

ЗА РУЛЕМ



ЖУРН - ГАЗЕТНОЕ
ОБЪЕДИНЕНИЕ
1932

6

Поставим
дорожное строительство
в центр внимания
всей автодорожной работы!

В южных районах СССР строительство
дорог уже началось.



ЗАДАЧИ АВТОДОРА в дорожном строительстве последнего года пятилетки

На пороге второй пятилетки безрельсовый транспорт продолжает оставаться отсталой отраслью народного хозяйства. В то время, как по многим отраслям пятилетка уже выполнена и перевыполнена, намеченный на первое пятилетие план дорожного строительства выполнен лишь в небольшой части. И соответственно этому постановлением XVII партконференции планирующие и дорожно-строительные организации обязываются дать дорожному строительству более высокие темпы роста, чем по другим видам транспорта.

В настоящем, заключительном году первой пятилетки нам предстоит выстроить несколько тысяч метров новых мостов и тысячи километров новых дорог. Программа дорожного строительства 1932 года — это тот безусловный минимум, который необходим для освоения растущего из года в год грузооборота. Это — тот минимум, который края и области должны не только выполнить, но и перевыполнить, выдвигая свои расширенные и дополненные встречные планы.

Опыт строительства 1930 и 1931 гг. показал те огромные возможности, которые дает правильно примененное и использованное участие населения в дорожном строительстве и в деле содержания дорог, столь же важно, как и самое дорожное строительство. Этот опыт дал право перенести центр тяжести дорожного строительства в настоящем году на общественную его форму — трудовое участие населения в дорожном строительстве.

СОДЕРЖАНИЕ

А. ЯЗЫКОВ.— Задачи Автодора в дорожном строительстве последнего года пятилетки	1	Проф. Н. ВЕТЧИКИН.— Лесные и железнодорожные дороги	16
М. И.— Планирование и регулирование дорожного хозяйства совхозов, МТС и колхозов	3	Инж. С. НОТОВ.— Рационализированная обработка подшипников автомобильных двигателей	19
М. С.— Дорожное строительство в зерносовхозах	4	Н. Ф.— Шесть указаний т. Сталина в практику работы автотранспорта	22
М. НАДЕЖДИН.— Больше внимания строительству дорожных машин	6	Р. БЕРКОВСКИЙ.— О шофере ударнике	23
Инж. С. ШЕЛЯПИН.— Овладеем новейшей техникой дорожных покрытий. Добьемся выпуска советских холодных асфальтов	8	Гаражная смекалка	15
Аэросанный пробег Ленинград—Москва	11	А. СМЕРНОВ.— Новая автотрасса Чарджуй-Ташауз	29
Тих. РАВОВ.— Автодорожцы Московской области должны сделать свои дороги образцовыми	12	Новости мировой автодорожной техники	28
Инж. Н. СИНЕЛЬНИКОВ.— Строительство дорог повышенного типа в 1932 г.	14	Рабселькоры-автодорожцы пишут	30
		На общественный суд	32

В номере 36 иллюстрации

Март 1932 г.



Необходимость дорожного строительства понятна широким трудящимся массам, и кампания по дорожному строительству или „дорожный месячник“ всегда находит отклик в трудовой деревне. Но — и опыт 1930 и 1931 гг. показал это особенно ясно — этот энтузиазм масс дает результаты лишь там, где он был организованно поддержан, направлен по определенному плану, снабжен надлежащим техническим руководством. Там, где этого не было, процент выполнения оказался позорно низким, а самый план, со ссылкой на трудности выполнения, был оппортунистически объявлен нереальным.

Большие обязательства налагают перспективы дорожного строительства в текущем году не только на плановые и дорожные органы, но и на широкую советскую общественность, на комсомол и особенно на **автодорожные организации**, представляющие в деле дорожного строительства общественный авангард.

Первый всесоюзный съезд Автодора отметил особую важность трудового участия населения в дорожных работах настоящего года и мобилизовал внимание всех автодорожных организаций вокруг этого вопроса. На основании анализа успехов и прорывов в организации трудучастия в различных районах и республиках, съезд Автодора утвердил ряд положений, которыми должны руководствоваться автодорожные организации в дорожном строительстве. Эти положения, вынесенные съездом в резолюции по докладу о перспективах дорожных работ с трудучастием населения, а также постановления ВЦИК от 10 августа 1931 г., должны быть положены в основу работ всех автодорожных организаций в настоящем году.

Напомним только два момента. Во-первых — **обезличка** должна быть окончательно уничтожена в деле дорожного строительства — отдельные участки дорог должны быть прикреплены к определенным пунктам и организациям, за них отвечающим. **Не должны быть дороги без ответственного хозяина.**

Второе. Постройкой дороги дело не кончается. **Ремонт дороги и правильное ее содержание не менее важны, чем ее постройка.** Об этом, в погоне за цифрами выполнения плана, иногда забывают строящие организации. Вот что сообщает, например, инженер Оренбургской конторы Союззернотреста: «Дирекция не учла важности ремонта и содержания грунтовых дорог, и все ремонтные бригады были расформированы... Конечно, все грунтовые дороги изо дня в день стали превращаться в бесформенную массу».

Дорожный план должен быть выполнен и перевыполнен. Мы не должны отступать перед трудностями, а преодолевать их, твердо помня указания вожди: «Реальность нашего производственного плана — это миллионы трудящихся, творящие новую жизнь».

А. Язынов

Автодорожцы! Обеспечим выполнение шести исторических условий тов. Сталина во всей работе по дорожному строительству в заключительном году социалистической пятилетки

ПЛАНИРОВАНИЕ И РЕГУЛИРОВАНИЕ

дорожного хозяйства СОВХОЗОВ, МТС И КОЛХОЗОВ

Беседа с зам. начальника транспортного управления Наркомзема Союза ССР т. Зеньковым

До последнего времени в Наркомземе лишь один работник занимался дорожным строительством в совхозах и колхозах. Дело сводилось к тому, что он согласовывал все заявки объединений, подведомственных Наркомзему, на снабжение дорожного строительства оборудованием, дорожными машинами, снаряжением, стройматериалами.

Между тем все очевиднее становилось, что возрастающее в огромных размерах дорожное строительство в системе объединений Наркомзема требует от него действительного регулирования и планирования.

По постановлению высших директивных органов при Наркомземе организован специальный планирующий и регулирующий аппарат — транспортное управление, которое ведет практическими вопросами эксплуатации автопарка и дорожка в сельском хозяйстве и вопросами строительства дорог.

До последнего времени отсутствие плана в дорожном строительстве наших совхозобъединений, колхозобъединений и МТС чувствовалось на каждом шагу. Не было единого плана дорожного строительства в важнейших сельскохозяйственных районах, не учитывалось производственное, экономическое значение того или иного направления новых дорог для наших крупных сельских хозяйств. Наши объединения строили дороги вразброд. Даже в одном и том же районе совхозы, МТС и колхозы проводили дороги без взаимной увязки, единого планирования, не говоря уже о совместной работе, о взаимной помощи.

При громадной потребности в дорожных машинах и их нехватке особенно важна организация мощных дорожных отрядов, их своевременные переброски в районы наиболее острой нужды в дорожном строительстве. До сих пор этого нельзя было добиться. В одних местах дорожные отряды работали с большими простоями, с малой нагрузкой, в то время как в других, ближайших, районах наблюдалась огромная нужда в дорожных машинах.

Даже в одной и той же системе зернотреста нельзя было добиться, чтобы дорожные отряды равномерно обслуживали все совхозы. Директора зерносовхозов произвольно задерживали у себя дорожные отряды.

Транспортное управление Наркомзема получает возможность регулирования работы дорожных отрядов в своих объединениях, перебрасывать их по мере надобности не только



На строительстве дороги

из совхоза в совхоз одной системы, но и в совхозы, других систем.

До сих пор дорожные отряды совхозов недостаточно обслуживали дорожные нужды колхозов в обмен на ту рабочую силу, которую колхозы могли бы предоставить совхозам. Транспортное управление Наркомзема должно связать и урегулировать дорожное строительство совхозов и колхозов, объединить их строительные дорожные средства, рабочие и технические силы, объединить руководство строительством, установить его единые нормы, нормы эксплуатации дорог и автопарка, правильного надзора за дорогами, обязательного для всех объединений системы Наркомзема.

