, штампово-механической и главного корпуса.

По подготовке кадров пленум постановил уточнить планы подготовки и переподготовки кадров в соответствии с потребностью и сроками пуска новых цехов. В течение мая решено закончить подбор всего руководящего состава работников завода и цехов; пересмотреть программы всей учебной сети, поставив их в соответствие с задачами реконструкции и овладения новой техники; обобщить и перенести на все цеха положительный опыт цеховых школ, провести набор курсов подготовки женщин, обеспечив их бесперебойной работой, в частности установлением стипендии обучающимся; организовать производственную практику на новом оборудовании в пусковой период; включить в план обучение необходимых кадров для Нижегородского автозавода и провести расстановку коммунистов и комсомольцев в новых цехах.

Для обеспечения одновременно с реконструкцией завода выполнения промфинплана пленум признал необходимым обеспечить переход всех цехов на хозрасчет с 1 мая и в течение этого месяца провести проверку его реальности, распространив опыт бригад перешедших на хозрасчет на все цеха.

Амовцам удалось план на апрель выполнить на 102 процента.

„КРАСНЫЙ ПУТИЛОВЕЦ“

23 апреля рабочие ленинградского тракторного завода „Красный путиловец“ обратились с открытым письмом к рабочим Сталинградского тракторного завода им. Дзержинского. В этом письме напоминает, что дзержинцы дали клятвенное обещание XVI партсезду пустить на советские поля в первые 15 месяцев 37,5 тыс. тракторов и это обещание не выполнили.

Как же работал сам Путиловский завод?

В начале особого квартала у путиловцев возникли большие затруднения с выполнением программы, которая была под угрозой срыва. Но умелой мобилизацией всего коллектива удалось прорыв ликвидировать. Путиловцы по-большевистски дрались за каждую лишнюю машину, за каждую деталь, за каждый болт. Октябрьский план перевыполнили, ноябрьский тоже, и к январю 1931 г. сверх программы с конвейера сошло 125 тракторов. Всего за особый квартал выпущено 4.025 тракторов при встречном задании 3.900 машин. В декабре достигнуты темпы, намеченные по плану для 1932/33 г.

Неполадок было много: большой брак, плохое снабжение материалами, прогулы. Но воля и страсть путиловцев все преодолели. Пять тысяч передовых энтузиастов-ударников (75% всех рабочих) вышли из этой борьбы победителями.

В этом году путиловцы дали обещание выпустить 32 тыс. стальных коней и организовать новое производство тракторных пропашников. Самое трудное в этом, что реконструкцию нужно было проводить на ходу, не останавливая работы. Увязать план переброски и налаживание нового производства с планом текущего выпуска тракторов путиловцы не сумели и поэтому в первом квартале образовались внушительные прорехи. Но рабочие сумели и на этот раз выйти победителями. Они доби-

лись налаживания новых механических цехов в полтора месяца. В это время на завод приехали германские промышленники, которые были поражены взятыми темпами. Они заявили, что для пуска подобных цехов требуется не менее 4—5 мес. В этих цехах уже стояли новенькие заграничные станки.

Выдвинутый лозунг тов. Сталина об овладении техникой путиловцы не только подхватили, но и провели в жизнь. Они серьезно взялись за учебу и установили такой порядок: поломавшего станок ждет или товарищеское внушение, или общественный суд и позорное увольнение с завода.

Главное в их борьбе за освоение новых механизмов — повышение технических знаний рабочих через бригады овладения техникой. Действуя таким образом, путиловцы добились того, что количество поломок снизилось до 15—20 случаев в месяц. Вначале, когда путиловцы перестраивались на ходу, выпуск тракторов доходил до 30—40 штук в день. Сейчас же, когда перестройка закончилась, выпуск в среднем достиг 90 тракторов в сутки. Темпы по сборке и выпуску тракторов повышаются с каждым днем.

И наконец — великий почин путиловцев, взявших на общественный буксир тракторный Сталинградский завод. Сейчас путиловцы приступили к отбору рабочих предложений уже проведенных в жизнь и испытанных на практике для передачи их и применения на Сталинградском заводе.

За апрель „Красный путиловец“ выпустил 1900 тракторов и, таким образом, выполнил программу на 105,6 %.

СТАЛИНГРАДСКИЙ ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОД

В журнале „За Рулем“ неоднократно отмечались многие ненормальности на Сталинградском заводе. Мы в свое время писали об угрозе, которая висит над заводом, но, к сожалению, беспорядки там продолжают. Понадобился специальный приезд тов. Орджоникидзе, чтобы заставить руководство признать действительную причину всех неполадок на заводе. Причина кроется в поразительной неорганизованности, полнейшем отсутствии контроля и очень слабой дисциплине.

Сюда нужно добавить варварское отношение к прекрасному оборудованию. Кроме этих причин, вызвавших срыв программы, нужно указать на безобразное состояние внутризаводского планирования. Несмотря на то, что и в заводоуправлении и в цехах имеется большой специальный аппарат, никто на заводе не может сказать, сколько тракторов будет выпущено завтра. В первую смену совершенно неясно, каковы будут итоги дня. Нехватка деталей выясняется в последнюю минуту, при этом очень часто нужная деталь в большом количестве лежит на складе или в другом цехе, но об этом никто не знает.

Письмо путиловцев всколыхнуло весь завод. В настоящее время письмо доводится до каждого рабочего, инженера и техника. Каждая бригада в ответ на письмо дает конкретное обязательство выполнить задание.

План в апреле выполнен на 35 %: выпущено только 806 тракторов вместо 2225, намеченных планом.

30 апреля 1931 г.

М. Козлов

ОРГАНИЗАЦИЕЙ КОЛЛЕКТИВОВ АВТОДОРА НА ЛЕСОЗАГОТОВКАХ ПОМОЖЕМ ИХ МЕХАНИЗАЦИИ

МЫ ПЕРЕХОДИМ к лесозаготовкам в течение круглого года. Громадное развитие нашей промышленности, капитального строительства и расширение лесозэкспорта требуют больших лесных разработок. Они расширяются с каждым годом. В этом году лесозаготовки составят 240 млн. куб. м против 146,6 млн. куб. м прошлого года.

Лесозаготовки получают у нас такой размах, что обойтись одной мускульной силой рабочих, отсталыми дедовскими приемами работы совершенно невозможно. Постановление СТО от 3 марта предусматривает решительное начало механизации уже со второго квартала с таким расчетом, чтобы не менее 50% лесозаготовок и лесосплава были механизированы к началу 1932 г. На индустриализацию этих отраслей для снабжения их двигателями, машинами, механизмами и оборудованием, на лучшее обслуживание их дорогами отпускается до 50 млн. руб.

Транспорт древесины поглощает до 75% ее себестоимости. Отсюда то значение, которое имеет удешевление, механизация транспорта. СТО дает жесткие сроки для постройки механизированных дорог с таким расчетом, чтобы к концу второго квартала были закончены и вступили в эксплуатацию 5 000 км лежневых, не менее 500 км подвесных однорельсовых и не менее 500 км узкоколейных дорог.

Трактора имеют решающее значение в механизации транспорта и подтаски. Между тем работа наших тракторов на лесозаготовках большей частью такова, что она положительно дискредитирует механическую тягу. Всего на наших лесозаготовках имеется до 700 тракторов, но в действии находится менее половины, при чем в ряде районов перевозка тракторами обходится дороже, чем живой тяговой силой. В важнейших районах лесозаготовок Северного края на 1 января фактически работало лишь 12% наличного количества тракторов, к марту — не более 50%. Как общее правило, вывозка тракторами здесь обходится дороже гужевого вывоза до 25%. Только в трех леспрохозах тракторная вывозка стоит на уровне гужевого в отношении стоимости.

Обследование РКИ устанавливает „безобразно плохое“ использование тракторов на лесозаготовках. Плохо налажена работа тракторных

баз, не приняты меры к переводу тракторов на многосменную работу, нет опытных трактористов, ремонтных мастерских, часто совершенно отсутствуют запасные части для механизации. Крупный леспрохоз Северного края получает

6 мощных тракторов „Клетрак“; должен был создаться кулак для массовой перевозки леса, но... к этим тракторам не догадались присоединить хотя бы одну запасную часть. И в разгар лесовозок прибегли к такой героической мере — разобрали один „Клетрак“, чтобы дать возможность работать другим.

В одном из крупных леспрохозов Урала бездействовала большая группа мощных, вполне исправных тракторов; заведывав этой базой явный вредитель, а база не имела ни од-

ного сколько-нибудь опытного тракториста.

Автодорская общественность районов лесозаготовок не может оставаться безразличной к тому, как используются тракторы на лесозаготовках. Государство отпускает в этом году большие средства на усиление и обновление тракторного парка в лесу. Выписываются из-за границы 70 мощных тракторов с лебедками и запасными частями. Кроме того нашей промышленности заказано 170 лебедок для лесозаготовок (для механизации подтаски). Необходимо, чтобы тракторы с наибольшим результатом работали на лесном транспорте. Автодорцы должны помочь леспрохозам в организации тракторных баз, в переводе тракторов на посменную работу летом и зимой, в обеспечении леспрохозов опытными трактористами, запасными частями, горючим и ремонтными мастерскими.

Вопросы рационализации тракторной работы на лесозаготовках должны обсуждаться в районных и областных организациях Автодора, и особенно в местных его ячейках на самих лесозаготовках. Необходимо приступить к организации автодорских ячеек на лесозаготовках там, где их нет. Вполне своевременно, чтобы в Центральном совете Автодора был всесторонне рассмотрен вопрос о роли и значении тракторов в механизации лесоразработок. Областные отделы Автодора должны дать ответ, что ими делается для оказания помощи в организации тракторных баз на лесозаготовках.

М. Б.



Первомайская демонстрация автомобилей лесовозов в Петрозаводске Фото В. Смирнова

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

ПЕРВАЯ ВЫСТАВКА СОВЕТСКИХ ГЛИССЕРОВ

В УСКОРЕНИИ темпов отдельных отраслей хозяйства Советской страны и уплотнении связи между ними огромную роль должен сыграть новый вид водомоторного сообщения — глиссер.

В таких крупнейших отраслях нашего народного хозяйства, как лесная, рыбная, золотопромышленная, хлопковая и др., в обслуживании почтовых и пассажирских сообщений и в обороне Союза глиссер должен занять видное место.

Интерес к глиссеру в нашей стране объясняется также и тем, что большинство рек значительную часть года мелководны; в эти периоды рейсы обычных речных пароходов часто превращаются у нас в подлинные „скачки с препятствиями“. Глиссеру мелководье не страшно; наоборот — именно в расчете на него он и сконструирован. Как известно, глиссер движется не по принципу водоизмещения, как пароход и обычная моторная лодка, а по принципу скольжения, обычно двумя небольшими площадками, за счет поддерживающей силы давления на днище.

Для глиссера не страшен также и другой обычный бич наших мелководных рек — водоросли. Так как глиссер — судно с небольшой погружаемостью и водяной винт заменен в нем воздушным, то он может проходить и в водах, изобилующих водорослями, совершенно непроходимых даже для моторной лодки, не говоря уже о более глубоких по посадке судах.

Вот почему на Западе очень развито использование глиссеров для самых разнообразных

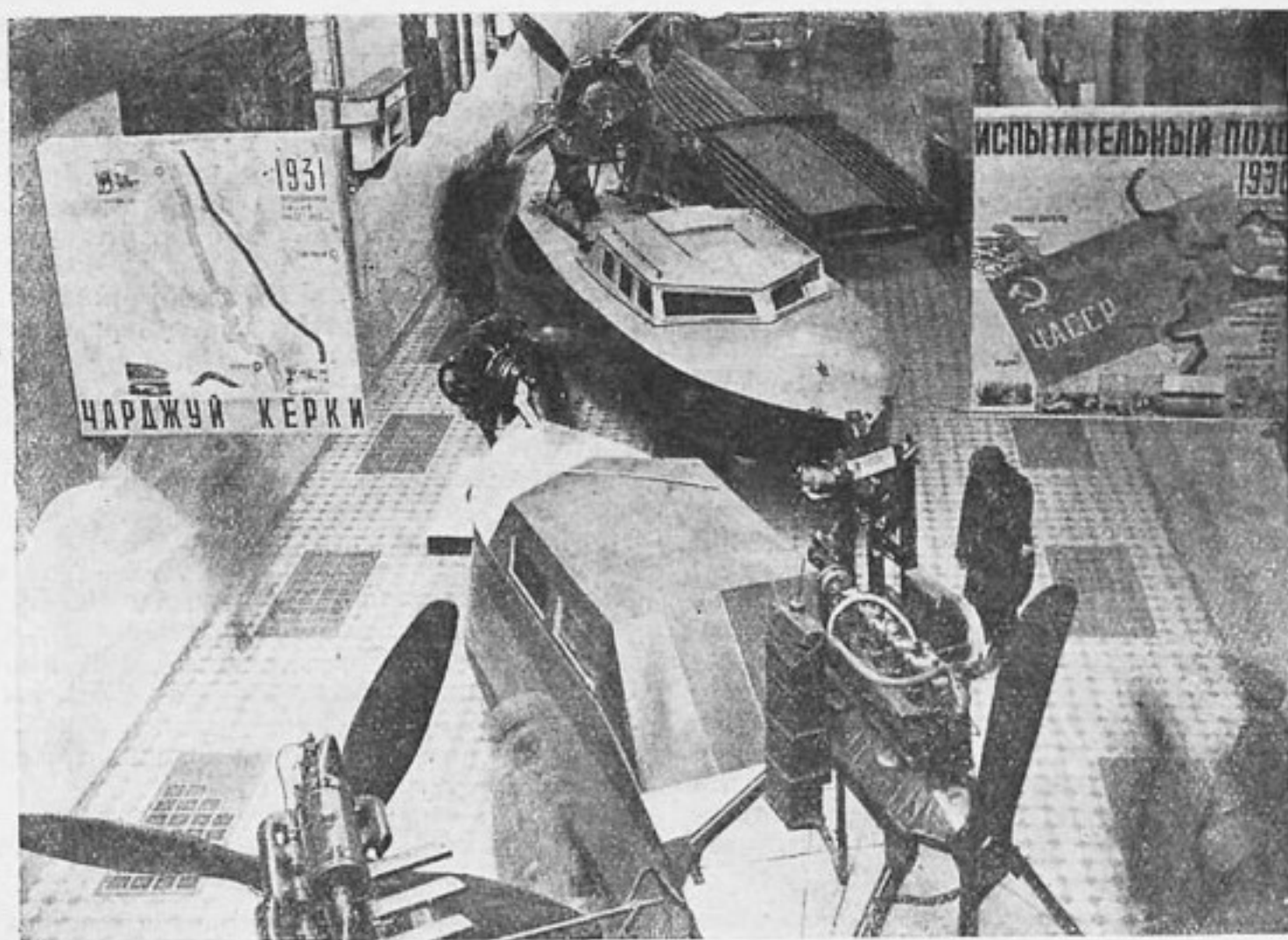
целей. Многие западные фирмы уже выработали стандартные типы глиссеров и распространяют их по всем странам света, в особенности по колониальным странам с жарким климатом, в котором реки быстро мелеют или зарастают водорослями.

У нас широко учла всю выгоду глиссерного дела Чувашская республика, которая, как известно читателем нашего журнала, поставила у себя регулярные глиссерные рейсы. Ее примеру должны последовать и другие области Союза.