В первую очередь перед транспортным управлением стоит задача сочетать планы дорожных работ отдельных наших объединений, пересмотреть проекты этого строительства, их обоснование; оно должно улучшить проектирование строительства, усилить его инспектирование, обеспечить строительство дорожными машинами, техническими силами и руководством, и особенно — связать строительство совхозов, колхозов, МТС в одном и том же районе, наиболее целесообразно использовать имеющиеся в наличии дорожные строительные ресурсы.

Наркомзему пока располагает очень скудным материалом о том, что происходит на местах с дорожным строительством, как используется в сельском хозяйстве автопарк. Мы затронули от наших объединений необходимые сведения и даные.

— Не будут ли совпадать функции транспортного управления Наркомзема с работой Цудортранса и Главдортранса, не будет ли параллелизма в работе?

— Мы принимаем меры, чтобы добиться полной согласованности с Цудортрансом и его системой. Конечно, необходим полный контакт с дорожными органами. Общими усилиями мы должны добиться улучшения дорожного дела и эксплуатации автотранспорта в наших совхозах, МТС и колхозах в полном соответствии с агрикультурными и производственными задачами наших социалистических хозяйств, их усиливающимися грузооборотом и связью с промышленными центрами.

М. И.



Узбекистан. Дехкане ремонтируют мост через реку Шават

Союзфото

Дорожное СТРОИТЕЛЬСТВО В ЗЕРНОСОВХОЗАХ

При достижениях в выполнении основных показателей пятилетнего плана по зерносовхозам (план, как известно, в основном перевыполнен в 3 года) план дорожного строительства ими недовыполняется.

Строительство новых дорог по зерносовхозам выполнено в 1931 г. в размере 75% плана, изыскание дорог — на 55%, строительство мостов — на 25%. Только ремонт существующих поселочных дорог выполнен на 210%.

План дорожных работ на 1932 г. сокращен по сравнению с 1931 г. Всего намечено провести 5 000 км новых дорог против 7 700 км в 1931 г., хотя при предстоящем разукрупнении зерносовхозов и увеличении грузового потока потребность в новых благоустроенных дорогах несомненно увеличится. Она выражается по подсчетам Зернообъединения в 10 000 км протяжения новых дорог. Потребность, следовательно, будет удовлетворена лишь в половинном размере.

Зерносовхозы жалуются на значительное снижение ассигнований на дорожное строительство. Но в то же время дирекции зерносовхозов очень мало делают для использования собственных ресурсов на улучшение дорожного строительства. Более того, наличные дорожные отряды не используются в полной мере и с наибольшей уплотненностью.

Наблюдаются большие простои сложных дорожных машин в зерносовхозах. Это объясняется тем, что директора крайне неохотно выделяют механическую тяговую силу для дорожных работ.

Необходимо усилить тяговую силу дорожных отрядов. Только при этих условиях зерносовхозы могут добиться выполнения и перевыполнения планов дорожного строительства.

Опыт крымских и других зерносовхозов показывает, что там, где дорожные отряды располагают в достаточной мере мощными тракторами, современными дорожными маши-

нами и опытными кадрами, — там темпы дорожных работ в значительной мере превышают американские.

В системе Зернообъединения имеются 153 зерносовхоза, а дорожных отрядов только 110.

Отсюда вытекает межсовхозное значение этих отрядов. Они должны одновременно обслуживать несколько ближайших зерносовхозов. Но тут часто наблюдается со стороны директоров зерносовхозов другая тенденция. Недостаточно уплотняют работу дорожных отрядов на собственной территории, они в то же время крайне неохотно предоставляют отряды для обслуживания дорожных работ других зерносовхозов.

Своевременная переброска дорожных отрядов из одних зерносовхозов в другие крайне необходима. Этим обуславливается успешное выполнение дорожно-строительной программы по всем зерносовхозам. В этом году рисовые совхозы, перешедшие в систему Зернообъединения (старые и особенно вновь организуемые), потребуют усиленного обслуживания дорожными отрядами на ирригационных и дорожных работах.

Переброска дорожных отрядов должна производиться с наибольшей точностью, согласно намеченному плану.

Опыт прошлого года показывает, что там, где дорожные отряды исправно работали, где дороги зерносовхозов и подъездные пути к сыпным пунктам приведены в хорошее состояние, — там автопарк Союзтранспорта давал высокие показатели в выполнении плана переброски зерна.

Но, как справедливо жалуются в дорожном отделе Зернообъединения, хорошие дороги были в полной мере использованы, а опыт не был учтен. О состоянии дорог забыли тотчас же, как только горячий период переброски хлеба-зерна прошел.

Дороги нуждаются в постоянном кадре и исправлении. Необходимо дальнейшее расширение и улучшение дорог. Надо иметь в виду, что потоки грузов в зерносовхозах должны в этом году в значительной мере увеличиться.

Необходимо это учесть заранее. Необходимо уже готовиться к строительству и ремонту дорог. Плохое состояние дорог ранней весной самым отрицательным образом отразится на передвижении тракторных колонн с их прицепными орудиями с участка на участок, а также на осеннем грузообороте.

Многие дорожные отряды крайне нуждаются в пополнении своего состава, особенно в снабжении их грейдерами. Зернообъединение не договорилось еще с промышленностью о снабжении дорожных отрядов зерносовхозов дорожными машинами. Пока Наркомат тяжелой промышленности гарантирует снабжение лишь в размере 20% намеченного плана. Это ставит под угрозу план выполнения дорожных работ в зерносовхозах.

Наша общественность, и в первую очередь автодорожская общественность, должна сигнализировать об этом, принять все меры для

того, чтобы специально выделенные заводы усилили выпуск дорожных машин.

Мы еще до сих пор не производим важнейших дорожных машин — грейдеров. Без них затрудняется достаточное оборудование мощных дорожных отрядов, механизация дорожных работ. Надо в этом деле освободиться от импортной зависимости.

Наши заводы очень медленно переключаются на производство дорожных машин и необходимых частей к ним.

Необходимо немедленно приступить к изготовлению необходимых частей для дорожных машин. Нужно, чтобы автоуправление Зернообъединения и Наркомзема, организации зерносовхозов и соответствующих заводов обратили внимание на усиление выпуска дорожных машин и их ремонт к началу дорожных работ.

Особенно ответственна роль автодорожских организаций при дорожных отрядах. Автодорожская организация в целом должна явиться мощным помощником, аппаратом общественного содействия выполнению плана дорожных работ в зерносовхозах

М. С.

ЧЕМ ПРАКТИЧЕСКИ МОГУТ ПОМОЧЬ АВТОДОРОВЦЫ ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ

XVII партийная конференция постановила: «Во втором пятилетии по дорожному и шоссе-ному строительству и автомобилизации обеспечить более быстрый темп развития, чем по другим видам транспорта».

Чтобы выполнить это постановление нужно не только полностью реализовать программу дорожного строительства 1932 г., но и ликвидировать большую задолженность, оставшуюся от прошлых лет.

Выполнение поставленной задачи во многом зависит от активности автодорожских организаций, от степени их содействия дорожному строительству.

Какие же задачи стоят перед автодорожскими организациями в этом году?

Надо проверить правильность плана дорожного строительства с трудовым участием населения, выяснить его эффективность и стать инициаторами встречных планов.

Надо поставить под общественный контроль своевременность выполнения всех обязательств, вытекающих из плана — предоставление инструментов, оборудования и рабочей силы.

Надо выяснить, насколько четко распределены объекты работ между заинтересованными учреждениями и хозорганами, совхозами, колхозами и МТС. Необходимо добиваться выполнения дорожных работ в точно установленные сроки.

Автодорожские организации должны содействовать доведению планов дорожного строительства с трудовым участием населения до каждого колхоза и бригады, до каждого колхозника и единоличника.

Необходимо максимально использовать оставшийся зимний месяц для заготовки и подвозки материалов к месту дорожных работ.

В этом году нужно широко организовать машинно-дорожные станции, скомплектовав их из простейших дорожных машин преимущественно с конной тягой.

Нужно принять срочные меры к широкому охвату колхозов, совхозов и МТС коллективами Автодора, проводя на практике боевой лозунг: «Ни одного колхоза, совхоза и МТС без автодорожского коллектива».

Необходимо добиться конкретного участия в дорожных работах каждого автодорожского коллектива и отдельных членов общества, применяя метод контрольных заданий по участию в строительстве и ремонте дорог и дорожных сооружений, по охране отдельных участков дорог, по изготовлению простейших дорожных снарядов и т. д.