Страна строящегося социализма должна и здесь „догнать и перегнать“ своих капиталистических соседей. Центральный совет Автодора вполне своевременно организовал в Москве в Петровском пассаже первую всесоюзную выставку глиссеров, которая должна популяризовать новый вид водного транспорта среди широких масс трудящихся, познакомить наши хозяйственные организации с глиссерами как с быстроходным средством передвижения и связи и продемонстрировать советские конструкции глиссеров, их технические достижения и опыт эксплуатации.

Первая всесоюзная выставка показывает достижения советского глиссеростроения за последние три года в разных областях применения глиссеров — служебной, спортивной и пассажирской на 9 различных типах глиссеров.

Надо отметить, что до сих пор глиссеростроение в СССР развивалось слабо. Лишь за последнее время, когда реконструкция начала производить революцию во всех отраслях советской промышленности и техники, когда новые идеи находят себе применение во всем



Общий вид Всесоюзной выставки советских глиссеров (Москва, Петровский пассаж)

народном хозяйстве страны, — началось оживление и на участке глассеростроения. Это оживление достаточно наглядно демонстрирует выставка.

Наибольшее внимание привлекает на ней огромный закрытый 25-местный глассер „А н д р е й Л е ж а в а“. Он предназначен для дальних пассажирских рейсов на больших реках с затрудненным судоходством и был впервые спущен на воду в октябре 1930 г. Его мотор — советского производства „М-5“, мощностью в 400 лш. сил.

Предварительные испытания глассера на реке Москве дали благоприятные результаты и показали среднюю скорость глассера около 40 км в час. Запас горючего обеспечивает работу глассера на протяжении 200 км.

По этому типу будут строиться у нас серийные пассажирские глассеры, которые будут работать на Среднеазиатских глассерных линиях.

Для пассажирского и почтового сообщения предназначается и другой глассер — „А в т о д о р - 1“, построенный коллективом Автодора при Московском политехникуме связи.

„А в т о д о р - 3“ — служебный глассер — построен в порядке соцсоревнования рабочими и служащими НАМИ и участвовал в походах по Волге в Чувашскую АССР и на Днепре, показав блестящие результаты по проходимости. Так, на этом глассере совершенно свободно были преодолены некоторые Днепровские пороги, что впервые было сделано самоходным судном. На выставке экспонируется модель этого победителя легендарных Днепровских порогов.

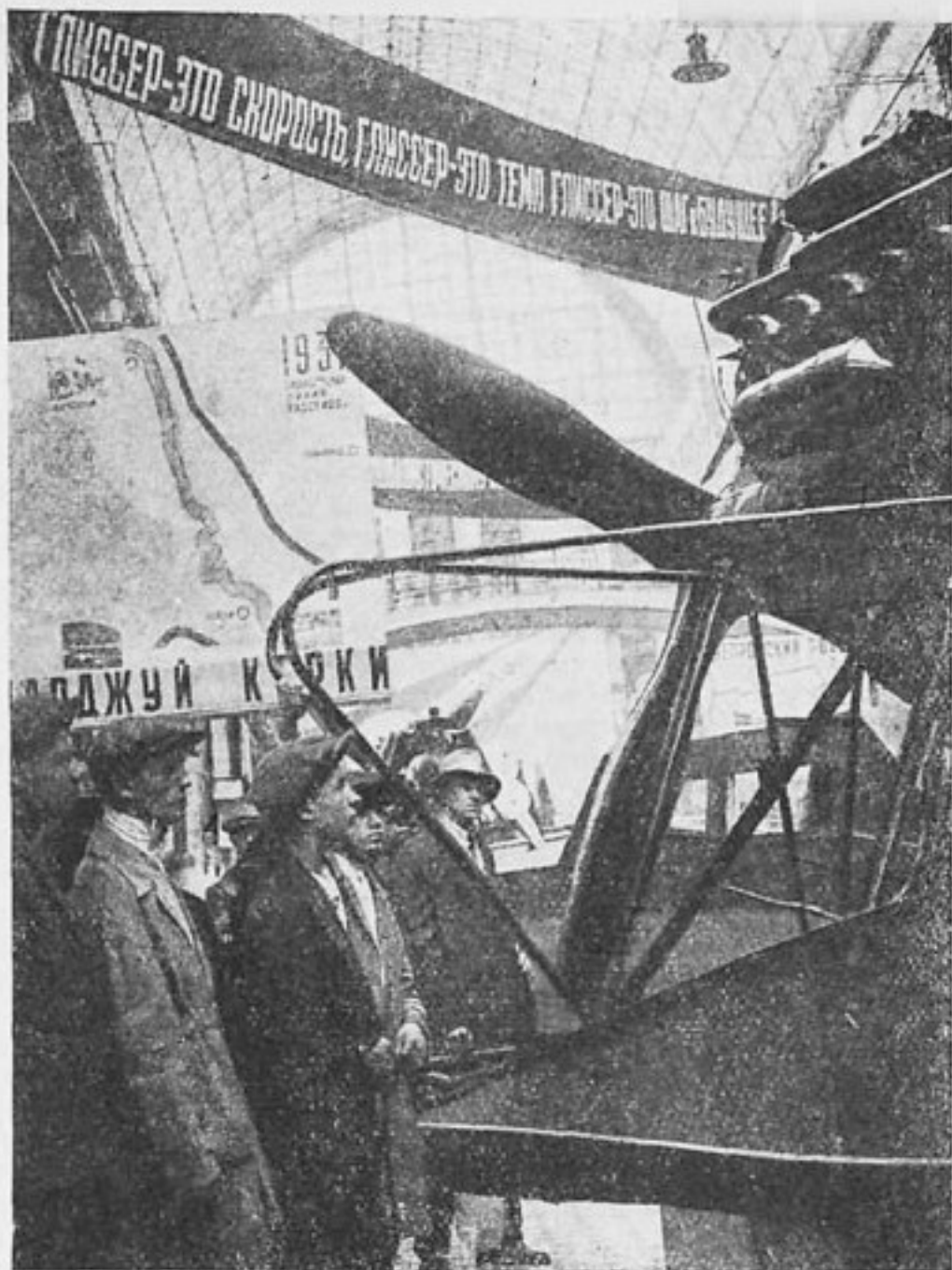
Служебным по типу является и „А в т о д о р - 7“ — двухместный глассер с советским мотором „НАМИ-1“, мощностью 19 лш. сил. Этот глассер интересен тем, что предназначается для использования на самых мелководных реках, не требует для обслуживания квалифицированного персонала, а по весу настолько легок, что при посадке на мель может быть легко снят с нее одним человеком.

Средством быстрой связи могут служить глассеры типа „А в т о д о р - 6“, спроектированные глассерной подсекцией Автодора и построенная на Ярославской судовой верфи. Глассеры этого типа очень распространены за границей, в особенности в Соед. Штатах, где используются для туризма и спорта.

Наибольшую скорость показал на испытаниях 5-местный опытный глассер „Ц а г и - 1“ с мотором в 160 лш. сил. Этот глассер дал скорость в 72 км в час.

Глассеры типа „№ 23“ строятся у нас уже серийно и работают на местах. Их средняя эксплуатационная скорость 40 км в час, они — десятиместные, полужакрытого типа и имеют очень спокойный ход.

Конструктивно интересен глассер „Д о г н а т ь



«Действительно, глассер — это интересный и нужный водный экипаж»

и перегнать» — 7-местный с мотором в 260 лш. сил. Его особенностью является впервые примененные у нас радиаторы, охлаждаемые водой. Глассер сконструирован и построен общественными силами Автодора и Асоавиахима в Военно-воздушной академии.

Глассер им. Б а р а н о в а представляет собою 11-местную пассажирскую закрытую машину с мотором советского производства в 400 лш. сил.

Глассер им. XVI партс'езда сконструирован и построен общественностью московского Электрозавода, как премия лучшей ударной бригаде завода. Он — 8-местный, открытый, с мотором в 220 лш. сил и фото его по праву представлено на выставке.

Из остальных экспонатов отметим еще модель глассера „А в т о д о р - 16“ из проектированных глассерной подсекцией ЦС Автодора типов. Это будет пассажирский 40-местный глассер с двумя моторами советского производства по 400 лш. сил. Обе его пассажирских каюты могут быть при необходимости приспособлены для перевозки грузов. По своей грузоподъемности этот глассер будет наибольшим из всех существующих.

Первая всесоюзная выставка Автодора привлекает к себе большое внимание и за несколько дней ее посетили тысячи автодоровцев и трудящихся столицы.

ПРОБЛЕМА ПРАВИЛЬНОЙ СМАЗКИ МОТОРА

ОДНИМ из главных условий, способствующих бесперебойной и длительной службе современного мотора, является хорошая смазка его.

Применяемое для нее масло должно иметь известное постоянство состава в химическом и физическом отношении, чтобы соответствовать предъявляемым ему высоким требованиям.

Из-за образования в моторе высокой температуры необходимо, чтобы масло обладало высокой точкой возгорания. Под точкой возгорания подразумевается самая низкая степень теплоты, при которой образующиеся масляные пары (а не само масло) сгорают в виде взрыва.

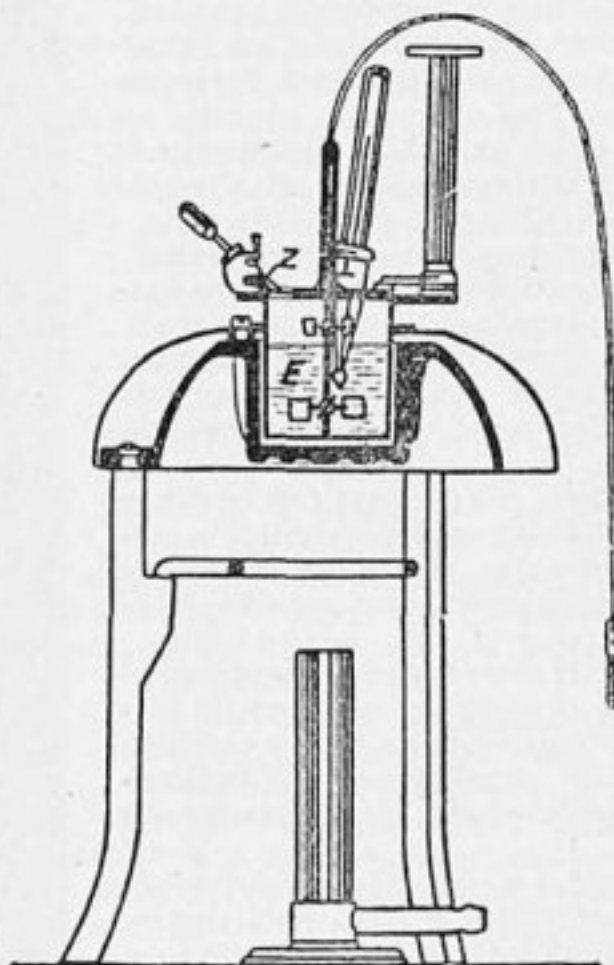
Точка возгорания, однако, не должна быть слишком высокой, так как в этом случае масло, попадающее при смазке цилиндров в камеру сгорания и не сгорающее полностью, образует масляные остатки на днищах поршней и стенках камеры сгорания.

Точка возгорания масла колеблется между 180° и 240° С; в моторах, охлаждаемых воздухом, она должна быть выше, чем в моторах, охлаждаемых водой.

Кроме большого теплового постоянства хорошее масло должно обладать тем же постоянством и по отношению к низкой температуре.

Самая низкая температура, при которой масло течет еле заметно, должна соответствовать условиям рабочего процесса и зимой быть не ниже 4° С. Летом следует применять густое масло, так как жидкое недостаточно смазывает и недостаточно уплотняет поршень. С другой стороны, зимой следует применять жидкое масло, так как густое скорее замерзает и не имеет достаточной текучести для полной и безукоризненной смазки. Главный признак хорошего масла — вязкость или тягучесть. Чем больше его вязкость, тем выше его способность принимать нагрузку.

С прибавлением тягучести возрастает, однако, внутреннее трение масляных частиц (молекул) друг о друга и наряду с этим падает механический коэффициент полезного действия и следовательно мощность мотора.



Черт. 2

Подходящее масло должно наряду с минимальным жидкостным трением быть настолько тягучим, чтобы не было разрыва смазочной пленки. Вязкость в большой степени зависит от температуры масла. Чем выше температура, тем жиже масло, чем она ниже — тем масло становится гуще. Однако при смене температуры масло должно сохранять по возможности постоянную консистенцию, т. е. при высокой температуре иметь свойства густого масла, а при низкой — жидкого.

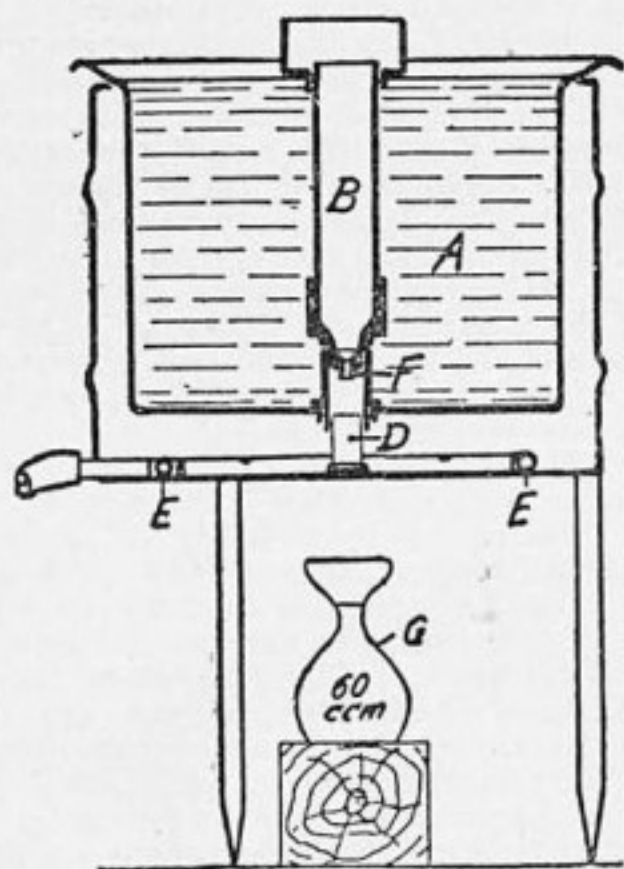
Применяемые для смазки масла должны быть незагрязненными, чтобы избежать быстрого износа работающих частей из-за попадания в них посторонних тел. Для того чтобы не было раз'едания металлов, масла не должны содержать кислот.

Интересны способы исследования масел. Точка возгорания устанавливается специальным прибором.

В масляный сосуд *E* (черт. 1) наливается исследуемое масло и сосуд нагревается сначала быстро, а потом за 20° или 30° С до ожидаемой температуры воспламенения медленно. Каждые 30 сек. в сосуд *E* опускается зажигалка и держится в масле 1 сек. Та температура, при которой получается внезапное взрывообразное сгорание образовавшихся над масляной ванной масляных газов, и есть точка возгорания испытуемого масла.

Определение вязкости масла производится в вискозиметрах (черт. 2).

В вискозиметр Сайбольта в сосуд *A*, в зависимости от температуры, при которой исследуется масло, наливается вода или масло. При низкой температуре — вода, при высокой — масло. Цилиндр *B* закрывается внизу пробкой *D* и наполняется исследуемым маслом. Жидкость в сосуде *A*



Черт. 1

нагревается при помощи газовой горелки *Е* до такой температуры, при которой должна быть установлена вязкость. При достижении ее пробка *Д* удаляется и одновременно пускается в ход секундомер. Масло бежит в сосуд 2 вместимостью в 60 см³. Как только масло достигло объема в 60 см³, секундомер останавливается. То время в секундах, которое потребовалось маслу для прохождения насадка *Е*, называется вязкостью Сайбольта. Благодаря установлению вязкости при различных температурах можно составить кривую, показывающую расхождение между степенью вязкости различных масел.

Как уже сказано выше, масло должно по возможности мало менять свою вязкость при смене температур, т. е. должно иметь плоскую кривую вязкости.

Имеется два рода смазочных средств: жирные и минеральные масла. Жирные масла (например, касторовое) имеют свойство легко окисляться и раз'едать металл и образуют смолистые налеты. Они имеют перед минеральными маслами то преимущество, что они мало меняют свою вязкость при смене температур и в виду этого при высокой температуре они лучше противостоят давлению подшипников. Но они не годятся для длительного употребления, а применяются преимущественно в гоночных моторах, где нужна кратковременная высокая мощность.

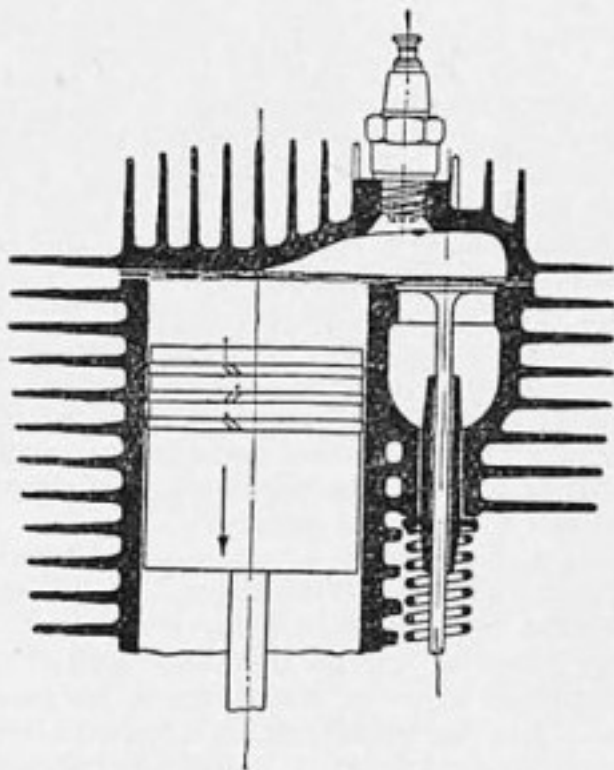
Минеральные масла имеют перед жирными то преимущество, что они обладают большим постоянством, так как тепло и воздух, разлагающие жирные масла в короткий промежуток времени, имеют на них незначительное влияние. Несмотря на то, что вязкость минеральных масел сильно меняется с изменением температур, их все же предпочитают жирным маслам.

Как уже было сказано выше, масла, попадающие в камеру сгорания, имеют свойство оставлять при неполном сгорании остатки в виде масляного нагара. Так как теплопроводность масляного нагара значительно меньше, чем у металла (примерно в 50 раз), неизбежным следствием этого является возможность значительной накаляемости частиц этого нагара. Кроме того камера сгорания уменьшается в объеме, мотор работает неэластично и начинает стучать. Из-за сильного накала некоторых частей может даже возникнуть samozажигание.

Если замки поршневых колец лежат один на другом (черт. 3), то при всасывающем ходе мотора масло всасывается в камеру сгорания, через образующийся сквозной зазор. Кроме того масло может проникнуть в камеру сжатия благодаря накачивающему действию поршневых колец. При всасывающем ходе мотора поршневые кольца прижимаются к верхнему краю кольцевой канавки у поршня, при чем образующийся при этом зазор в канавке поршня наполняется маслом. При смене направления хода (черт. 4) поршневые кольца уже прижимаются к нижнему краю кольцевой канавки, а масло начинает перемещаться сзади колец в следующую канавку и далее, в камеру сгорания. Несмотря на то, что набирающееся при каждом ходе количество масла очень невелико, все же при высоком числе оборотов мотора его набирается столько, что нехватает кислорода смеси для полного его сгорания. При этом масляные пары частью попадают в выхлопной трубопровод, образуя выхлопной угар, а частью осаждаются на внутренних стенках камеры сгорания, замасливая свечи.

Как уже было сказано выше, смазывающие качества масла зависят главным образом от

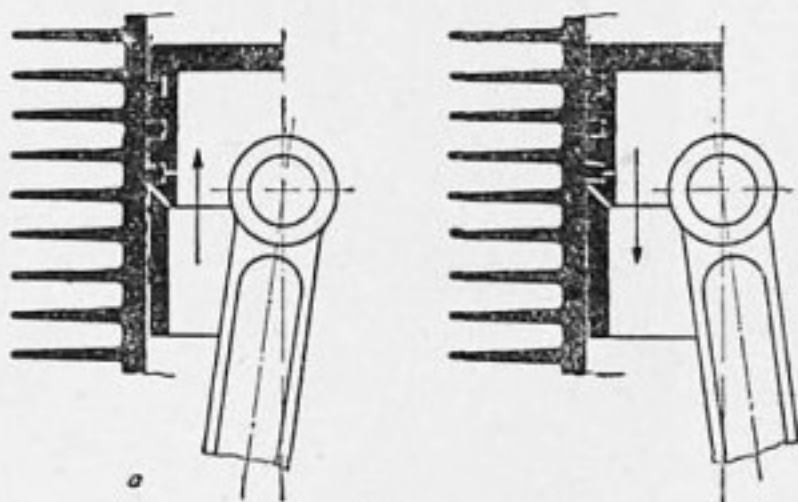
его вязкости. Если масло становится жидким, т. е. если его вязкость снижается, оно теряет свои смазывающие качества. Разжижение масла может быть следствием применения трудно кипящего горючего. Несгоревшие составные части такого горючего набиваются на стенки цилиндров, в картер и в смазочное масло. Кроме того разжижение масла может быть



Черт. 3

следствием неправильной карбюраторной установки. При слишком жирной смеси нехватает кислорода для полного сгорания и несгоревшее горючее попадает в масло.

При сгорании смеси образуется как продукт сгорания водяной пар, оседающий и конденсирующийся на стенках цилиндров. Вода собирается в картере и образует с маслом массу, которая может забить нагнетательный трубопровод и привести к нежелательным разрушениям.



Черт. 4

Для правильной смазки необходима точная проверка смазочной системы. Особое внимание должно быть обращено на масляный фильтр, который время от времени следует промывать бензином. Со временем во всей системе циркуляции масла образуются загрязнения в виде масляных нагаров, металлических стружек и т. д., которые забивают фильтр и могут нарушить работу всей смазывающей системы.

П. М.

ПРОЛОЖИМ ДОРОГУ КЛИНКЕРУ СКВОЗЬ КОСНОСТЬ И БЮРОКРАТИЗМ

В разговорах о клинкере проходят годы. Вопиющие халатность и бездушие свили прочное гнездо в дорожных органах.

Поднимем автодороговскую общественность на борьбу за клинкер, против бюрократов и головоотяпов!

ПРОБЛЕМЕ дорожных покрытий из клинкера в городах Союза и производству самого клинкера до сих пор не уделяется достаточного внимания.

Рост строительства городских покрытий создал определенную диспропорцию между возможностями получения естественного камня (булыжник и гранит) для покрытий и потребностью как из-за уменьшения запасов этого камня в одних районах и полного его отсутствия в других, так и вследствие крайней сложности механизации добычи и транспортирования естественных материалов с мест разработки.

Широкое внедрение в дорожное строительство асфальтобетонных покрытий намечает для дорожников определенный выход.

Но, как известно, строительство асфальтобетонных покрытий еще не освоено в достаточной степени в нашей практике, и применение этих покрытий ограничено условиями скользкости этих типов одежд (пока следует считать пределом продольный уклон в 3⁰/₀).

Хорошим примером может служить строительство городских дорог в Москве. На ряду с асфальтобетонными покрытиями приходится применять брусчатку для замощения путей трамвая, гранит для замощения проездов с преимущественным конным транспортом и на проездах, имеющих продольный уклон свыше 4⁰/₀.

Применение брусчатых мостовых осложняется тем, что в Московской области нет вовсе гранита

(гранит привозится из Карелии, с Онежских разработок, с юга из Гнивани и т. д. на расстоянии 600—700 км).

С булыжным камнем положение не лучше. В Московской области стоимость булыжного камня из года в год возрастает. Это объясняется и уменьшением запасов его и невозможностью механизации производственных процессов при устройстве булыжных мостовых.

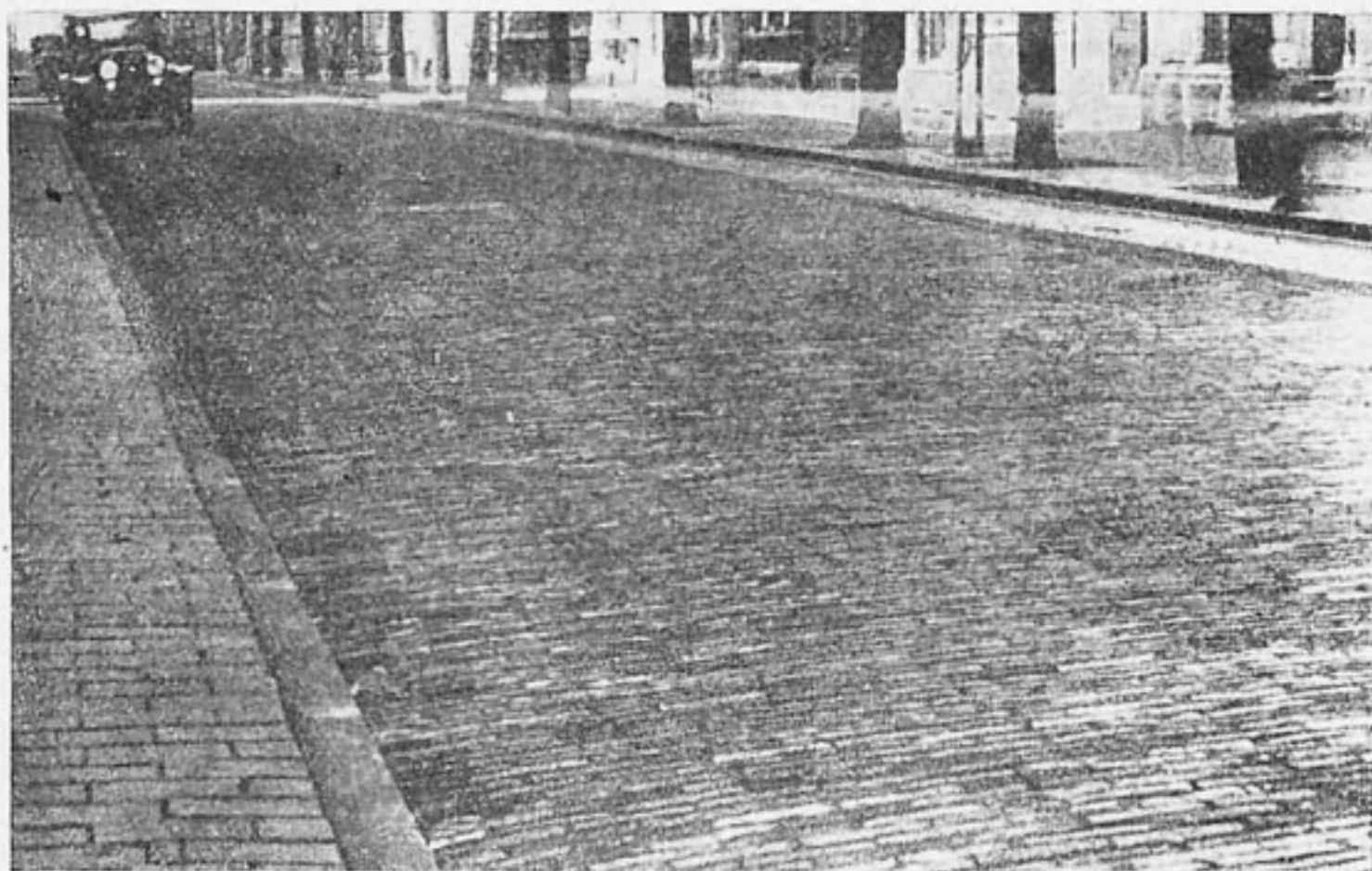
Почему все-таки вековые традиции в дорожном деле до сих пор остаются непоколебимыми? То положение, что дорожные покрытия до сих пор применяются только на основании долговечности их испытаний, может быть, объясняет установившиеся традиции, но не в коем случае не оправдывает применение дорогих и часто нерациональных материалов в дорожных покрытиях.

Нужно встряхнуться и по-серьезному приняться за рационализацию дорожного строительства.

Необходимо заменить естественные материалы для дорожной одежды там, где они дороги и их нет поблизости.

Нужно изыскивать новые материалы, заменять естественные искусственными, ибо сырьевые возможности Союза в этой области неисчерпаемы.

Одним из материалов, могущих по техническим и экономическим соображениям заменить булыжник, этот „варварский“, но, к сожалению,



Образец клинкерной мостовой

основной тип покрытия в городах Союза (94⁰/₀ всех мостовых по данным ГУКХ РСФСР) искусственным каменным материалом, является клинкер.

Технические и санитарно-гигиенические качества дорожных покрытий из клинкера стоят выше гранитных, не говоря уже о булыжных мостовых.

Сколько-нибудь серьезного рассмотрения вопроса о применении клинкера у нас до сих пор нет. Имеются лишь отдельные попытки различных организаций решить этот вопрос, но результаты настолько разнообразны и не конкретизированы, что вопрос о клинкере до сих пор не выходит из стадии „разговоров“.

Наиболее изучен вопрос о клинкерных покрытиях в Германии, основываясь на опыте которой, можно сделать следующие выводы.

Всесторонние сравнения целого ряда мостовых и клинкерного покрытия показали, что клинкер по суммарной оценке занял пятое место из 22 видов покрытий, а по эксплуатационным расходам, например, клинкер занял третье место.

Во всяком случае клинкер по этим испытаниям оценен разрядом выше покрытия „клеинфлястер“ (гранитное покрытие из отдельных камней по размерам приближающихся к кубу со стороной 10 см. или 8 см). Эти данные испытания приведены в журнале „Die Stasse“ (№ 23, 1930 г.)

К сожалению, в статье не приведена полная характеристика прочности клинкера, однако, указано, что „клинкер принимается от заводов лишь тот, который выдерживает сопротивление на сжатие от 700 до 2000 кг./см²“.

Следует отметить, что несмотря на такую благоприятную для клинкера оценку устройство клинкерных мостовых в Германии пока еще не очень распространено (всего имеется клинкерных мостовых лишь 4 000—5 000 км).

Причина этого заключается в том, что, во-первых, стоимость клинкера в Германии дорога по сравнению со стоимостью естественного камня, который имеется в изобилии в Средней и Южной Германии, во-вторых, в Германии нет пригодной глины для выработки клинкера.

Естественно, что до тех пор пока стоимость клинкера будет выше стоимости естественного камня, до тех пор клинкерные мостовые будут развиваться медленно.

Совершенно иное положение создается в наших условиях. Возьмем ту же Московскую область и в частности Москву.

Гранитные покрытия в Москве очень дороги; например, стоимость 1 кв. метра мостовой из брусчатки на песчаном основании определяется около 30 руб., покрытие же из клинкера может быть выполнено значительно дешевле, а именно по подсчетам МКХ около 12 руб.

При таком соотношении стоимостей этих видов покрытий развитие и дальнейшее культивирование брусчатых и булыжных мостовых можно объяснить помимо „привычки“ и отсутствием клинкера должного качества, и это верно. До сих пор мы имели в Союзе клинкер низкого качества:



Укладывают клинкер.