Автодорожские организации должны играть ведущую роль в проведении месячников и декад дорожных работ с трудовым участием населения, личным примером своих членов, способствуя развитию социализации и ударничества.

Коллективы Автодора должны практиковать в широких размерах посылку специальных бригад помощи подготовке и проведению дорожных работ.

Особое внимание должно быть уделено выращиванию новых кадров — организаторов трудового участия — и внедрению шести условий тов. Сталина во всю работу по дорожному строительству текущего года.

Больше внимания

строительству дорожных машин

На первом Всесоюзном съезде Автотора представитель Цудортраса жаловался, что механический парк дорожного хозяйства крайне плохо снабжался нашей промышленностью в течение 1931 г. (план снабжения дорожного строительства паровыми катками выполнен на 4%, камнедробилками—на 50%, тяжелыми грейдерами—на 0%, автогрузовиками—на 30%). Еще хуже дело обстояло в 1930 г. и в предыдущие годы.

Хорошо известно, что для успешного выполнения намеченного широкого плана дорожного строительства необходима механизация работ, снабжение дорожных отрядов машинами и агрегатами. Если в 1931 г. план дорожных работ в Ленинградской области блестяще выполнен и перевыполнен, то это в значительной мере благодаря тому, что широкое трудовое участие населения было органически увязано с механизацией дорожного строительства: 96% земляных работ выполнено машинным способом.

Уже 8 месяцев существует Дормашобъединение, но автоторовская общественность очень мало осведомлена о том, как работают заводы этого объединения, в какой мере действительно произошла специализация заводов, какие именно машины они производят, какой эффект дает выпуск специальной продукции этих заводов в смысле механизации дорожных работ.

Для характеристики положения достаточно сказать, что за последнее полугодие дорожная секция ЦС Автотора ни разу не занялась всесторонним выяснением работы Дормашобъединения, ближайших перспектив, «узких мест» в работе. Связь и «взаимодельствие» Дормашобъединения с дорожной секцией ЦС Автотора пока лишь выразились в том, что объединение прислало в секцию свой конъюнктурный обзор за 1931 г. Но этот обзор, присланный в январе, не подвергался еще к началу марта обсуждению в дорожной секции ЦС Автотора.

Дормашобъединение—довольно замкнутое, «молчаливое» учреждение. Руководители объединения делятся информацией главным образом об «узких местах», которые расширяются ими крайне пессимистично.

Известно, что за последнее время осуществляется разукрупнение промышленных объединений. Дормашобъединение с самого начала «разукрупнено», оно объединяет всего пять заводов, в том числе лишь четыре завода по производству специальных дорожных машин, пятый завод производит локомотивы. Но аппарат объединения—подать укрупненному тресту с большой сетью заводов. Аппарат помещен в двух самостоятельных помещениях. Это создает большие неудобства

в работе. Если же сложить количество сотрудников обоих помещений и разделить сумму на количество заводов (на пять), то создается большое чувство неловкости. Выходит, что каждый завод обслуживается, планируется и опекается в центре слишком большим количеством сотрудников.

По существу, несмотря на «разукрупнение», получилось крупное и громоздкое для пяти заводов объединение. Особенно, если иметь в виду, что к объединению прикомандированы особые представители отдельных заводов, входящих в состав объединения на правах представителей «колоний» при «метрополии».

Дормашобъединение получило четыре завода для производства специальных и сложных машин. Крупнейшие из заводов—Онежский (Петрозаводск), Кременчугский и Краснодарский. Они реконструированы, довольно хорошо оборудованы, реконструкция двух заводов еще продолжается. Требуется еще некоторое дооборудование.

В 1931 г. заводы (вместе с локомотивным) выпустили продукции на 43,5 млн. руб., в том числе грейдеров легкого типа 660 шт. против плана в 450 шт., грейдеров среднего типа 411 шт. против плана в 700 шт. Производство сложных грейдеров встречало затруднения в освоении конструкций и производственных процессов. Так, тяжелых грейдеров (3-метровых) выпущено всего 2 шт., вместо намеченных 80 шт., Рыбинский завод выпустил 40 моторных катков; нехватка соответствующего стандарта стали не дала возможности шире развернуть это производство. Краснодарский завод удачно справляется с выпуском паровых катков.

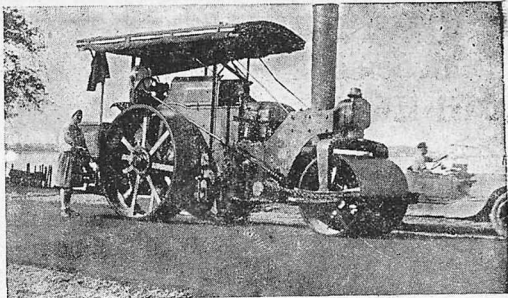
Заводы производят в значительном количестве (800 шт. к 1 января), прицепные катки, утюги тракторные—200 шт., утюги конной тяги—463 шт., свальные молотки до 200 шт., тракторные ползуновые лопаты—1228 шт., а также снегочистилки и камнедробилки.

План 1931 г. выполнен заводами не более чем на 70%. Но и в недостаточном количестве продукция уже является значительным, эффективным вкладом в усиление механизации дорожных работ с начала наступающей дорожно-строительной кампании.

Характерной чертой является то, что основные заказчики—МТС, зерносовхозы, колхозы—требуют главным образом сложные дорожные машины и агрегаты, которые лишь впервые начинают у нас производиться. Вопросы нашей конструкции новых сложных дорожных машин и реконструкции иностранных машин в соответствии с нашими условиями производства и эксплуатации машин—чрезвычайно злободневны. Мероприятия Дормашобъединения в области конструирования но-

Союзфото.

**Аджаристан (ЗСФСР).
Укатка асфальта на
шоссе Батум-Тамара**



вых дорожных машин мало известны, не подвергаются обсуждению дорожных органов, не согласованы ни с Цудортрансом, Наркомземом, ни, тем не менее, с ЦС Автодора.

Выпускаемые заводами Дормашоб'единения моторные катки вызывают возражения,—они очень удлинены, происходит неравномерная нагрузка, особенно на передние колеса. Также не совсем удовлетворяет каток типа «Буффало»; до сих пор недостаточно разработана конструкция мелких катков.

Отдел производства и рационализации Дормаштреста занят в настоящее время разработкой улучшенных конструкций ряда сложных дорожных машин. Интерес вызывает проект создания дорожного комбайна: проект конструкции типа «Трексон» предусматривает установку на раме моторного трактора трех разных механизмов, которые одновременно или разновременно будут выполнять различные операции

Учитывая опыт 1931 г. и перспективы снабжения металлом, план Дормашоб'единения предусматривает выпуск продукции в 1932 г. на сумму 45 млн. руб.—лишь на 2 млн. руб. больше, чем фактический выпуск 1931 г. Успешное (100%) выполнение плана в течение января—февраля 1932 г. показывает, что план этот вполне реален. Заводы должны были бы выступить со встречным планом. На это должны были обратить внимание автодорожные организации этих заводов.

В Дормашоб'единении ничего не знают о работе автодорожных коллективов; очень мало известно, в какой мере фиксируется внимание рабочей общественности заводов на выполнении и перевыполнении производственного плана.

По плану, заводы Дормашоб'единения должны дать в этом году 1200 легких грейдеров, 850 средних, 50 тяжелых (3,6 м.), 2650 тракторных утюгов, 1750 утюгов конной тяги, 1840 ползучковых лопат, 160 моторных катков, 400 снегоочисток, 15 паровых катков, 300 камнедробилок, 260 свайных молотков.

Руководители Дормашоб'единения указывают, что наибольшие затруднения вызывает несвоевременная поставка заводам металла

требуемого количества и качества. Это ставит под угрозу выполнение производственной программы. Заводам приходится всячески изобретать в замене одних материалов другими, что задерживает темп производства и удорожает иногда себестоимость продукции.

Успешное производство дорожных машин упирается в недостаточный еще объем продукции нашей металлургической промышленности, в нехватку металлов,—таков вывод руководителей Дормашоб'единения.

Вот что мы читаем по этому поводу в конкуртном обзоре Дормашоб'единения: «Фондами на I квартал 1932 г., с учетом остатков на 1/1—32 г. заводы обеспечены почти полностью, но при почти полном использовании выходящих остатков. Положение осложняется тем, что по чугуну в январе—феврале занаряжается только 30—40% выделенных в эти месяцы фондов. В марте, судя по ожидающимся общим фондам за этот месяц, можно рассчитывать на отгрузку примерно в тех же размерах».

Тут, очевидно, дело не столько в своевременном выпуске заводами разных металлов, сколько в их погрузке. Транспорт задерживает доставку материалов. Нужно всеми мерами настаивать на том, чтобы материалы своевременно доставлялись на заводы Дормашоб'единения.

По вине ж.-д. транспорта на складах заводов об'единения скопилось большое количество дорожных машин, готовых к эксплуатации. До начала дорожных работ остаются считанные недели. Крайне важно использовать и те сложные машины, которые выпущены заводами в январе—феврале, а на складах заводов об'единения скопляются машины, выпущенные еще раньше.

Цудортранс и ЦС Автодора должны оказать содействие заводам Дормашоб'единения в отгрузке машин, должны всеми мерами воздействовать на НКПС в смысле усиления подачи вагонов. Само Дормашоб'единение должно энергично действовать в этом направлении. Дорожная секция ЦС Автодора должна в самое ближайшее время принять участие в улучшении работы заводов, изготовляющих дорожные машины.

М. Наедин

ОВЛАДЕЕМ

новейшей техникой дорожных покрытий

ДОБЬЕМСЯ

выпуска советских холодных асфальтов

У нас до сих пор применяется исключительно горячий способ асфальтирования. Асфальтовая смесь (будет ли то литой асфальт или асфальтовые бетоны и растворы) укладывается на основание дороги и уплотняется, будучи нагретой при применении битумов до температуры в 170° — 180° Ц, а при применении пеков—в 110° — 120° Ц.

Этот способ сложен в производстве и требует для успешности результатов самого тщательного соблюдения технических правил.

Так, для приготовления асфальтового бетона или раствора требуется дорогое механическое оборудование, которое приходится еще выписывать из-за границы.

Каменные материалы тоже должны быть нагреты до высокой температуры, что требует дополнительного расхода топлива и особых приспособлений.

Для производства горячих асфальтов нужны высококвалифицированные рабочие, так как нельзя допускать ни перегрева битуминозных материалов, ни их недогрева. И то и другое вредно отзывается на результатах асфальтирования.

Укладка горячего асфальта не допускается при влажном основании, и все сложное производство приходится приспособлять к состоянию погоды. Все эти обстоятельства давно уже заставляют искать более простых способов производства асфальтовых работ.

В результате этих изысканий постепенно начинает усиливаться идея асфальтирования холодным способом.

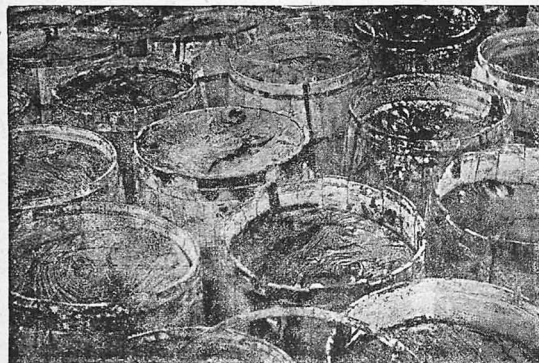
Одним из пионеров в области холодного асфальтирования следует считать германского инженера Дамман (Эссен), по имени которого назван созданный им тип холодного асфальта (дамман-асфальт).

Дамман-асфальт по первоначальной идее представляет собой смесь из мелко размолотых (величина частиц не крупнее 2 мм) каменных пород или доменных шлаков с небольшой добавкой (5—6% по весу) битума или мягкого пека с низкой точкой плавления.

Так как поверхность излома каменной породы не должна быть ни слишком гладкой, ни слишком ровной, а сама порода предпочтительнее средней плотности, то для создания скелета дамман-асфальта больше всего подходят кристаллический или твердый ракушечный известняк, доломит, молотый доменный шлак и базальт, подвергнутый соответствующей обработке.

В противоположность асфальтовому раствору, изготовляемому из минеральной смеси с минимумом пустот, причем битуминозные материалы служат в качестве сцепляющего материала, дамман-асфальт смешивается по принципу макадама, согласно которому минеральная его часть служит в смеси прочным скелетом, а битуминозные материалы играют роль скорее смазывающего, чем связующего вещества.

Для приготовления дамман-асфальта минеральная масса предварительно высушивается, после чего перемешивается с нагретым до



Союзфото

Бочки тугоплавкого асфальта, предназначенного для нужд дорожного строительства

жидкого состояния битуминозным материалом. Готовая смесь может лежать на открытом воздухе в кучах и расходуется по мере надобности. До укладки в дело смесь представляет собою рыхлую, несвязанную массу, которую можно сжать в руке в комок, но которая после этого легко распадается.

Дамман-асфальт укладывается на прочном, уже устоявшемся основании,—напр., старые мостовые или шоссе,—в качестве самостоятельного покрытия типа трамбованного асфальта. Рыхлая его масса рассыпается и выравнивается по поверхности основания слоем, в два раза превышающим проектную толщину покрытия. Затем дамман-асфальт подвергают укатке легким ручным катком весом до 200 кг, который при помощи добавочных грузов постепенно доводится до 600 кг. Укатка является сравнительно простой и не уплотняет дорожную одежду окончательно—дальнейшее ее уплотнение достигается в результате движения.

Этот способ приготовления и использования холодного асфальта Даммана нуждается, с точки зрения требований, предъявляемых к дорожным покрытиям, в некоторых поправках.

Во-первых, составление минеральной смеси по принципу макадама лишает дамман-асфальт способности сопротивляться такому тяжелому движению, какое способны вынести асфальтовые бетоны и растворы. Поэтому рациональнее подбирать минеральную часть по принципу минимума пустот.

Во-вторых, следует увеличить максимальный размер фракций по крайней мере до 10—12 мм; этим будет достигнута большая шероховатость поверхности холодного асфальта, что гарантирует большую безопасность конного движения по ней.

В-третьих, дамман-асфальт является холодным только при укладке его в дорожную кору, самое же приготовление асфальтовой смеси требует все-таки нагрева и специальных машин для перемешивания.

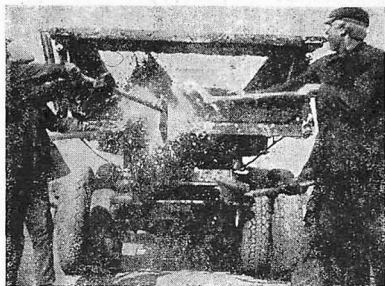
Эти обстоятельства уже несколько лет учтены за границей, и, например, в Англии одно акционерное общество изготовляет особую холодную смесь «колпровию», типа мелкозернистого бетона, из которой с успехом были изготовлены дорожные одежды на многих западных дорогах с большим движением.

В этой смеси связующим веществом служит очень твердый битум, который можно механическим путем обратить в мельчайший порошок.

В качестве минерального материала употребляются гранит, некоторые базальтовые породы, известняки и гравий хорошего качества. Размельченные до крупности от 2 до 12 мм эти породы смешиваются в определенных пропорциях с песком и каменной мелочью, получаемой при механической бойке щебня, значительная часть которой по своим размерам может служить в качестве заполнителя. Поэтому самого заполнителя (в виде портланд-цемента или известняковой муки) берется в смеси всего 5%. После добавления к этой смеси порошка битума (в количестве 9% от общего ее веса) получается состав, который после укатки образует дорожную одежду с минимальным количеством пустот.



Бетонирование мостовой перед заливкой асфальтом
Союзфот



Мелкая щебенка для изготовления асфальтовой массы грузится на автомашину
Союзфот

Порядок приготовления смеси следующий. Прежде всего минеральная часть обрабатывается специальным маслом—продуктом нефтяной промышленности, а затем к смеси добавляется измельченный порошок битума и заполнитель. Распыленный битум растворяется маслом, обволакивающим каждую минеральную фракцию, и, смешиваясь с заполнителем, приобретает вяжущие свойства, дающие всей смеси после ее укатки требуемую крепость и устойчивость.

Полученная холодная смесь распределяется граблями по основанию дороги с соблюдением заданного профиля и укатывается катком, вес которого должен соответствовать твердости употребленного в дело камня и быть достаточным для того, чтобы смесь уплотнилась возможно больше. Для полного уплотнения необходима повторная укатка, спустя некоторое время после устройства дорожной одежды.