гомелевские и черниговские заводы давали клинкер, временное сопротивление на сжатие которого колебалось от 300 до 600 кг/см². Такой клинкер, конечно, не в состоянии был заменить, а тем более вытеснить гранит из дорожных покрытий.

Года 2—3 назад был поднят вопрос о применении клинкера в качестве дорожного покрытия для улиц Москвы, при чем идея эта встретила большое сочувствие, но, как нередко бывает, вопрос этот по совершенно непонятным обстоятельствам заглох.

Какова же перспектива развития клинкерного производства в смысле обеспеченности его сырьем?

Лабораторией строительной керамики Инструма установлен список глин, пригодных для производства клинкера. Таких месторождений глин пока установлено 32 в разных местах Союза; например, Казань, Маринская область, Йошкар-ола, бывший Тверской округ, быв. Брянская губ. г., Вятка (в черте города), Лоевский район (правый берег Днепра), ст. Битца Курской ж. д. и в целом ряде других районов, в том числе в нескольких пунктах Московской области, в частности ст. Тучково Бел.-Балт. ж. д.

На Тучковском кирпичном заводе была выпущена в 1930 г. партия пробного клинкера. Этот клинкер оказался очень близок по своим строительным качествам к голландскому клинкеру. Приводим результаты испытаний тучковского клинкера (см. табл. на 18 стр.).

Качества тучковского клинкера достаточно убедительно говорят о полной возможности использовать его для замощения городских проездов.

Казалось бы, что с получением такого качества клинкера следовало немедленно разрешить вопрос о широком его применении в дорожном деле. Так должно было бы быть, но так пока, к сожалению не делается.

Судьба тучковского клинкера весьма поучительна. Оказалось, что финансировать это производство некому. Мосстромтрест составил проект оборудования отделения клинкерного про-

Название материала	Потеря в весе при испытан. на круге после 1000 оборот. (в граммах)	Козф. истирания по формам Н = 20	На каком ударе разрушается на копре Педжа	Объемный вес	Водопоглощаем. (в %/о)	Временное сопротивление (в кг/см ²)
Клинкер голландский . . .	1,92	19,36	14,15	2,308	0,54	2000
" тучковский (шамотный)	1,86	19,38	14	2,30	0,75	
Клинкер тучковский (без шамота)	2,04	19,32	13,14	2,31	0,50	1200
Клинкер гомельский . . .	9 69	16,77	9	2,12	2,4	600
Гранитная брусчатка . . .	1,20	19,60	12	2,65	0,08	2400

изводства при тучковском кирпичном заводе. Проект одобрен, прошел все инстанции и утвержден.

Завод рассчитан на выпуск 5 млн. штук клинкера в год. Эта продукция могла бы быть получена в 1932 году, если на организацию дела будут отпущены средства в 450 тыс. руб. При условии немедленного отпуска этих средств уже в 1931 г. к концу строительного сезона можно получить около 1 млн. штук клинкера. Но дорожные организации средств пока не отпускают, по линии промышленности средств также нет, хотя они могли бы быть получены полностью в виде экономии от реализации части продукции 1932 г.

Пока же дело находится на точке замерзания.

Пример с тучковским клинкером должен заставить дорожные организации взяться за производство клинкера по-серьезному. Необходимо

это дело выделить из ведения кирпичного производства. До тех пор пока клинкерное производство существует как придаток к кирпичному производству, дело с производством клинкера будет в загоне. А оставить такое положение с клинкерным производством мы не можем. Мы не можем вкладывать средств в дорожное дело в два раза больше, чем это нужно (как, например, в Москве) и получать тот же эффект.

Кто же должен взяться за организацию клинкерного производства?

Прежде всего должны строиться специальные клинкерные заводы. При постройке специальных клинкерных заводов будет обеспечено и качество продукции и количество ее.

При органах ВСНХ должно быть создано или бюро или управление (дело не в названии), которое будет заниматься плановым развертыванием строительства клинкерных заводов, проектированием их и руководством по изысканиям и исследованиям сырья для клинкерного производства.

Вопрос о постройке этих заводов и о подчинении их на местах не столь актуален и он может быть решен без особых затруднений.

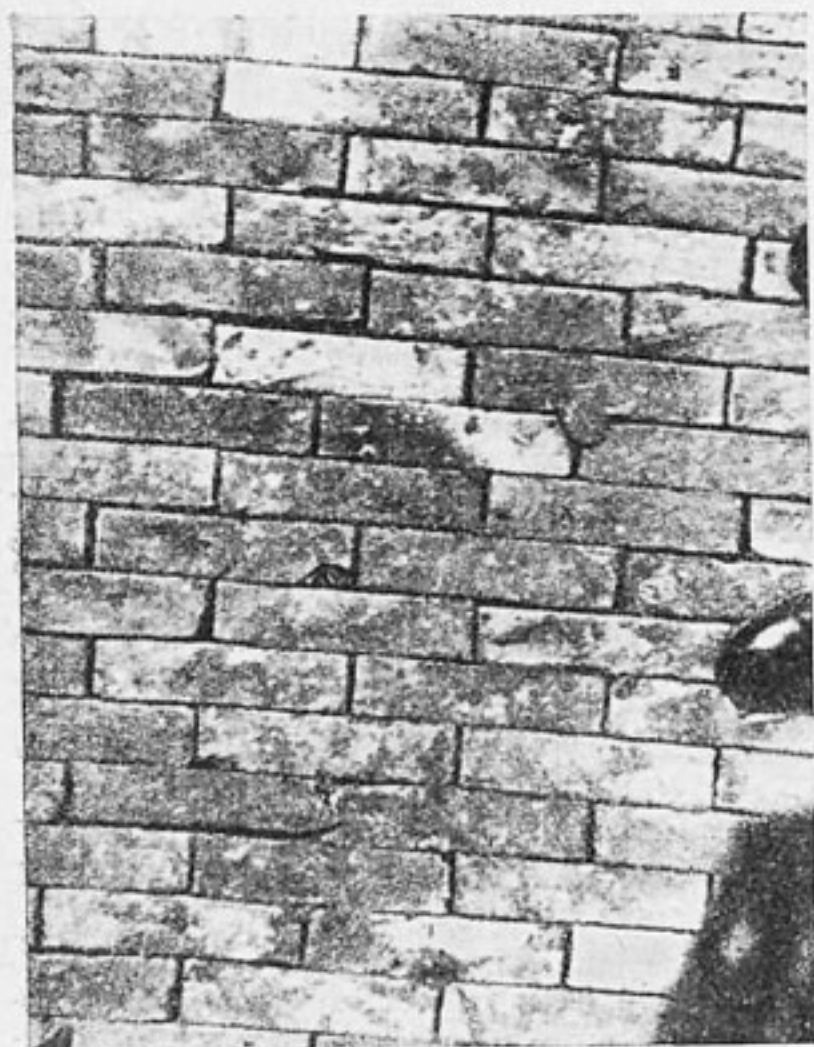
Строительство заводов может быть передано Кирпичстрою, подчинить же заводы можно местным органам СНХ или ГУКХ.

Выявление потребности в клинкере естественно остается за дорожными организациями, т. е. по линии Цудортранса и по линии ГУКХ.

Что касается специфически московского вопроса о постройке отделения клинкерного производства при тучковском клинкерном заводе то этот вопрос разрешить необходимо немедленно.

Тучковский клинкер должен быть уложен на проездах Москвы и на загородных дорогах в текущем строительном сезоне в различных условиях в качестве опытных покрытий. Тучковский клинкер необходимо испытать на проездах с сильным движением и при автомобильном движении и при преобладающем конном движении.

Постройкой клинкерного отделения при Тучковском кирпичном заводе для Московской области ограничиться нельзя. Нужно теперь же проектировать клинкерный завод в Тучкове с годовой производительностью в 25 млн. штук (а может



Деталь клинкерной мостовой

быть и более), перенеся производство строительного кирпича из Тучкова в другие места. Такой масштаб производства по сведениям Мосстромтреста сырьем для клинкера обеспечен.

Вся неприглядность булыжных мостовых — грязь, пыль, шум и т. д. — известны всем. С появлением тучковского клинкера сделалась реальной возможность не делать больше булыжных мостовых, а вместо них можно иметь усовершенствованные мостовые из клинкера.

Первоначальная стоимость клинкерных мостовых по предварительной калькуляции дешевле булыжных. Вся остальная экономия от такой замены, учитываемую (износ транспорта) и не учитываемую в деньгах (санитарно-гигиеническое улучшение покрытия) не принималась во внимание.

Считаем необходимым остановиться еще на одном моменте, который приводится очень часто при обсуждении развития клинкерных покрытий. Это — вопросы производства работ.

Устройство булыжных и усовершенствованных покрытий из штучного камня (гранит) производится вручную, процессы укладки механизировать не удастся, да и вряд ли попытки ввести механизмы здесь увенчаются успехом.

Устройство этих мостовых сопряжено с привлечением большого количества квалифицированной рабочей силы. Темпы работы медленны.

Покрытиям из штучного камня противопоставляют асфальтобетонные покрытия, где процессы приготовления массы механизированы, укладка массы тоже производится механическими катками и только укладка массы и ее разравнивание производится вручную.

Но совершенно неверно предполагать, что укладка клинкера по производительности близко или ближе будет подходить к брусчатке, чем к асфальто-бетонным покрытиям.

Стандартные размеры клинкера позволяют при укладке его не терять времени на подборку камня; меньший вес штуки клинкера также способствует увеличению производительности труда.

У нас в СССР нет норм на выкладку клинкера из-за отсутствия достаточной практики такой работы и квалифицированной рабочей силы.

Мы приводим американские нормы укладки клинкера в покрытие (по Унлею): американский мостовщик с одним подручным укладывает в день 15—20 тыс. штук клинкера в мостовую или в среднем 260 кв. метров.

Рекордом является укладка 46 644 кирпича в 406 минут индейца Джима (Д. П. Крынин „Курс дорожного дела“). Рекордные цифры нас интересовать не могут, но если мы для расчета примем низший предел средней выработки мастера и подручного в 15 000 кирпичей, то получим выработку в день $15000:70 = 214$ кв. метров, или на одного рабочего 112 кв. метров. Эта норма выработки превышает норму устройства покрытия на одного человека при асфальтобетонном покрытии.

При такой производительности укладка клинкера будет выполняться почти в де-

сять раз быстрее, чем устройство булыжных мостовых и общий срок закрытия улицы для движения сократится в несколько раз.

Если на первое время ограничиться укладкой 7 тыс. штук клинкера (т. е. в два раза меньше низшего предела средней американской нормы), то и в этом случае получим выработку на 1 мастера и подручного 100 кв. метров покрытия вместо 20—30 кв. метров брусчатки.

При устройстве асфальтобетонных покрытий требуется не только хорошая почва, но и совершенно сухое основание для укладки; поэтому количество полных рабочих дней за сезон, например, при московском климате составляет 40—50 дней. Производство же замощения из клинкера таких требований не предъявляет. Поэтому строительный сезон удлинится не меньше, чем в два раза.

Производство клинкера также в достаточной мере механизировано и поддается дальнейшей механизации, поэтому покрытие из клинкера по количеству занятой рабочей силы на 1 кв. метр покрытия не может быть сравнено ни с булыжными покрытиями, ни с покрытиями из гранита и ставит их на равную ступень с асфальтобетонными покрытиями.

Сырьевые материалы для клинкера — глина в ее естественном состоянии или смеси с песком — имеются на всей территории СССР в достаточном количестве, тогда как с материалами для асфальтового бетона положение далеко не блестящее.

Автомобильная общественность должна помочь и сдвинуть с точки замерзания клинкерное производство и в первую очередь помочь пустить клинкерный завод в Тучкове в текущем году с тем, чтобы с 1932 г. в Москве больше не устраивались булыжные мостовые и не завозился бы гранит для замощения улиц.

Столица СССР не может дольше мириться с устройством первобытных булыжных мостовых!

Возможности для этого реальны и не использовать их немедленно было бы преступно.

Инженеры

А. Страментов, Е. Меркулов



Вид клинкерного шоссе

НОВИНКИ ЗАГРАНИЧНОЙ АВТОТЕХНИКИ

МОТОР БЕЗ КАРБЮРАТОРА, МАГНЕТО И НАСОСА

ПО СВЕДЕНИЯМ заграничной печати во французских авиационных кругах сейчас происходит подробное изучение мотора, построенного на основе совершенно новой идеи, который, как уверяют газеты, „произведет революцию“ в авиации и в автотранспорте.

Новое изобретение носит название „мотор Ромейзера“. Оно, по словам газеты, русско-германского происхождения и запатентовано во всех странах.

Мотор Ромейзера изучается с точки зрения военной и гражданской авиации, а технические эксперты министерства воздухоплавания дали о нем настолько благоприятные отзывы, что переговоры о покупке прав на производство его во Франции уже недалеки от окончания.

Преимущества нового мотора для авиации состоят в его полной бесшумности и безопасности в пожарном отношении. При том же количестве лошадиных сил он занимает одну треть пространства, занимаемого обычными авиационными моторами, а его мертвый вес на много ниже, чем у всех других типов мотора. Горючим служит мазут или сырая нефть. Сообщают, что мотор позволяет использовать от 50 до 60% производимой энергии, тогда как лучшие из моторов обычного типа дают максимально 25%, а дизель—36%.

В промышленной форме мотор Ромейзера занимает меньше половины пространства, чем мотор Юнкерса той же силы. Если сравнить его с моторами Сименс-Юпитер, применяемыми в гигантских аэропланах ДО-Х, то оказывается, что в моторе Ромейзера только 78 работающих частей против 792 частей в моторе Сименса и 48 клапанов против 432. Газеты утверждают, что 6- и 4-цилиндровые моторы Ромейзера дадут тот же эффект, что 12- и 9-цилиндровые моторы, применяемые на ДО-Х, при чем будут потреблять на

87% меньше горючего при скорости 120 миль в час.

Мотор Ромейзера—совершенно новой отличной от общепринятой конструкции, некоторые детали которой держатся в секрете. Пока опубликовано только следующее описание двигателя и его качеств:

„Стандартный тип мотора Ромейзера для авиационных целей имеет четыре семисантиметровых цилиндра, дающие по 40 лш. сил на цилиндр, или всего 160 лш. сил. Начальная сила получается путем сжатия, как и в моторе Дизеля, который также работает на нефти, но сжатие производится по совершенно иному принципу. Горючее и воздух подаются вместе и превращаются в однородную смесь с помощью специального электромеханического распылителя, а за тем подвергаются сжатию. Сжатие производится автоматически и регулируется для различных высот.

Мотор Ромейзера не нуждается в насосе, чем и объясняется его низкий мертвый вес, и не нуждается в карбюраторе, магнето и в свечах.

Таким образом в моторе устраняется всякая опасность пожара. Вес стандартного типа мотора Ромейзера—всего 120 кг. Он работает бесшумно и без вибраций. Количество подаваемой смеси можно регулировать, как в паровом двигателе! Стоимость мотора при серийном производстве по сведению газет на 40% ниже самого дешевого из существующих авиомоторов. Все части мотора Ромейзера изготавливаются из неокисляющейся (нержавеющей) стали.

Предполагается что моторы этого же типа будут применяться и на автомобилях. Это должно снизить расходы по эксплуатации автомобиля больше чем на 50%, устранить опасность пожара и устранить надобность в системе перемены скоростей.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ КУЗОВ ИЗ АЗБЕСТА

ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО месяцев после того, как ведущие английские автомобильные фирмы поставили обошедшийся свыше 5 млн. долларов завод американского типа для изготовления путем штамповки стальных кузовов для автомобилей, один изобретатель предложил, по сообщению английских газет, изготавливать огнеупорные кузова из азбеста—вдвое дешевле и легче стальных.

Изобретатель-англичанин, по имени А. Г. Дж. Райт. По словам „Дэйли Экспресс“ три наиболее крупных английских фирмы производят сейчас опыты с этим изобретением, которое может про-

извести переворот в производстве автомобильных кузовов.

Райт утверждает, что он изобрел способ отливки тонких, упругих и не ломких листов из азбеста. Остальное, разумеется, просто. Азбестовые кузова огнеупорны, не проводят тепло и в них не происходит дребезжания.

Азбестовая поверхность прекрасно поддается покрытию целлюлозными лаками. Кроме того форма для отливки кузова любого вида может быть изготовлена в несколько дней, в то время как для изготовления ее для стальных кузовов нужно несколько месяцев.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ГАРАЖ—ДНЕПРОСТРОЮ

В № 4 „ЗА РУЛЕМ“ бригада „За Рулем“ указывала на чрезвычайно тяжелое положение автотранспорта на Днепрострое, в частности на почти полное отсутствие пригодных гаражей.

Сейчас в этом вопросе намечается некоторый сдвиг.

По докладу автоинспектора коммунальных секций горсовета принят и утвержден план

постройки в г. Запорожье объединенного центрального гаража на 300 машин.

К постройке будет приступлено немедленно в виду огромного значения, которое приобретает автотранспорт при объединении Запорожья, Днепрострою и Заводстрою в город „Великое Запорожье“ (с 500-тысячным населением).

РЕШИТЕЛЬНО УЛУЧШИТЬ РАБОТУ СОЮЗТРАНСА

Итоги всесоюзного совещания при Союзтрансе

СОСТОЯВШЕЕСЯ в апреле всесоюзное совещание при Союзтрансе прошло под знаком суровой самокритики. Совещание признало, что правление и местные конторы Союзтранса не сумели внедрить плановое начало во всю работу Союзтранса, чрезвычайно слаба отчетность во всех звеньях системы. Данные по пробегу автомашин, техническим измерителям их работ и нормам нагрузки свидетельствуют о чрезвычайно низких показателях и о плохом руководстве местным хозяйством.

Недовыполнение плана в особом квартале составило по автогужевым перевозкам 35,1%, по складским операциям — 22,2%, по экспедиции — 22,8%, по погрузочно-разгрузочным работам — 49,1%. Лишь по автопассажирским перевозкам план выполнен почти полностью (на 99,3%).

Недовыполнение планов является результатом плохого руководства работой на местах, недостаточным маневрированием наличными производственными средствами и недостаточностью материальных ресурсов. Отпуск средств Союзтрансу и состояние его автохозяйства совершенно не соответствует объему той оперативной работы, которая выпадает на его систему. Для удовлетворения транспортных потребностей Союзтрансу требуется по меньшей мере 25 000 машин; предоставляется же ему в 1931 г. 6 600 машин.

Местный транспорт испытывает на себе влияние разрыва: с одной стороны, между ним и потребностями быстро раздвигающегося народного хозяйства, и с другой — разрыва между ним и ушедшими далеко вперед основными видами транспорта. Рост автотранспорта за первый год существования Союзтранса (он был организован 1 апреля 1930 г.) сам по себе весьма значителен. Основной капитал Союзтранса за год возрос с 45 млн. руб. до 120 млн. руб., количество машин увеличилось с 772 до 2800, рост гужевого хозяйства с 3820 единиц до 21 900 единиц, площадь складского хозяйства с 882 тыс. кв. м до 1500 тыс. кв. м.

Совещание ставит основной задачей системы Союзтранса максимальную мобилизацию внутренних ресурсов, наивысшую интенсивность работы каждой машины, каждого погрузочного приспособления. Необходимо добиться перевода всех операций транспорта на хозрасчет, снижения себестоимости транспорта, широкой борьбы с потерями. Совершенно недопустимо, что до сих пор Союзтранс не имеет разработанного пятилетнего плана работ; места лишены ясной перспективы дальнейшего развития транспортного хозяйства.

Эксплуатация автогужетранспорта признана совершенно неудовлетворительной. От кустарщины пора перейти к методам рационального использования транспорта путем введения твердых графиков движения, правильного комбинирования про-

бегов машин тяжелого и легкого тоннажа, загрузки порожних пробегов.

Совещание категорически высказалось за немедленную отмену обезличенной езды на авто- и гужевом транспорте, с переходом на бригадную езду — спаренную и тройную.

Признано необходимым настаивать на обеспечении автотранспорта собственными ремонтными мастерскими. За Авторемснабом должны быть оставлены мастерские лишь для нужд мелких и распыленных автохозяйств. Ремонтная работа должна быть развернута в ударном порядке с введением двух- и трехсменной работы. Следует отказаться от строительства дорогих гаражей и осуществлять дешевое, упрощенное строительство гаражей.

Положение с запасными частями и резиной признано катастрофическим. Значительная часть автопарка не может быть выпущена из ремонта из-за отсутствия резины и запасных частей. Необходимо сохранить систему централизованного снабжения.

Отмечается острый недостаток в специалистах и квалифицированных рабочих. Снятие рабочих местного транспорта с планового снабжения вызывает огромную текучесть рабочей силы и невозможность подбора квалифицированных кадров. Отпущенные средства на подготовку кадров совершенно недостаточны. Необходимо дополнительный отпуск средств на расширение сети курсов, школ ФЗУ и пр. Необходимо закрепить за Союзтрансом ряд техникумов и втузов.

ЦК Местранса решил перебросить в распоряжение Союзтранса 75 инженеров-автомобилистов. Это решение должно быть как можно скорей реализовано, так как полное отсутствие на местах инженерно-технических сил крайне затрудняет рациональную постановку автотранспорта и переход на спаренную езду.

Особое значение имеет обеспечение кадрами предстоящего вывоза хлебозерна из зерносовхозов (в размере свыше 1600 тыс. т). Для этой кампании потребуются мобилизовать около 150 начальников колонн, 70 инженеров и техников, 150 механиков, 9500 шоферов, свыше 1000 ремонтных рабочих, 300 счетных работников и около 500 человек подсобного персонала. Необходимо немедленно приступить к подготовке этих кадров.

Отмечается, что женский труд применяется в крайне незначительных размерах в местном транспорте — всего лишь в размере 8% общего количества рабочих, при чем в автопредприятиях женский труд почти совсем отсутствует. Намечено взять решительный курс на максимальное привлечение женщин на работу в автотранспорт.

М. С.

ЛЕНКОМТРАНС И СОЮЗТРАНС СРЫВАЮТ ПЛАН ПЕРЕВОЗОК

ГОД НАЗАД в Ленинграде организовались две новые транспортные организации — Ленкомтранс и Союзтранс.

Роль обеих организаций с момента их возникновения была строго разграничена: Ленкомтранс брал на себя обслуживание перевозочными средствами строительных организаций и коммунального хозяйства, Союзтранс — обслуживание промышленности.

Как же справляются со своими хозяйственными задачами обе транспортные организации?

В Ленкомтрансе на такой вопрос не может ответить никто, ибо... никакого планового учета проделанной работы нет. Более того, трест не имеет даже ориентировочного плана работы на предстоящий месяц.

Это же отсутствие плановости учета больно бьет по правильному распределению транспорта по базам.

В самом деле, несмотря на общую нехватку, распределение транспорта по базам доходит до безобразия. В то время как 1-я база Ленкомтранса перегружена на 53%, а 4-я на — 148%, незагруженность гаража составляет 32%.

Только в марте трестом были сделаны первые нерешительные шаги к планированию работы. И эти первые цифры дают разительную картину того транспортного прорыва, о котором в тресте и не ведают. Оказывается, что из поданных учреждениями заявок на перевозку в течение марта 333.130 т (до сих пор, заметьте, такого учета вовсе не было) в план работы включена лишь перевозка 63.000 т.

У Союзтранса, в отличие от Ленкомтранса, трансфинплан есть. План твердый, но выполнение его далеко не твердое. За 9 месяцев грузооборот выполнен всего на 87%. За февраль километраж составлял по всем машинам 198 372 км, или 93,7% плана.

Если рассматривать план по отдельным видам машин, то результат получится еще более плачевный. Так, по „язам“ выполнено всего 90,8% плана; по „АМО“ — 57,9% плана. По тонно-километрам процент выполнения по „язам“ равен 64,5%, по „АМО“ — 41,3%. Общий грузооборот не превышает 55% плана.

Даже первая декада марта, когда была проведена большая работа по мобилизации общественности вокруг работы транспорта, не дала Союзтрансу больших сдвигов. Тонно-километраж составил 80,9% плана, а грузооборот 84,2%.

Кто виноват в этих транспортных прорывах, которые больно бьют и по промышленности и по строительству?

И в Ленкомтрансе и в Союзтрансе работники, отвечая на этот вопрос, садятся на излюбленного конька — „объективные причины“. Часть транспорта пришлось, мол, бросить на очистку канализации, часть — на очистку города от снега и, наконец, виноваты сами хозяйственные организации, которые представляют заявки, превышающие потребность и слишком поздно.

В Союзтрансе к этим „доводам“ присоединяются еще разговоры о снежных заносах, о недостатке квалифицированных шоферов и т. д.

Для Ленкомтранса заявка — фетиш. Ленкомстрой имел, например, несчастье быть организованным после окончания приема заявок на транспорт. А в результате организация, ведущая крупные работы и не имеющая своего транспорта, была поставлена „вне закона“. И лишь после длительных переговоров Ленкомстрой был в некоторой части удовлетворен транспортом.

Союзтрансу в выполнении его плановых заданий в значительной степени мешают не те „объективные причины“, о которых говорят его работники, а то что не уделяется должного внимания гаражному строительству.

Из-за недостатка гаражей, из-за неправильного содержания машин 35—40% автотранспорта Союзтранса находится в постоянном ремонте. Без отопления, в сырых сараях, наскоро приспособленных под гаражи, машины портятся и прежде чем выводить их на работу, их приходится отогревать.

А что делается для искоренения этого зла?

Очень и очень мало, если не сказать — ничего. „Народный сарай“ на Митрофаньевском кладбище строится под гараж на 100 машин, делаются перекрытия 13-го и 14-го корпусов Октябрьской станции, где часть помещения будет использована под гараж, а часть — под ремонтные мастерские.

Кстати о ремонтных мастерских. Только сейчас Союзтранс оборудует такие мастерские, рассчитанные на ежемесячный капитальный ремонт 17 автомашин.

Как видите, гаражное строительство в Союзтрансе не блещет особым развитием.

Насчет общественности, насчет переключения всей работы на темпы третьего, решающего года пятилетки в Союзтрансе дело вообще обстоит плохо. До сих пор ни рабочком, ни коллектив не мобилизовали в должной мере внимание рабочей массы к задачам, стоящим перед транспортом. Рабочком проявил в этом деле полную инертность. Лучшим подтверждением этих слов является тот факт, что из 3 тысяч работников Союзтранса соревнованием охвачено лишь 540 чел., а ударничеством — 917.

Выводы? Они напрашиваются сами собой.

Ленкомтранс должен завести плановый учет всей работы, установить твердую первоочередность грузовых перевозок, заменить случайные заявки твердыми квартальными договорами с хозорганами, закрепив твердое количество транспорта на их ежедневное обслуживание.

Союзтрансу необходимо добиться твердого выполнения трансфинплана, ликвидировав прорыв; усилить, пока не поздно, гаражное строительство.

И, наконец, что самое главное — и Ленкомтрансу и Союзтрансу мобилизовать внимание общественности к выполнению стоящих перед ними задач, помня, что социалистическое соревнование и ударничество являются лучшим стимулом к выполнению задач решающего третьего года пятилетки.

Бригада „За Рулем“: Толин, Поляков, Ламберг

СИСТЕМА ШТАМПА — МЕТОД ВРЕДИТЕЛЬСТВА В ГОСПЛАНЕ БССР

БУРНО развертывающаяся промышленность и сельское хозяйство БССР предъявляют к транспорту ряд требований. Транспорт во всей системе народного хозяйства республики — сейчас узкое место. Это относится не только к основным видам транспорта — железнодорожному и водному, но и местный транспорт (автомобильный, гужевой) резко отстает от темпов развития народного хозяйства.

На фоне этого положения становится ясной роль и значение Госплана, как органа, призванного координировать работу транспорта, увязывая планы так, чтобы устранить разрыв.

Как же планировала Транспортная секция Госплана БССР развертывание транспорта и как она связывала это с растущими требованиями, предъявляемыми к транспорту промышленностью и сельским хозяйствам?

На этот вопрос бригада по чистке Транспортной секции дает один ответ: никакой увязки планов нет, предъявляемые планы, разрабатываемые ведомствами, либо просто штамповались, либо шли в архив.

Возьмем пятилетний план развития автомобильного транспорта БССР. Грузооборот — основной измеритель потребности в транспортных средствах — совершенно не рассматривался. Не имея баланса товарооборота, Госплан, конечно, не может правильно установить действительную потребность в транспортных средствах.

Это привело к тому, что автомобильная пятилетка пересматривалась четыре раза со все возрастающей численностью машин. Так, первый вариант завоза в БССР машин построен на 2.613 единиц, второй — 5.900, третий — 13.000 и последний — 24.000 машин. Никакого решительного критерия для определения потребности республики в автотранспортных средствах секция не имеет. Неудивительно поэтому, что план завоза машин оказался за первые два года нереальным: план недовыполнен на 50%.

Из контрольных цифр промышленности и сельского хозяйства на пятилетку вопросы автомобилизации выпали совершенно и, таким образом, не учтены и в финансовом плане.

В условиях необеспеченности БССР механическим транспортом Госплан должен был, казалось, заняться вопросом заполнения разрыва увеличением гужа. Не сделал Госплан и этого. Не сделал, потому что у него нет совершенно никаких данных о грузообороте по отдельным направлениям, ни о распределении грузов по отдельным видам путей сообщения, ни даже мало-мальски ценных и правильных данных об экономическом состоянии районов.

Намеченный и принятый план автомобилизации ставил во всю широту вопрос о гаражном строительстве. Между тем Госплан, начав было заниматься этим вопросом, переложил его на Главдортранс, оставшись фактически в стороне от этой важнейшей транспортной проблемы.

В вопросе политики строительства дорог Госплан действовал просто системой штампования поступающих планов. Отсутствие в Госплане данных об экономическом развитии районов, грузонапряженности отдельных участков развертывающегося социалистического хозяйства, —

все это привело к тому, что в Госплане планам Главдортранса верили на слово.

Таким образом никакого влияния со стороны Госплана на политику планирования и развития дорожного строительства как в смысле выбора объектов строительства, так и выбора самого типа дорог и мостов не было.

Вопросами увязки строительства под'ездных путей к основным дорожным магистралям со стороны совхозов, колхозов и промпредприятий, расположенных в районе прохождения дорог, Госплан почти не занимался, и строительство это предоставлено самотеку.

Госплан не преподал методологии планирования перевозок и получилось такое положение, что вопрос планирования перевозок и распределения грузов на железные дороги, воду и местные дороги фактически предоставлено воле самих грузохозов: захотят — на железной дороге, а захотят — на воду.

Транспорт — узкое место, а полтора года назад авторы пятилетнего плана БССР писали, что

„... Железные дороги БССР в их настоящем положении справляются со своими задачами, осуществляют бесперебойную транспортную работу и в перспективе могут осуществить значительно расширенный грузооборот“¹.

Вот как вредители ориентировали общественность на положении транспорта...