Так как рецепты приготовления иностранных холодных асфальтов, в том числе и коллоидия, составляя секрет изобретателей и у нас в Союзе неизвестны, то различные наши дорожно-исследовательские организации заняты сейчас изучением таких материалов, в результате смешения которых в определенных пропорциях можно было бы получить холодные асфальты типа дамман или коллоидия.

Научно-исследовательский автомобильно-дорожный институт при Главдортрансе РСФСР (ГИАТ), учитывая, что у нас не изготавливаются настолько твердые битумы, чтобы их можно было размолоть в тонкий порошок, остановился в качестве связующего на пеке, являющемся продуктом коксобензолевой промышленности и представляющем собой твердое битуминозное вещество вроде древесного вара с высокой температурой плавления. Комбинируя смесь из гранитных высевок размерами от 10 до 2 мм, песка или гранитной мелочи, известняковой муки в качестве заполнителя и пекового порошка, подобранную по принципу минимума пустот, ее затворяют определенным количеством каменноугольного масла с добавлением к нему сольвента. Конечные результаты пока еще не получены, так как составленные смеси еще комкуются, что вызывает сомнение в равномерности их свойств, однако можно надеяться, что и мы

вскоре будем иметь свои типы холодных асфальтов, удовлетворяющих всем необходимым требованиям.

До сих пор шла речь о холодных асфальтовых бетонах и растворах. Будет уместно сказать и несколько слов о поверхностных обработках и пропитках щебеночных шоссе холодным способом, пользуясь так называемыми битумными эмульсиями. Последними называются механические растворы мельчайших частиц битума в воде в присутствии особых веществ — эмульсаторов. Роль эмульсатора — понизить поверхностное натяжение, которое сильно возрастает при соприкосновении частиц двух несмешивающихся жидкостей, с уменьшением размеров этих частиц, и препятствует объединению их в механическом растворе. Кроме того, эмульсатор должен препятствовать быстрому распадению этого рода растворов. Произведенные за последние два года опыты по поверхностной обработке и пропитке шоссе в окрестностях Москвы и Ленинграда дали по первым наблюдениям вполне удовлетворительные результаты.

Возникают опасения, что под влиянием эмульсатора, остающегося в затвердевшем битуме, последний при соприкосновении с водой, особенно загрязненной выделениями животных, будет снова растворяться в ней, однако, проверить это можно будет только на основании наблюдений над опытными участками в течение нескольких лет.

Наши дорожники смогут в ближайшем времени перейти от горячего способа битумирования дорог к холодному. Чем скорее они это сделают, тем продуктивнее будет их работа, тем меньше будет дефектов в построенных дорожных покрытиях. Тем больше экономии получит страна советов.

Инж. С. Шеляпин

ОРГАНИЗУЕМ

Письмо в редакцию

всесоюзный сбор гаражного утильсырья

Так как мои заметки в стенгазету «Тягач» и в ящик предложений — о бесхозяйственности в гараже Сочинского Союзтранса, касающиеся использования утильсырья, исчезли под сукном, прошу поместить мою заметку в журнал «За Рулем».

В течение 28 дней декабря мною собрано красной меди 670 грамм, причем сбор был не специальный, а так, между делом. Когда я об этом рассказал секретарю коллектива, он, заинтересовавшись, пошел сам проверить, сколько меди можно собрать за один раз, и набрал за 1—2 часа больше 400 грамм.

Теперь о резине. О той резине, за которую бьется советская страна и не одну сотню тысяч рублей вкладывает в разведение каучуконосов. А готовую резину, валяющуюся под ногами в гараже, подобрать мы зачастую ленится. Вот пример: в нашем гараже можно собрать кусочки, лоскуты камер, покрышек и пр. больше 100 кг резинового утильсырья.

Я предлагал, поэтому организовать систематический сбор меди и резины.

Вот эти предложения остались под сукном. В это время Сочинский гараж Союзтранса кричит «жараул», и не может достать 5—6 кг красной меди для отливок. Администрация носилась по гаражу в поисках красной меди, а в гараже, мастерских, мусорном ящике, во дворе валяются старые обрезки красной меди и даже новые, неиспользованные. То же с покрышками, камерами и т. д. Спросите у администрации, что она сделала и чем поможет резинового производству. Ничем. А между тем в гараже валяется резиновое утильсырье. То же и с гайками. В них большая нужда, а они валяются по двору.

Товарищи, читатели журнала «За Рулем», поднимем кампанию через наш журнал за сбор гаражного утильсырья, годного для автодела и переработки!

Сочи

А. Макринский

АЭРОСАНЫЙ ПРОБЕГ

Ленинград—Москва



На финише аэросанного пробега в Москве (Ленинградское шоссе)

Союэфото

23 февраля в Москве состоялся финиш аэросанного пробега Ленинград—Москва, организованного по инициативе Ленинградского совета Автодора.

В пробеге, помимо 9 аэросаней, участвовали также 9 мотоциклов со снежными приспособлениями, трехоска и несколько автомобилей.

Пробег проводился под лозунгом: «Части РККА и погранохраны ЛВО рапортууют Реввоенсовету и Главному управлению пограничной охраны о своей боеготовности».

Специальное совещание при Центральном совете Автодора совместно с участниками пробега отметило не совсем удачные результаты этого пробега.

Объясняется это тем, что техническая подготовка и самая организация пробега были произведены с большим опозданием и неудовлетворительно.

Плохая организация сказалась на первых же этапах движения аэросаней. Неисследованные участки дороги, как оказалось, не имели необходимого снежного покрова, и в результате на аэросанях были стерты подрезы.

Неосведомленность автодорожских организаций на пути пробега привела к тому, что они не успели организовать встречу участников (за исключением Вышнего Волочка и Клина), а в некоторых местах не приготовили горючего и смазочного материалов (Новгород, Чудов, Тверь).

К финишу прибыли четверо аэросаней, трехоска и машина «Форд». Мотоциклы пришли в полном составе без единой поломки, все на

лыжах. В пробеге обратили на себя внимание достоинства мотоцикла «Л-300».

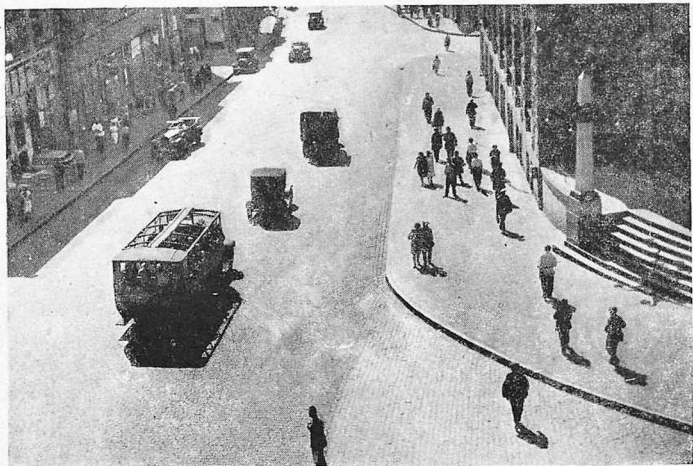
Совещание отметило, что вследствие неблагоприятных условий и плохой организации пробег не дал ничего нового как с научно-



Вездеход-участник пробега Ленинград—Москва

Фото С. Шингарева

технической, так и с эксплуатационной стороны, одновременно выявив громадные возможности применения мотоциклов на снежных дорогах—возможности, которые необходимо всемерно использовать. 2.



Бульвары ухабистые улицы столицы перемощены брусчаткой и асфальтом. У Центрального телеграфа в Москве

АВТОДОРОВЦЫ Московской области должны сделать свои дороги образцовыми

План дорожных работ Московской области на 1932 г.

Несмотря на то, что Московская область затрачивает значительные суммы на дорожное строительство и темпы его растут из года в год, состояние дорог в области оставляет желать много лучшего.

Если обратимся к данным по дорожному строительству за прошлый год, то увидим, что намеченные первоначально планы дорожных работ не были полностью выполнены.

План дорожного строительства по бюджету удалось осуществить лишь на 96,5%; если даже этот процент можно было бы признать почти удовлетворительным, то этого никак нельзя сказать о выполнении плана дорожного строительства с трудовым участием населения, в котором исключительную роль играют низовые советские организации и райотделения Автотора.