При всех этих бьющих в глаза безобразиях вопрос об укомплектовании аппарата Транспортной секции преданными делу рабочему классу квалифицированными работниками, казалось бы, должен был быть постановлен во всей его широте. Между тем, ни по инициативе самой секции, ни президиума Госплана этот вопрос не ставился. Больше того: в секции была создана обстановка недопущения туда свежих сил. Из 50 специалистов, предложивших свои услуги, никто не был принят. Руководил и заправлял всем этим делом инж. Бреслер.

Бреслеровщина в Госплане китайской стеной отгораживалась от проникновения в аппарат неугодных людей. Вот почему дух ныне арестованного вредителя Бреслера еще витает в стенах Транспортной секции Госплана БССР.

В Госплане БССР органами ОГПУ недавно раскрыта вредительская организация, являвшаяся прямым филиалом промпартии, Союзного бюро РСДРП ТКП во главе с бывшим председателем БелМБИТ Капаланом.

Атмосфера аполитичности, молчанки, слепой веры в авторитет, отсутствие какого бы то ни было взаимоконтроля и штамп, — все это создало почву для вредительской деятельности.

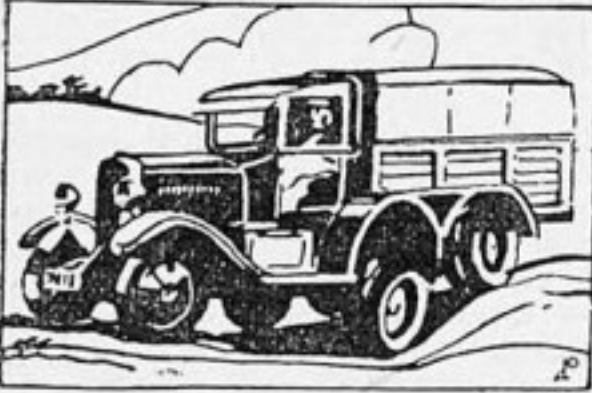
Чистка аппарата должна выбросить за борт Госплана всех молчаливиков, штамповщиков, — всех тех, кто превратил Госплан из боевого штаба социалистического планирования в орудие Рамзиных.

Минск

Б. Альтшулер

¹ Пятилетний план БССР, изд. 1929 г., стр. 219.

Шестиколесные машины - Красной Армии!



Оренбургский Автодор вносит 60 р.
Коллектив сотрудников ОТО № 5 ОГПУ вносит 81 р.
Коломенский Автодор вносит 241 р. 32 к.
Ленинградский областной отдел Автодора вносит 2500 р.
Самаркандский отдел Автодора вносит 106 р. 73 к.
Местком № 6 автобазы ВСНХ вносит 106 р. 25 к.
Брянский райавтодор вносит 31 р. 67 к.
Дагавтодор вносит 700 р.
Мипинский сельсовет вносит 10 р. 60 к.
Боровское райотделение Автодора вносит 57 р. 38 к.

Средне-Волжский отдел Автодора вносит 3500 р.
Крымский отдел Автодора вносит 250 р. 40 к.
Завком Б.-Вьясского лесозавода в Луганске вносит 30 р. 13 к.
Пролетарское районное отделение Автодора (Москва) вносит 270 р.
Западно-Сибирский отдел Автодора вносит 74 р.
Иваново-Вознесенский отдел Автодора вносит 1350 р.
Архангельский коллектив Автодора предприятий связи внес на текущий счет Госбанка 102 р. 83 к.
Начальствующий состав грузового автомобильного батальона вносит 41 р. 75 к.
Гараж Д. Г. З. (Запорожье) вносит 48 р.
Зав. курсами Автодора т. Савинков (г. Покровск) в ответ на вылазку интервентов и вредителей вносит 25 р. и вызывает всех автоработников последовать его примеру.
Рабочий Госзавода „Красный Прогресс“ т. Филоненко В. вносит 3 р. и вызывает тт. Н. Рауэра, М. Шибаева, Землянкина, П. Иванова и Скорнякова.
2000 р. собрал Немавтодор, выполнив контрольную цифру на 100%.
Красноярское городское отделение Автодора перевело Крайавтодору 500 р.
Имба-читальня „Красной Пахры“ вносит 12 р. 48 к.
Нижне-волжский краевой отдел Автодора вносит 2794 р. 71 к.
Смоленское райотделение Автодора вносит 466 р. 40 к.
Петрозаводское райотделение Автодора вносит 705 р. 06 к.
Лимовическое райотделение Автодора вносит 205 р. 81 к.
Белгородское райотделение Автодора вносит 50 р.
Нижегородский краевой отдел Автодора вносит 700 р.
Ванновское райотделение Автодора (Северный Кавказ) вносит 61 р. 96 к.
В.-Устюжское райотделение Автодора вносит 321 р. 23 к.
Брянское райотделение Автодора вносит 154 р. 86 к.
Местком № 6 автобазы ВСНХ вносит 25 р.
Иваново-вознесенский облотдел Автодора вносит 1400 р.
Коллектив Автодора хут. Песчанного (Кург. район) вносит 65 р. 46.
Сретенский райавтодор вносит 146 р. 70 к.
Березниковское райотделение Автодора вносит 153 р.
Заочник Принцев (Петрозаводск) вносит 12 р. 58 к.
Заочник Купавина И. Е. (дер. Терюшино) вносит 5 р. и вызывает всех заочников на соцсоревнование по сбору средств.
Заочник Медведев Ф. (Чудиновская МТС) вносит 51 р. 49 к., собранные им среди рабочих МТС
Каменев С. С. вносит 25 р.
Токарев (Тула) вносит 10 р.
Пролетарское райотделение Автодора (Москва) вносят 27 р. 49 к.
Нижне-волжский крайавтодор вносит 1443 р. 63 к.
Коллектив Автодора № 373 (Фряново) вносит 198 р. 10 к.
Ленинградский областной отдел Автодора вносит 10.000 р.
Рабочие и служащие ф-ки трудколоний ГУМЗ вносят 242 р. 90 к.
(По инициативе заочника Потапова П. собрано среди сотрудников госторговли и кооперации Аркадак, Балашовский район) 205 р.
Ивенский А. (Сев. край) вносит 2 р.
Сев.-кавк. краевой отдел Автодора вносит 173 р.
Заочник Потапов П. С. вносит собранные среди крестьян 79 р. 78 к.
Иркутское городское отделение Автодора вносит 53 р. 50 к.
Коллектив Автодора ст. Дебальцево (Донбасс) вносят 32 р. 08 к.
Заочник Хомяков Н. И. вносит 2 р.
Заочник Большаков М. вносит собранные среди крестьян 22 р.
Ламакинское райотделение Узавтодора вносит 265 р. и вызывает на соревнование Кокандское райотделение Узавтодора.
Борисоглебское райотделение Автодора вносит 1088 р. 06 к. и сообщает, что сбор еще продолжается.
Коллектив Автодора при Главдортрансе закончил кампанию по сбору средств. Контрольная цифра в 300 р. путем соцсоревнования между отделами перевыполнена. Всего собрано 407 р. 25 к.

Президиум Центрального совета Автодора послал всем областным, краевым и республиканским отделам Автодора телеграмму, в которой указывает, что ЦС постановил сбор средств в фонд шестиколесных машин считать законченным. Все собранные средства должны быть немедленно переведены Центральному совету, передача же колонн шестиколесок ОКДВА состоится в июле.

Президиум ЦС постановил приступить к новому сбору средств в боевой первомайский автодоровский фонд моторизации погранвойск СССР. Для проведения кампании создан специальный комитет и должны быть организованы соответствующие комитеты на местах.

Эта кампания, имеющая исключительную важность, должна быть широко популяризована в среде автодоровцев.

Ниже мы помещаем заметку об одном из первых начинаний для организации фонда — о празднике, организуемом Ленинским отделением Автодора в Москве.

Ленинское отделение первым начинает сбор

Ленинское отделение Автодора Москвы одним из первых приступает к сбору средств в фонд моторизации погранчастей СССР.

С этой целью 23 и 30 мая 1931 г. на 1 госипподроме в Москве состоится большой весенний спортивный праздник, сбор с которого

пойдет в фонд моторизации погранохраны. В программе дня 23 и 30 мая мотоциклетные гонки и рысистые испытания с выдачей именных призов, демонстрирование различных марок машин, пиротехнические постановки и т. д.

Туркменавтодор вносит 334 р. 07 к.

Слушатели курсов шоферов Кокандского райотделения Автодора собрали и перевели в совет Узавтодора 224 р. и вызывают на соцсоревнование все курсы Узавтодора.

Ленинское райотделение Автодора в дополнение к ранее собранным вносит еще 10.000 р. и сообщает, что сбор еще продолжается.

Филоненко вносит свой гонорар за заметку, помещенную в журнале „За Рулем“ в сумме 5 р. на автоколонну „Клим Ворошилов“.

Перегудов вносит 3 р. 50 к., собранные им в селе Новогонь, Арханг. района.

По инициативе заочников Примачука и Казанцева собраны среди членов артели возчиков „Гужтранспорт“ в селе Исиль-куль 27 р. 60 к. (т. Примачук, Казанцев, Лапин, Дадзита, Митин, Скляр, Ральченко, Рожкованов, Гаврилов, Кригин, Чуприн, Новожеев, Скриба, Лобачев, Тарабанов, Зинченко, Примачук П., Скляр Ф., Зройчик, Чуприн, Шевелев, Тимофеев, Афанасьев, Ремлер, Федоров и Замбо).

Коллектив Автодора ст. Термиргоевская вносит 88 р. 90 к., собранные среди следующих товарищей: предбюро коллектива Автодор Шерехина — 20 р., шофера коллектива Беловоленко — 10 р., члена бюро Иванова-Бочарова — 5 р., члена крайправления Автодора Волкова — 5 р., директора МТС Левченко — 20 р., механика МТС Аншмит — 10 р., курсанта автокурсов — 15 р. 90 к. и сотрудницы электростанции Клеваковой — 3 р. и вызывает райотделение Автодора последовать их примеру.

ВСЕГО С НАЧАЛА КАМПАНИИ ПОСТУПИЛО 174.062 р. 05 к.

В ЭТОМ ГОДУ ПРИЛОЖЕНИЕМ К ЖУРНАЛУ БУДУТ ДАНЫ 24 ВЫПУСКА БИБЛИОТЕКИ „ЗА РУЛЕМ“

ВЫШЛИ В СВЕТ:

Выпуск 1—2. А. ШТЕЙНЕР.— Моторизация и механизация современных армий.

Выпуск 2—4. Инж. И. АРГИР.— Как обучать автоделу на курсах и кружках Автодора.

Выпуск 5. Инж. В. НЕКРАСОВ.— Автомобильные дороги.

Выпуск 6. СПУТНИК ТРАКТОРИСТА.

ГОТОВЯТСЯ К ПЕЧАТИ:

М. ДЬЯКОВ.— Борьба с потерями на автотранспорте.

П. ГРИБОВ.— Военная работа Автодора.

Проф. ОРНАТСКИЙ.— Краткий курс дорожного дела для коллективов Автодора в колхозах и совхозах.

Проф. Е. ЧУДАКОВ.— Элементарный курс автомобиля.

НАЗВАНИЯ ОСТАЛЬНЫХ ВЫПУСКОВ БУДУТ ОПУБЛИКОВАНЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНО.

НАША ПОМОЩЬ ВЕСЕН- НЕМУ СЕВУ

УЧАСТИЕ АВТОДОРОВСКОЙ организации Средней Волги в посевной кампании выразилось в следующем.

Командированы в районы Сызранский, Оренбургский, Ульяновский и Безводовскую МТС ремонтные бригады из 16 слесарей и трактористов. Посланы бригады по пропуску весенних вод и организации паромных переправ на главнейшие участки.

Мастерскими Автодора и мобилизованными мастерскими разных предприятий в порядке помощи Трактороцентру изготавливается 400 поршней к тракторам.

Вулканизационная и автогенная мастерские Автодора переведены исключительно на работу по ремонту машин.

В районы направлены три члена президиума Автодора.

Кинель-Черкасским райотделением Автодора собрано и отправлено на места за 50 км от райотделения 48 тракторов „Оливер“.

Кроме этого на всех райконференциях был специально заострен вопрос о конкретных ме-



Мы освобождаемся от хлопковой зависимости. Вспашка под посев хлопка в совхозе „Пахта-Арал“ (Средняя Азия)

роприятиях Автодора в подготовке к посевной кампании. На президиуме была обсуждена директива Центрального совета об участии Автодора в посевной кампании. Соответствующие указания даны всем районным отделениям.

Сейчас Автодор участвует в конкурсе-смотре на лучшего тракториста по уходу и бережному отношению к машине и экономии горючего и смазочного. Выпущен агитплакат специально к посевной кампании.

Карцев

Самара

КОЛЛЕКТИВ ОЖИВИЛ РАБОТУ

ВСЕГО ЛИШЬ несколько месяцев как организован коллектив Автодора в N-ском полку, но работа его уже заметна.

Значительно лучше ведется сейчас работа по распространению автодоровской литературы; так, например, раньше в полку выписывался один экземпляр „За Рулем“, и то для клуба, а сейчас получаем больше 100 экземпляров. Проводятся занятия по изучению автотракторного дела.

Не отстаем и от участия в сборе средств на шестиколесные машины. 5 апреля после летучего собрания автодоровцев, где обсуждался вопрос о значении шестиколесок для Красной армии, было собрано по подписным листам 50 руб. Кроме этого в клубе полка вывешен лист взносов и вызовов.

N-ский полк

Шофер полка Голендо

УКРАИНСКИЙ АВТОЗАВОД

В ХАРЬКОВЕ, на Ивановке, в больших корпусах бывш. сахарного завода расположен автосборочный завод. Через значительную территорию завода проходит железнодорожная ветка.

Завод собрал уже много новеньких, блестящих „фордов“. Его „форды“ разбежались по колхозам, совхозам, заводам и фабрикам, органам кооперации и т. д., где в них ощущается наибольшая необходимость.

Завод ведет подготовительные работы по выпуску в 1931 г. впервые на Украине собственных автомашин большого тоннажа, типа „У-4“.

Эти работы почти закончены, и в ближайшем будущем впервые пробные автомашины после тщательного всестороннего испытания должны начать работать.

Другим значительным достижением завода является законченная подготовительная работа по выпуску советских мотоциклов. Первые из них вскоре уже будут выпущены. Производственная программа 1931 г. намечает к выпуску значительное количество мотоциклов, часть которых малолитражные а часть — большого литража

Третья работа завода — организация производства алюминиевых поршней, выпуск которых в 1931 г. предусмотрен в количестве нескольких десятков тысяч. Поршни льются для машин разных марок: „Форд“ „Шевролэ“, и др.

Далее ведется подготовительная, пока лабораторная, работа по изготовлению пробных подвесных лодочных моторов. Эти моторы изготавливаются двух типов: в 1,5 и 1,25 лш. сил.

На заводе организованы и успешно работают специальные цехи: литейный (плавка чугуна, медное и алюминиевое литье), слесарный, кузнечный, токарно-механический и модельный.

В то же время завод не имеет еще достаточного оборудования, хотя есть новейшие и усовершенствованные станки, среди которых автоматический, зубодолбежный, выбрасывающий совершенно готовые шестерни в течение 3—4 минут... Значительную часть материалов как для производства, так и для строительства завод вынужден доставать собственными силами.

На заводе наблюдается некоторая текущая рабочая сила — рабочие оставляют работу из-за отдаленности завода.

Харьков

Шплинт

АВТОДОР... ПО-КОЛОМЕНСКИ

Коломна — большой рабочий район. Имеет большие производственные единицы, как Коломенский машиностроительный завод с 16 тыс. рабочих, завод АРСЗ и др. Казалось бы, что в таком рабочем районе можно было бы вернуть автодорожскую работу, завербовать рабочий актив, повести большую массовую работу, но... не так делалось в Коломне.

Массовой работе противопоставлялась эксплуатация „Форда“ под такси, вместо руководства отделением и 33 городскими и колхозными коллективами было систематическое игнорирование постановлений президиума, подрывалась инициатива самих членов Автодора.

Бригада московского облотдела Автодора, обследовавшего работу Коломенского отделения, нашла полную неспособность руко-

водящего состава отделения во главе с его председателем тов. Козловым, отсутствие связи с коллективами, запущенную отчетность, недоплату денежных средств, безхозяйственное содержание автоимущества и т. д.

Со всеми прелестями безобразнейшего руководства Коломенское отделение пришло к кампании перевыборов автодорожских организаций по всей Московской области.

Новый состав Коломенского отделения Автодора должен учесть все обнаруженные недочеты и направить работу райотделений и его коллективов в соответствии с общими задачами, стоящими перед всей автодорожской организацией.

А. Юр

ВЫЗОВ НА СОРЕВНОВАНИЕ ПРИНИМАЮ

В ЖУРНАЛЕ „ЗА РУЛЕМ“ был напечатан вызов тов. Ульмана всем заочникам на соцсоревнование. Я, заочник села Александровка (УССР), обязуюсь сделать следующее.

Помочь нашему сельсовету и правлениям двух колхозов к 1 мая собрать средства на приобретение акций Трактороцентра. Всю эту кампанию провести путем разъяснительной работы среди колхозников и единоличников нашего села.

Заострить внимание местного сельсовета и правления колхозов на исправление всех проезжих дорог и мостов путем привлечения местного населения к трудгужповинности и добровольных воскресников.

Вызвать на соревнование окрестные сельсоветы по ремонту дорог и мостов.

с. Александровка

Заочник С. Федоренко

ОВЛАДЕВАЕМ АВТОМАШИНОЙ

КУРСЫ ПРИ УПРАВЛЕНИИ делами Совнаркома РСФСР, организованные коллективом Автодора, существуют уже второй год.

Трудности организационного периода преодолены и сейчас курсы обеспечены необходимым оборудованием (аудитория, учебные пособия, монтажная мастерская).

За год существования курсов получили квалификацию водителя машин 221 чел., из них 8 женщин.

Сейчас на курсах занимаются 200 слушателей. Идет набор в очередную группу.

По социальному положению слушателей окончившие и занимающие сейчас 70—75% рабочих, остальные — служащие. Программа обучения рассчитана на 224 учебных часа. Общий срок обучения 5 мес.

Плата за курс учебы 100 руб. Бесплатно принимаются красноармейцы по путевкам райавтодора.

Преподавание теории ведется лекционным методом с демонстрацией соответствующих наглядных пособий.

Хорошо оборудована монтажная, обильно снабжена деталями, в каждом отделении есть автомобиль.

Богатые практическим опытом инструкторы монтажной стремятся все свои знания, все умение передать слушателям. Руководы любят свое дело, любят машину, знают все болезни автомобиля и знают, как их лечить.

На ряду с этим есть целый ряд недочетов в работе курсов. Главнейшим недочетом является большой отсев слушателей, доходящий по некоторым

группам до 40%. Руководство курсами должно заняться изучением этого вопроса.

Не сдавших испытания 100% — слушателей, т. е. 10% не окончивших курсов, это говорит за то, что необходимо повести усиленную борьбу за большую успеваемость учащихся.

Курсы почти не поддерживают связи ни с окончившими слушателями, ни с предприятиями где они работают.

Отсутствует достаточно четкая согласованность теоретических и практических занятий в отдельных группах. Учебная комиссия проявляет себя слабо.

Необходимо снабдить монтажную скамьями; сейчас слушателям приходится на занятиях простаивать по два часа, это, конечно, очень утомляет, так как все слушатели работают днем.

Москва

В. К.



Осенняя пахота в совхозе „Круглик“ Краснодарского района

КАК БОРОТЬСЯ С ПРОФВРЕДНОСТЯМИ РАБОТЫ НА АВТОМОБИЛЕ И ТРАКТОРЕ

ТРУД ШОФЕРА сопряжен со многими профессиональными вредностями и опасностями.

Гараж, где приходится шоферу работать, обычно содержит в воздухе выхлопные газы и пары бензина. Муниципальный химик города Чикаго (САСШ) Шумахер после ряда анализов газов, собранных из выхлопных труб автомобилей, нашел средний состав отработанного газа: азота — 82,2%, окиси углерода или угарного газа — 9,3%, углекислого газа — 6,7%, кислорода — 1,4%, осветительных масел — 0,3%.

Анализы эти были сделаны не на утренних пробах, а после того как моторы были разогреты; при заводке же машин содержание угарного газа будет еще больше. Головные боли, головокружение, одышка, тошнота — нередкие явления среди шоферов, работающих в гаражах, особенно в больших. Молодые шоферы, непривычные к постоянному вдыханию отработанного газа, быстрее подвергаются действию его, чем шоферы-механики, постоянно работающие в гаражах. Замечено также, что холодная погода при этом влияет особенно неблагоприятно.

Кроме угарного газа вредное влияние оказывает в гараже углекислый газ, образующийся при горении и всегда находящийся в выхлопной трубе. Этот газ тяжелее воздуха и обыкновенно скопляется в нижней части помещения, особенно в гаражных смотровых ямах, вызывая головные боли.

Пары, образующиеся из бензина, с которым обычно очень небрежно обращаются в гаражах, разливают на пол и пр., производят отравляющее влияние на организм. Бензин легко испаряется: вдыхание его паров оказывает сперва возбуждающее, а затем парализующее действие на центральную нервную систему.

Гаражи обычно содержатся у нас очень грязно, на стенах копоть, сажа, в углах лежат масляные

тряпки, в воздухе носится пыль. Как правило, мы не обращаем внимания на загрязнение окон. Между тем пыльные оконные стекла задерживают от 35 до 40% дневного света, а очень запыленные до 80%. Отсюда напряжение зрения, быстрое его утомление у шоферов, механиков и пр., постоянно работающих в гаражах. Не редки простудные заболевания у работающих в неотапливаемых гаражах, особенно при долговременных работах в сырых смотровых ямах.

Для успешной борьбы с указанными профвредностями труда шофера в гараже необходимы следующие мероприятия.

Каждый гараж должен иметь вентиляцию, хотя бы простейшего типа. В больших гаражах необходимо устройство приточно-вытяжной вентиляции (с подогреванием воздуха в зимнее время). Вытяжное отверстие необходимо устраивать внизу на высоте полметра от пола или в полу (тяжелые газы будут легче удалены). Отверстие для притока воздуха обычно устраивается на высоте 3,5 метров и выше от пола. В больших гаражах, во избежание значительного скопления выхлопных газов от одновременной утренней заводки всех машин, необходимо устанавливать выезд машин в постепенном порядке.

Особенно вредны ремонтные работы, производимые на полу вблизи заводимых машин.

Регулировка машин в гараже, а не на открытом воздухе, должна быть запрещена. В благоустроенных гаражах устраиваются в стенах отверстия с гибкими металлическими рукавами, надеваемыми на глушитель для выведения выхлопных газов наружу. Гаражи необходимо возможно чаще проветривать. В небольших гаражах во время заводки, как правило, необходимо открывать наружные ворота.

Гараж должен иметь отопление; для пожарной безопасности лучше, если печная топка выходит не в самый гараж, а в соседнее помещение. Стены и потолок гаража надо время от времени белить; окна надо протирать.

Помимо легкой испаряемости бензин легко воспламеняется. Поэтому он не должен храниться в гараже. Так как бензин не гасится водой, в гараже должен находиться ящик с песком, большие тряпки, войлок для быстрого тушения или специальные ог-



Колонна тракторов в боевой готовности в совхозе № 8 Зернотреста

нетушители. Должна быть решительно искоренена широко распространенная привычка курить и бросать тлеющие спички на пол гаража. Кроме пожаров известны также случаи взрывов газов, накапливающихся в смотровой яме. Необходимо помнить, что пожар может произойти в гараже также от самовозгорания обтирочных материалов, масляных тряпок, концов и пр. Поэтому не следует складывать их в кучу. Лучше иметь для них железный, плотно закрывающийся ящик.

При запаивании бензинового бака может произойти взрыв, если предварительно не был проветрен и высушен бак; в этом случае лучше влить в бак некоторое количество нашатырного спирта. Течь из бензинопровода бака может служить причиной пожара машины.

Ожоги встречаются у шоферов во время приготовления жидкости для аккумуляторов. Следует помнить, что нужно не воду наливать в серную кислоту, а наоборот — лить струйкой серную кислоту по стенке сосуда.

Во время мировой войны у неопытных шоферов было не мало случаев ожогов лица от брызг закипевшей воды при неосторожном открывании крышки радиатора.

Из поражений электрическим током в гаражах отмечены несчастные случаи от переносных ламп при плохой изоляции проводов; это еще более опасно при потных руках, когда кожа оказывает очень слабое сопротивление электротоку.

Из механических повреждений частей тела нередко при заводе мотора пусковой рукояткой случается, что мотор „отдает“, получается поворот ручки в противоположную сторону, при чем вырвавшаяся рукоятка может сильно ударить по руке, даже вызвать перелом кости. Необходимо помнить главные правила безопасности при заводке рукояткой и не давать заводить машину посторонним людям, незнакомым с этими правилами. Необходимо убедиться, стоит ли рычажок зажигания в положении позднего зажигания, расставлять шире ноги, чтобы устранить возможность удара в колено; брать за рукоятку рукой, накладывая ладонью книзу и не загибая большой палец за рукоятку, делать полуоборот снизу вверх, как бы бросая вверх рукоятку.

Во избежание аварий в пути перед выездом необходимо убедиться в исправности машины. Главным образом должны быть проверены: 1) рулевое управление (тщательная проверка состояния тяг, шаровых соединений, поворотных цапф, смазка их), 2) система тормозов (оба колеса должны затормозиваться с одинаковой силой и одновременно), 3) степень давления воздуха в шинах, 4) туго ли завернуты гайки колес. Слишком большой мертвый ход рулевого колеса (не должен превышать 75 мм поворота точки на окружности, или около 30°) дает, особенно в недостаточно опытных руках, неуверенное управление и может повлечь столкновение.

Перед ездой должны проверяться также освещение и сигнализация. Замки дверей кузова должны быть надежными и не допускать открывания на ходу, что очень часто случается в старых машинах.

Во время ведения автомобиля, особенно по оживленным городским улицам, у шофера происходит очень сложная нервно-мозговая работа. Умственный труд (в данном случае работает главным образом мозг, органы чувств) отличается от физического тем, что при умственном труде накапливаются в организме более ядовитые продукты обмена; эти яды усталости медленнее выводятся из организма. После физической работы тело начинает отдыхать сейчас же, после мозговой напряженной работы раздражение еще продолжает действовать известное время, переутомление при нервно-мозговой работе подкрадывается незаметно, человек расшатывает свою нервную систему так, что ей нужен потом серьезный ремонт.

По постановлению НКТруда шоферы автобусных линий Москвы имеют укороченный шестичасовой рабочий день, а шоферы всех автобусных линий семичасовой рабочий день.

Имеет значение также чрезмерно большая продолжительность езды, отсутствие определенных часов работы, ночная езда и, особенно нужно подчеркнуть, недостаточность сна. Сон в особенности для водителя (так же, как и для летчика) имеет огромное значение.

Алкоголизм, так широко распространенный среди шоферов, является настоящим бичом автомобилизма, причиной значительного количества увечий, гибели водителей, прохожих и выведения из строя значительного количества машин.

В ряду многих причин значительный процент несчастных случаев, увечий шоферов и пешеходов падает на нетрезвое состояние водителя и на переутомление.

Простудные, ревматические заболевания часто встречаются у шоферов, вынужденных вести машину во всякую погоду. Закрытые кабинки, защищающие от дождя, ветра, должны быть у каждой грузовой машины. Нормы выдачи спецодежды водителей — шуба, шапка с наушниками, валенки с галошами, сапоги, рукавицы и пр., предусмотренные органами охраны труда, должны выполняться регулярно.

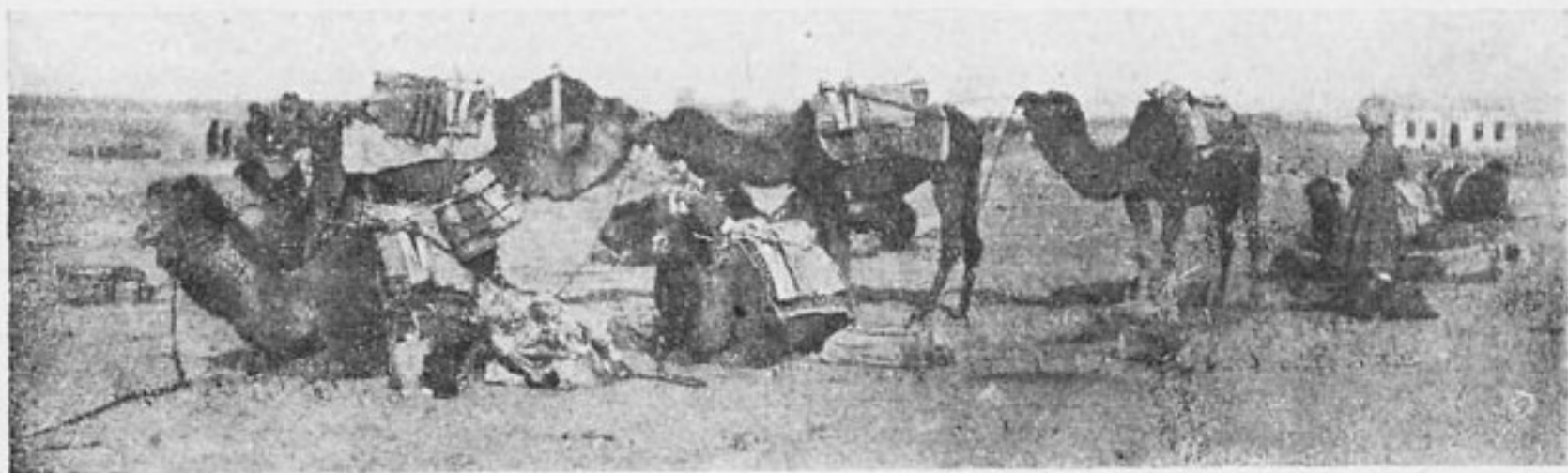
В работе тракториста имеются, помимо указанных, еще вредности для организма от постоянного шума трактора (нет глушителя): выхлопные газы у тракторов некоторых систем направляются почти в лицо водителя: пыль, поднимаемая при работе, вызывает иногда кожные болезни и раздражение глаз. Водителям необходимо предоставить возможность регулярно пользоваться баней и снабжать тракторные колонны спецодеждой и защитными очками.

Отсутствие спинки у сидения тракторов многих систем и упора для ног также дают ненужное переутомление мышц спины и ног. В этой области необходимо проработать и внести конструктивные изменения для тракторов, выпускаемых на наших заводах.

Следует пожелать также, чтобы на существующих многочисленных курсах шоферов было уделено несколько часов беседам профгигиениста для краткого ознакомления будущих водителей с профвредностями и профгигиеной шоферского труда.