План работ 1931 г. с трудовым дорожным участием населения был составлен на 19 млн. руб. Налицо имелись все возможности выполнить его с честью; однако дорожные работы слабо проводились большинством риков, хозяйственных и колхозных организаций, а также Мособлдортрансом. Слаба была работа областного совета и райотделений Автотора, недостаточное было снабжение материалами

работ и пр., все это привело к прорыву: план был выполнен только на 62%.

Наряду с районами, «выполнившими» свои дорпланы на 2—3—5 процентов, имеются и такие, которые дали блестящие показатели в дорожном строительстве: Алексинский — 120 проц., Санховский — 122, Молоковский — 112, Сандавский — 105 и др. Правильное руководство дорожным строительством и умелая мобилизация всех возможностей позволили этим районам перевыполнить свои планы.

Мы остановились на причинах прорыва в дорожном строительстве прошлого года в Московской области потому, что уже сейчас, до начала строительного сезона, обескураживаются признаки ненормальных явлений.

План дорожных работ 1932 года с трудовым участием населения, составленный почти на 24 млн. рублей (на 5 млн. руб. больше плана 1931 г.), требует от районов большого напряжения сил, и о каких-либо отговорках и пр. не может быть и речи.

Дорожные работы в 1932 г. с участием населения превзойдут по своему объему работы предшествующих годов. Приведем сравнения.

В 1930 г. было приведено в проезжее состояние 293 км естественных грунтовых до-

рог, в 1931 г. — 5 400 км, а на 1932 г. намечено — 10 тыс. км.

В 1931 г. было приведено в улучшенное состояние 116 км дорог, в 1932 г. намечено 250 км. Ни в 1930 г., ни в 1931 г. не производилась работы (с участием населения) по приведению в проезжее состояние дорог с каменной одеждой; на 1932 г. намечены такого рода работы на протяжении 660 км.

Особенно ярко видна значительность работ 1932 г. по искусственным сооружениям: в 1930 г. было сделано новых искусственных сооружений на протяжении 6 800 пог. м, в 1931 г. — на 30 тыс. пог. м, в 1932 г. предполагается сделать 46 тыс. пог. м.

Очень большое внимание будет уделено строительству дорог с каменной одеждой: предполагается проложить 185 км (в 1930 г. было проложено всего 20 км) и привести в улучшенное состояние 1 500 км грунтовых дорог (в 1931 г. — 660 км).

Чтобы выполнить эту программу работ, потребуется участие 974 тыс. человек и 407 тыс. лошадей; кроме того нужны 3 тыс. тракторов.

Как указывалось, в дорожном строительстве этого года значительный упор будет сделан на постройку и перестройку искусственных сооружений (мостов), от которых зависит степень проходимости дороги.

Опыт работы МТС показал, что из-за отсутствия сравнительно небольшого моста тракторам сплошь и рядом приходится делать крюки в 1—3—5 км. Это отзывается на производительности их работы, расходовании горючего и увеличивает стоимость обработки земли.

Исключительное внимание предполагается уделить ударным районам и районам МТС; дорожное строительство здесь будет производиться

в течение нескольких лет, пока все дороги не станут благоустроенными.

По 70 МТС Московской области намечено проложить 700 км профилированных дорог; 35 км — с каменной одеждой (на каждый район МТС); 18 тыс. пог. м — искусственных сооружений; и помимо этого привести в проезжее состояние 7 700 км дорог и отремонтировать 16 тыс. пог. м мостов.

Для содействия развитию садово-огородного хозяйства предполагается привести в проезжее состояние 1 295 км дорог.

По этим дорогам намечается замостить 100 км, профилировать 400 км дорог, построить и перестроить мостов — 3 900 пог. м. Всего предполагается израсходовать на эти работы 4—4,5 млн. рублей.

Для промышленности, кооперации, административной связи и пр. проектируется построить 50 км дорог с каменной одеждой, 400 км профилированных дорог и мостов — 20 тыс. пог. м.

Эти планы уже теперь должны всколыхнуть районную общественность и в первую очередь Автодор. Но сведения с мест говорят, что низовые планы по дорожному строительству 1932 г. на основе этих наметок составлены только в половине всех районов.

Проведенный в начале февраля Мособлдоргрансом «трехдневник» также вскрыл недопустимое отношение к дорожному строительству со стороны большинства районов.

Все это заставляет теперь же с особой остротой поставить вопрос о максимальном внимании со стороны районных организаций, автодорожских в особенности, к дорожному строительству 1932 г., чтобы выполнить их по-ударному.

Тих. Равов



Социалистическое сельское хозяйство требует новых улучшенных дорог. На снимке: прокладка новой дороги в совхозе-гиганте «Колпино» (ст. Славянка)

Фото Н. Черникова

СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ

ПОВЫШЕННОГО ТИПА в 1932 г.

Июньским пленумом ЦК ВКП(б) были даны прямые указания о благоустройстве городского дорожного хозяйства, в частности в Москве, Ленинграде и других крупных промышленных центрах.

Наряду с хорошими, усовершенствованными дорогами внутри городов и промышленных центров, необходимо включить в план и полностью обеспечить подездные пути к ним, а также подезды к социалистическим гигантам СССР. В частности обеспечить наши новостройки — Магнитострой, Автострой, Челябинстрой, Кузнецкстрой, Березниковский и Бобриковский комбинаты и т. д. такими подездными путями, которые обеспечили бы их нормальную и бесперебойную работу и подвоз сырья.

Исключительное значение в плане работ дорожного строительства 1932 г. должно быть отведено обеспечению как усовершенствованными, так и высшими типами дорог Урало-

Кузнецкого комбината. Необходимо помнить, что УКК представляет собой невиданный еще в мире промышленный комбинат с территорией, превышающей Великобританию и Ирландию, который уже к концу текущего пятилетия должен дать Союзу свыше 40 000 000 т угля и 6 500 000 т чугуна (т. е. угля — 24% и чугуна — 38,2% к продукции всего Союза).

Территория УКК чрезвычайно бедна дорогами, и если сопоставить данные о протяжении дорожной сети, то получим, что на 1 000 кв. км мы имеем там всего 54 кв. км дорог, в то время, как в Московской области на 1 000 кв. км имеем 485 км дорог.

Все ассигнования 1932 г. по усовершенствованным и высшим типам дорог ориентировочно намечены в сумме около 12 млн. руб., из которых по РСФСР намечено 8 650 000 руб., а на остальные республики 3 300 000 руб. Эти ассигнования явно недостаточны для осуществления всего плана работ.

1932 год должен стать переломным в смысле широкого применения усовершенствованных и высших типов покрытий в дорожном строительстве. Этот план должен быть увязан с общим планом реконструкции дорожного хозяйства, способствуя переводу его на более высокую ступень.

Намеченный план 1932 г. необходимо согласовать с потребностями дорог по подездам к промышленным и политическим центрам, а также с соответственными планами городского дорожного строительства на основе решения июньского пленума ЦК ВКП(б).

Для полного обеспечения потребности УКК и других гигантов-новостроек в усовершенствованных и высших типов покрытиях предлагается просить Совнарком ассигновать дополнительно необходимые суммы (с привлечением средств самой промышленности) для новостройки около 1 000 км на сумму 50 млн. руб. (в среднем 50 000 руб. на км.).

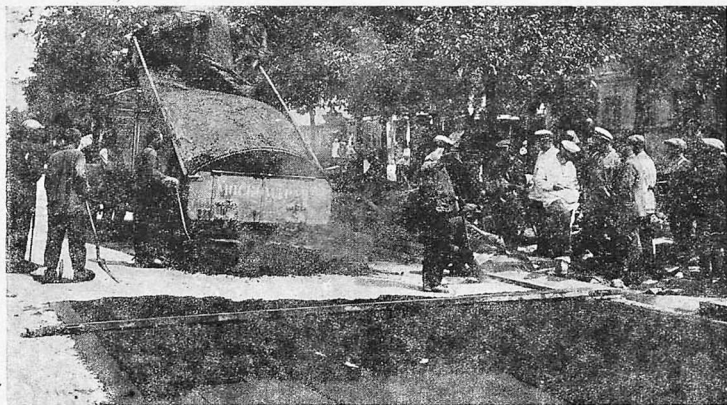
Необходимо добиться постоянного ремонта построенных уже дорог, так как отсутствие своевременного ремонта в большинстве случаев сводит к нулю все затраченные ранее средства, а также включить в план работ 1932 г. ремонт шоссе с применением битуминозных материалов не менее 5 000 км — не только на тех участках, на которых были построены битуминозные одежды, но и на предполагаемых к битуминированию в 1932 г. участках.