ДОРОГА ЧЕРЕЗ ПУСТЫНЮ

Письмо из Туркмении



Доставка серы на верблюдах

Фото Ал. Смирнова

ВСПРОСЫ дорожного строительства и автотранспорта в Туркмении приобретают особый интерес тогда, когда они относятся к пустынной полосе. Как известно, из 444 тыс. кв. км, составляющих площадь современной Туркмении, 320 тыс. кв. км занимают пустыни и в их числе величайшие Кара-Кумы.

Не следует думать, что Кара-Кумы являются пустыней в точном смысле этого слова, что в них невозможна никакая растительная и животная жизнь. Кара-Кумы живут и очень интенсивно. Но жизнь их резко отличается от жизни оазисов или, как здесь говорят, культурной полосы.

Здесь скудность растительности и недостаток воды компенсируются пространством. Единственными „дорогами“ в Кара-Кумах до самого последнего времени были выючные верблюжьих тропы, из которых некоторые имеют или имели важное политическое и экономическое значение. К числу таких относится тропа Ашхабад—Ташауз. Тропа эта составляет часть пути из Хивы в персидский Хоросан, значение которого в прошлом было велико. Теперь эта тропа вновь приобрела значение с начавшейся эксплуатацией богатейших серных месторождений — бугров Кырк-Джюльба примерно на полпути от Ашхабада до Ташауза.

Летом прошлого года здесь построен мощный завод по выплавке серы, единственный в СССР. До сих пор наша потребность в сере удовлетворялась импортом. Кара-кумские месторождения открытые тотчас после завоевания Туркмении, вскоре были заброшены; ни одним из известных тогда способов сера из руды не выплавлялась. О них вспомнили в 1925 г. С тех пор месторождения обследовались специальными экспедициями, были подсчитаны запасы руды и серы. Запасы оказались исключительными, уступающими только запасам Северной Америки и Сицилии. Это заставило немедленно приступить к их эксплуатации.

Первоначально при проектировании завода и при подсчетах стоимости серы исходили исключительно из расчетов верблюжьего транспорта.

Однако вскоре выяснилась невозможность обслужить верблюдами все потребности завода, и для переброски стройматериалов — бревен,

которые никак не могли быть отправлены на верблюдах, — были применены грузовые автомашины „Рено“ типа „Сахара“.

Первые же рейсы этих машин показали полную возможность перехода на автотранспорт и замены „корабля пустыни“ — верблюда автомобилем. К сожалению, трудности дороги, недостаток опытных шоферов, исключительно тяжелые условия тропической жары, отсутствие запасных частей и плохо поставленный ремонт дали чрезвычайно низкий коэффициент полезного использования тоннажа и высокую себестоимость перевозок, превышающую стоимость фрахта на верблюдах почти вдвое.

Выгодность автотранспорта и здесь уперлась в дорогу. Было решено приступить к постройке через Кара-Кумы автомобильной дороги. Старая автодорожская истина подтвердилась еще раз — автомобиль заставил приступить к дорожному строительству.

Постройку дороги начали в апреле 1930 года. Эта первая автомобильная дорога через Кара-Кумы и потому она представляет значительный интерес. Строителям приходится в процессе самих работ придумывать и применять совершенно новые способы укрепления полотна, защиты его от задувания песком и т. п.

Общее протяжение дороги — 250 км — разбито на три участка. Первый участок — Ашхабад — Бахурдок — 99 км является наиболее легким. Дорожные работы на нем ограничились срытием кочкарника и расчисткой в некоторых местах дороги от наносных песков. Там, где песчаный грунт не держит и машины зарываются, полотно укреплено фашинами из ветвей песчаной акации или пучками местного растения — селина. Для защиты от наносных песков поставили изгороди из ветвей саксаула и акации.

Следующий участок — от Бахурдока до колодцев Иербента — 67 км и последний участок — от Иербента до завода — в 84 км резко отличаются от первого. Здесь собственно начинаются самые Кара-Кумы, представляющие чрезвычайно пересеченную местность. Местами близ „такыров“ растительность исчезает и появляются голые сыпучие пески, называемые барханами. „Такыры“ — лишенные растительности глинистые площадки, встречающиеся среди

песков. Весной во время дождей они представляют мелкие озера с глинистым вязким дном. В остальное время их поверхность тверда, как асфальт зимой, и автомобили не оставляют на них никакого следа. По дороге Ашхабад—Серный завод „тактыры“ встречаются часто на первом и третьем участке и редко — на втором.

На последних двух участках строителей ожидают значительные земляные, фашинные и песко-укрепительные работы.

Окончание дороги позволит наладить регулярное автосообщение с заводом не только при помощи четырехтонных „Рено“, но и машин других марок, в том числе и полутонных „фордов“.

По дороге на расстоянии 50—60 км друг от друга предусмотрено устроить особые „станции“. Езда без остановок и без отдыха сильно утомляет шоферов и уменьшает производительность труда. На станциях можно будет произвести также самый необходимый ремонт.

Доведением дороги до серного завода работа не заканчивается.

Уже решен вопрос об удлинении ее до Ташауза. К изысканиям приступят летом, а к постройке — осенью. Работать на этом участке будет значительно труднее, чем на участке до завода (здесь почти нет колодцев, а следовательно и жизни).

Значение нового участка искупает трудности постройки. Новый уча-



Работа грузовиков в пустыне

сток будет связан с железной дорогой и политическим центром республики, и отдаленный Ташаузский район сможет полностью эксплуатировать естественные богатства, которые теперь используются далеко не полностью.

Ал. Смирнов.

г. Ашхабад

ДОРОЖНО-РЕЛЬСОВЫЙ АВТОБУС

Английская автомобильная печать сообщает об успешно закончившихся недавно на Лондон — Мидлен — Шотландской жел. дороге опытах с новым автобусом, приспособленным для передвижения и по обычному шоссе и по рельсам.

На концах осей такого автобуса, несущих рельсовые колеса, подвешены на эксцентриках пневматические колеса большего, чем первые, диаметра.

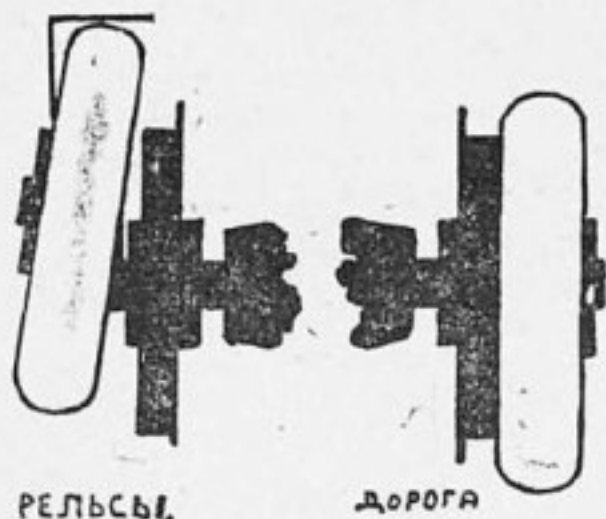
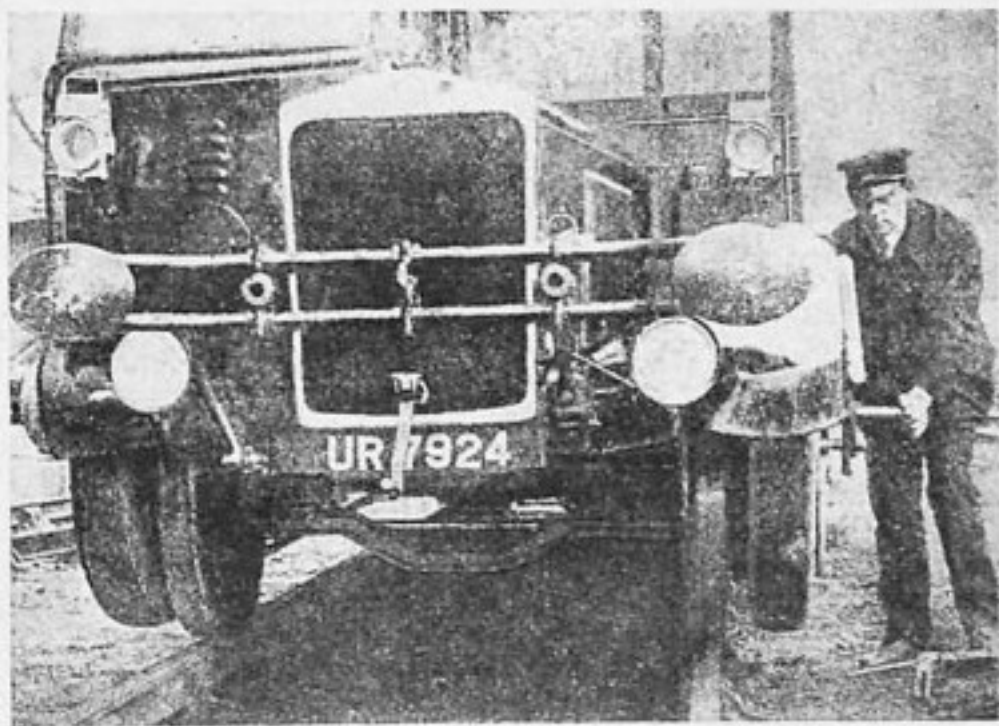


Схема устройства колес дорожно-рельсового автобуса

На чертеже показана грубая схема комбинации колес при обоих условиях передвижения автобуса. При необходимости ехать по обычной дороге пневматические колеса плотно примы-



Общий вид нового дорожно-рельсового автобуса

кают к металлическим рельсовым колесам. Имея меньший диаметр, рельсовые колеса не могут в этом случае касаться поверхности дороги.

Перестановка одних колес на другие осуществляется очень легко. Один человек тратит на эту операцию около 5 минут, а четыре человека одновременно только 45 секунд. Автобус имеет специальное название „рорэйлер“.

На снимке — общий вид нового автобуса.

Б.

ПОЧЕМУ?

Регулярно в дни получки в 4 гараже ЛСПО в Ленинграде все „под мухой“?

26 марта, в день выдачи аванса, в вечерней смене при исполнении служебных обязанностей выпили шофера Михеев и Шевкун, кладовщики Егоров и Семенов, а ответственное лицо по гаражу — дежурный техник Скоробогатов, который должен был следить за порядком, сам был в „дым“ пьян, еле ноги таскал, орал и ругался по всему гаражу.

В этом же гараже работают два брата-слесаря Сметанины. Один из них злостный прогульщик и лодырь был на-днях уволен за хулиганство, о чем было объявлено в приказе. Через день этот же прогульщик был принят в 4 гараж, но на должность шофера.

Администрация гаража не принимает достаточных мер к искоренению пьянки и к поднятию труддисциплины.

Ленинград

Стиг

Стоят в степи два трактора, принадлежащие зерносовхозу № 10? Этот совхоз перевел к себе Обливскую ремонтно-тракторную мастерскую; нужно было перевезти все имущество в совхоз для ремонта.

Отъехали около 7 км, послышался треск в картере. Монтажисты, ехавшие на тракторе, тт. Балдин и Богомазов, не обратили внимания на треск, не остановились для выяснения, отчего получился треск. В результате слетела крышка с магнето, разорвала картер и вылетел бок блока цилиндров.

До сих пор эти тракторы уныло стоят на месте аварии, а посевная кампания начинается.

Ст. Обливская

Заочник

Затерялась в бумажном потоке резолюция об организации отделения Автодора в Б.-Токмакском районе?

Коллектив Автодора при госзаводе „Красный прогресс“ после ликвидации округа, потеряв руководство, в своей работе стал хромать.

Между тем, этот район коллективизирован на 98%. Имеется МТС. На протяжении 100 км — ни одной шоссейной дороги.

Есть все возможности для работы Автодора, которая сберегала бы немало средств, затраченных на ремонт поломанных машин по этим „буйным“ дорогам.

г. Б.-Токмак

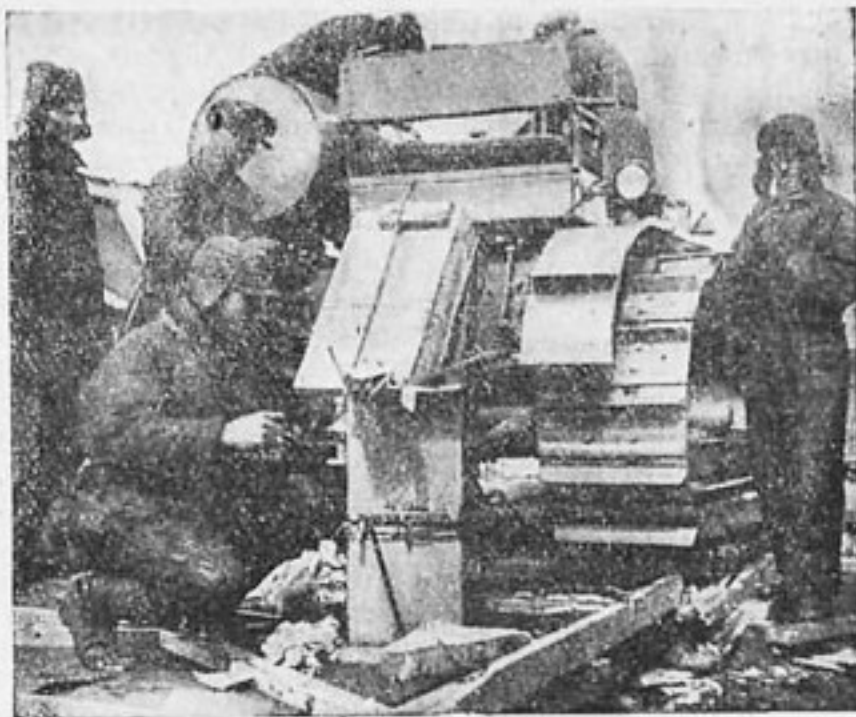
Автокор

Непечатый край работы по дорожному строительству, а дорожная секция Автодора в Калуге со дня ее организации ни разу не собиралась, а прошло ведь уже полгода.

Время не ждет, нужно расшевелиться.

Калуга

Шофер



Совхоз „АМО“ Нижне-волжского края. Сборка тракторов „Катерпиллар“, прибывших в совхоз в количестве 20 штук

Под откос опрокинулась полутонная автомашина, принадлежащая совхозу в Жиличах Бобруйского района.

В один из пасхальных дней с целью антирелигиозной пропаганды машина выехала на шоссейную дорогу катать детей, но быстрая езда и пьяный шофер привели праздничную прогулку к плачевным результатам. Кабинка и другие машинные части сломаны, 5 человек ранено и один убит.

Кто виноват в организации таких прогулок?

Рогачев БССР

А. Голендо

Разбил „Форда ДА“ шофер автобазы Харьковского тракторного завода Топчин, налетев на столб при переезде железной дороги, обгоняя автобус.

За это „ухарство“ его включили в бригаду слесарей по ремонту разбитого „Форда“.

В этом же гараже шофер Коньков, не успев выехать из гаража разбил легковой „Форд“. Администрация за это пересадила Конькова с „Форда“ на „Автокар“. Этот же молодец в первый же день работы, не успев выехать из гаража, ударил о камень и погнул переднюю ось и рулевые тяги и в наказание за это его пересадили на другую машину.

Странно, что эти аварии нигде не зафиксированы. Не потому ли, что это свои люди... ибо администрация и завком к другим относятся не так милосердно.

Харьков

Шофер

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Срочно требуется хороший мотоцикл, сил 5—6, стоимостью на 1500 руб., желательно одиночку.

Предложения адресовать: ЦЧО, г. Орел, Ленинская ул., 5. обувная ф-на им. Коминтерна Ж. Ф. СПРОГИСУ.

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“