Наряду с постройкой новых заводов дорожных машин необходимо максимально развить промышленность новых связующих материалов, сосредоточить в первую очередь внимание на оборудовании заводов для производства битуминозных материалов, на добычании и обработке естественных и искусственных асфальтов, каменноугольных дегтей, силикатов дамановского порошка, на получении всякого рода эмульсий, разжиженных битумов



В дорожных работах в Москве применялся усовершенствованный способ доставки расплавленной асфальтовой массы к местам работ. Масса доставлялась на грузовиках в котлах, специально подогреваемых в пути

Союзфото



Асфальтирование уличного проезда

и проч. с учетом потребности дорожного строительства не только общесоюзного, республиканского и местного значения, но и городского.

Потребность в связующих материалах для дорог общесоюзного значения в 1932 г. определяется в размере:

1. Битум и деготь	30 000 т	на 3 600 тыс. р.
2. Силикат	50 00 т	„ 750 тыс р.
<hr/>		
Итого	4 350 тыс. р.	

Исключительно серьезное внимание необходимо обратить в плане работ 1932 г. на развитие советского дорожного строительства как в применении новых способов и приемов работ, так и внедрении новых конструкций и рецептуры, а также новых материалов.

Необходимо добиться проведения в жизнь поставок дорожного управления Цудортранса о включении в план работ 1932 г. по усовершенствованным и высшим типам дорог 65 км типа «даммана», для чего приступить к строительству специального завода по производству даммановского порошка, производительностью 15 т в час.

Пятилетние опытные работы по применению силиката натрия в известняковых шоссе полностью себя оправдали. Необходимо приступить уже в производственном масштабе, одновременно продолжая опыты по применению силиката натрия в смеси с битумом по новому способу инженеров Пузакова и Буслевича в более широком масштабе (в особенности в Средней Азии).

В области использования шлаков необходимо углубить опыты дорожного строительства завода «Красный Профинтерн», который построил шлакогудронные дороги из мартеновских шлаков.

До сих пор считалось, что в дорожном строительстве могут быть использованы только доменные шлаки. Опыт завода «Красный Профинтерн» (г. Бежица) положил конец всяким дискуссиям и разговорам на эту тему и доказал, что мартеновские шлаки могут быть успешно использованы в строительстве шоссе-ных дорог. В настоящее время завод перешел на постройку только гудроно-шлаковых шоссе. Стоимость 1 кв. м булыжного шоссе для завода выражалась в 5 руб., тогда как гудроно-шлаковое шоссе обходится всего в 3 руб. 27 коп. кв. м (стоимость булыжного камня на 1 кв. м — 3 руб. 50 коп., а стоимость шлака на 1 кв. м — 60 к.).

По качеству шлако-гудронное шоссе значительно превышает булыжное. Построенные в 1929 году шлако-гудронные шоссе ни разу не ремонтировались, а построенные одновременно булыжные шоссе за этот же период несколько раз требовали ремонта, причем до 50% всей площади шоссе подвергалось обновлению.

В 1932 г. должны широко применяться дорожные эмульсии и разжиженные битумы, которые себя оправдали на деле в Ленинградской и Московской областях.

Автодорожная общественность в лице дорожных секций должна включить в план своей работы изучение техники и содействие строительству новых усовершенствованных дорог в 1932 г.

Инж. Н. Синельников

С 5 по 8 марта состоялось всесоюзное совещание автодорожных организаций по работе. Отчет об этом совещании будет напечатан в следующем номере журнала.

ЛЕЖНЕВЫЕ ДЕРЕВЯННО-КОЛЕЙНЫЕ ДОРОГИ

В поисках дешевого типа дороги, пригодного для эксплуатации в течение круглого года, стали распространяться за последние два года на лесозаготовках различного типа деревянно-колейные лежневые дороги.

Большой толчок этому делу дала конференция работников лесной промышленности ЦСФСР, которая состоялась при Леспроме летом 1930 г.

местного транспорта, несомненно представляют лежневые дороги, построенные из пластин, по которым может двигаться любая крестьянская телега, трактор, автомобиль.

Дороги из круглых лежней требуют специального подвижного состава с ребордными колесами, должны быть отнесены к рельсовому типу дорог и поэтому здесь не рассматриваются.



Клетка из бревен под лежневую дорогу для перехода впадины в грунте

На секции по механизации и рационализации лесозаготовок было признано, что именно в этом направлении должна работать техническая мысль, так как деревянно-колейные дороги не требуют железа и обеспечивают устранение сезонности лесовывозки.

В настоящее время лесная промышленность имеет уже более 1500 км деревянно-колейных дорог, которые технически в значительной мере отвечают задачам лесотранспорта на колесах от лесосек до основных складов ж. д. и судоходных рек.

Наибольший интерес не только для перевозок лесоматериалов, но и для других видов

Дороги пластинного типа делаются в виде желобчатых колеи с двумя ребордами или в виде колеи с одной ребордой. Реборды ставятся из кругляка или из пластины, поставленной на ребро внутри или снаружи колеи.

Лежни кладутся на деревянные шпалы из кругляка через 1—2 метра. Для перехода через впадины и неровности для лесовозных дорог лежни кладут на деревянные клетки, без всяких земляных работ.

Стоимость одного км желобчатой лежневой колеи колеблется в пределе от 1600 до 2500 руб. для конной тяги, не требующей раз'ездов, так как порожняк возвращается по грунтовой.



Основание из круглых шпал для лежневой автомобильной дороги в Карелии



Выезд на склад

Одна лошадь средней мощности свободно везет по лежневке 2,5 пл. куб. м древесины, а более сильные — до 4 пл. куб. м, т. е. до 3 тонн полезного груза.

Автомобильная лежневая дорога, рассчитанная на перевозку бревен на 1½-тонном автомобиле «Форд» с полуприцепом, была выстроена в виде опыта истекшим летом в Карелии лесной станцией Кареллеса в Вилго-Шуйском лесопромхозе.

По прорубленной просеке укладывались на расстоянии одного метра друг от друга шпалы в круглом виде без всякой предварительной подтески. Шпалы заготавливались тут же на прорубаемой просеке 3—4-метровые, диаметром от 10 до 20 см. 3-метровые шпалы укладывались на твердом грунте, для более слабых брались 4-метровые шпалы. Для выравнивания поперечного профиля под шпалы укладывались два продольных бревна диаметром от 10 до 16 см в зависимости от рельефа местности; в местах соприкосновения шпал с продольными бревнами делалась подрубка.

По шпалам были уложены напильные передвижные шпалорезным станком доски в две

колен, каждая из 2—3 досок. Доски пришивались к шпалам деревянными нагелями или гвоздями. На 1 км дороги потребовалось 100 куб. м досок. По краям каждой колеи были пришиты отбойные брусья из тонкомерного круглого леса 12—14 см диаметром. Дорога была построена длиной 7 км с радиусом кривых от 40 до 200 м. Наибольшие подъемы — 0,04.

На дороге было сделано 6 разездов из сплошного настила досок.

Стоимость 1 км дороги определена сметой в 3 441 руб., фактически составила 4 500 руб.

Нагрузка лесоматериалов составляла на 1½-тонном «Форде» с прицепом около 8 куб. м при скорости с грузом 14 км и порожнем 30 км.

Стоимость перевозки, включая амортизацию дороги, определялась по калькуляции 1 р. 92 к. на кубометр на расстояние около 7 км, что оказывается дешевле других видов транспорта.

Пример этой дороги представляет для механической тяги большие перспективы в бездорожных лесных районах, где конная тяга

Дорога в Карелии



Полуторатонный автомобиль «Форд» с одноосной прицепкой на лежневой дороге в Карелии

обходится дорого. Но, разумеется, для безпребойной работы автомобилей, а также для применения колесных тракторов на резиновых шинах в качестве тягачей необходимо обеспечить достаточное сцепление колес с поверхностью деревянных лежней. Как известно, деревянные мостовые в мокром состоянии делаются скользкими при длительной службе от загрязнения и износа поверхности. Коэффициент сцепления, достаточного высокого для сухих дорог (0,45), уменьшается сильно на мокрых лежнях (до 0,15).

Для устранения этого недостатка нами предложено асфальтировать поверхность лежней или по крайней мере просмолить поверхность и присыпать песком. При таких условиях будут получены гладкие дешевые дороги, которые будут стоить не более 5—6 тысяч руб. за км, т. е. в несколько раз дешевле шоссе.

С этой точки зрения деревянно-колейные лежневые дороги могут представлять интерес и как дороги общего пользования, если их укладывать в уровень грунтового полотна без отбойных брусьев.

Наше техническое предложение заключается в том, чтобы на данном этапе социалистического строительства широко поставить опыт с гудронированными лежневыми дорогами в качестве автодорог общего пользования.

Поперечный профиль предлагаемой нами автодороги должен состоять из двух колея, построенных из деревянных пластин, уложен-

ных плашмя широкой поверхностью кверху на деревянных круглых поперечинах с небольшой врубкой. Пластины должны быть покрыты сверху тонким слоем асфальта или гудрона с песком. Каждая колея делается шириной от 50 до 70 см с расстоянием между центрами соответственно ширине хода применяемых автомобилей. Пластины пришиваются к поперечинам деревянными шпильками в местах врубki. Стыки делаются в полдерева на поперечине (шпале).

Пластины режутся из бревен нормального диаметра 25—30 см, что при укладке двух пластин обеспечивает достаточную ширину рабочей поверхности лежня для прохода колес с двойными шинами, с запасом на недостаточную точность управления автомобилем.

Для безопасности движения и сохранения за дорогой условий общего пользования производится подсыпка грунта в промежутках и с боков лежней на ширину, необходимую для разезда двух автомобилей. Грунт желательно песчано-глинистый или супесок, обязательно уплотняемый катком в уровень с лежнями по нормальному поперечному профилю дороги с поперечными скатами. Время от времени поверхность такой дороги должна прочищаться и выравниваться деревянными утюгами.

Преимущества такой дороги: дешевизна, отсутствие ухабов и просадок, прочность и пригодность для грузового движения.

Проф. Н. Ветчинин

ПУТИ и ПЛАНЫ участия Автодора в дорожных работах 1932 года

Дорожная секция Центрального совета Автодора в плане работ на 1932 г. ставит главной задачей добиться с помощью автодорожной общественности выполнения и перевыполнения программы дорожных работ с трудучастием населения.

Дорожная секция намеревается созвать производственную конференцию автодорожных организаций и дортрансов по проведению дорожнестроительства с трудучастием населения, заслушать доклады Дормашобъединения о ходе выполнения заказов на дорожные машины и о перспективах развития этого производства, а также заслушать доклады Цудортранса и Главдортранса и соответствующих отделов наркоматов тяжелой и легкой промышленности о производстве искусственных дорожных материалов.

В плане дорожной секции намечается широко развернуть массовую работу. Для этой цели будут организованы три всесоюзных радиопереключки; для оказания помощи дорсекциям местных автодорожных организаций намечено командировать специальные бригады и отдельные представители; для содействия проведению дорожных работ с трудучастием населе-

ния будут привлечены студенты автодорожных вузов и техникумов.

На наиболее важных дорожных стройках (Урало-Кузбасс и др.) будут созданы посты дорожной секции для организации контроля и оказания содействия дортрансам в успешном проведении работ.

Дорожная секция совместно с агитмассовым отделом и Цудортрансом будет участвовать в организации 2-го дорожного конкурса Автодора. В ближайшее время будут разработаны и направлены на места материалы о проведении декадника по проверке готовности дорожных органов и автодорожных организаций к выполнению плана дорстроительства 1932 г.

Дорожная секция намеревается также провести два широких пленума с представителями республиканских и областных организаций.

Широкое развертывание соцсоревнования, применение общественного буксира, широкий обмен опытом (смотри), стимулирование участия автодорожных организаций в дорожном строительстве (конкурсы, премирование),— все эти методы общественной работы, намеченные в плане дорожной секции ЦС Автодора, являются необходимым условием для успешного разрешения поставленной задачи.

РАЦИОНАЛИЗИРОВАННАЯ ОБРАБОТКА ПОДШИПНИКОВ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Если заливка коренных подшипников многоцилиндровых двигателей внутреннего сгорания, не имеющих вкладышей, дело далеко не легкое, то расточка их (как и расточка всех их коренных подшипников) без специальных приспособлений совершенно невозможна.

Этим до последнего дня страдают не только наши мастерские капитального ремонта автомобилей при гаражах, но даже такие крупные единицы, как автомобильно-ремонтные заводы, не имеющие приспособлений для расточки коренных подшипников.

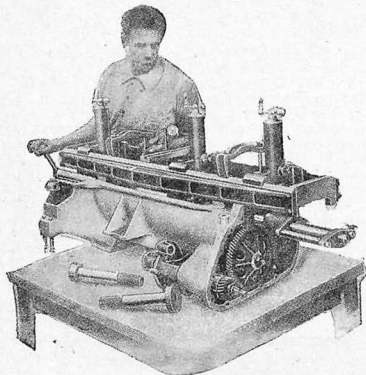


Рис. 1. Работа приспособления установленного на картере мотора при расточке коренных подшипников

При капитальном ремонте автомобилей это заставляет оставлять коренные подшипники двигателя без переливки их до последней степени, граничащей с претустным подполиванием крышек подшипников, при натяжке их.

Капитальный ремонт многоцилиндровых автомобилей советского производства, по условиям технической эксплуатации, должен производиться через 45 000 километров пробега.

Исходя из основных показателей работы машины:

322 рабочих дня в году,
140 километров суточного пробега,
45 080 километров годового пробега,
получим по истечении каждого года по одному капитальному ремонту на грузовик. Это требует постановки в течение 1932 г. в капитальный ремонт всей продукции Ярославского, выпущенной в прошлом году, и начиная с декабря — продукции автозавода им. Сталина (из расчета выпуска 25 000 автомобилей в год).

Чтобы из-за отсутствия соответствующего приспособления для расточки подшипников

многоцилиндровых машин не выбывали из строя, Авторемснаб закупил и получил из-за границы в прошлом году для образцов несколько экземпляров специальных приспособлений. В числе новейшего оборудования, изготовляемого для ремонта автомобилей, Авторемснаб включил в спецификацию изготовления на советских заводах и эти приспособления для расточки коренных и шатунных подшипников. Однако все это маринуется в недрах ВСНХ, и на сегодняшний день на производство пока не поставлено.

Приводим описание приспособления для заливки и расточки подшипников этого типа.

На рис. 1 показана работа приспособления, установленного на картере мотора, во время расточки коренных подшипников.

Рис. 2 иллюстрирует вид на приспособление сверху, чтобы видеть держатель режущего инструмента в шпинделе; он свидетельствует о возможности обрабатывать большинство применяемых в СССР моторов, у которых расстояние между передней частью первого коренного подшипника и задней стороной последнего коренного подшипника не превышает 1 000 мм. В шпинделе имеются прорези, дающие возможность регулировать держатели режущего инструмента под картер различной длины.

Абсолютно точная установка инструмента производится благодаря применению направляющей, на которой устанавливается микрометр. Рама приспособления монтирована на кожухе таким образом, что она является совершенно независимой частью по отношению к картеру; это устраняет возможность неправильного выравнивания обрабатываемых подшипников.

Установочные пробки приходятся к внутреннему отверстию картера, что обеспечивает правильное расположение центров и параллельность коленчатого вала к оси цилиндров. Зажимы с коленчатым соединением действуют очень быстро; при помощи этих зажимов на приспособлении можно установить любой картер в среднем в течение 15 минут. Зажимы автоматически выравниваются и очень просто прикрепляются.

На рис. 3 воспроизведена установка для расточки пяти коренных подшипников. Это приспособление можно применять на современных моторах, в которых наибольшее расстояние между передним и задним коренным подшипником не превышает 1 500 мм. Благодаря пяти поддерживающим головкам, подшипники идеально точно выравниваются и почти не требуют прилабирования. Длина оправки для расточки равняется 1 800 мм, обработана внахлестку, с точностью до 0,001 мм.

Обточка лицевой поверхности подшипника и обработка торцовых так же важна, как и правильное выравнивание подшипников. На рис. 4 представлен инструмент с резами для обточки торцовых поверхностей подшипников. Он регулируется под любой подшипник диаметром от 50 до 75 мм и экономит очень мно-

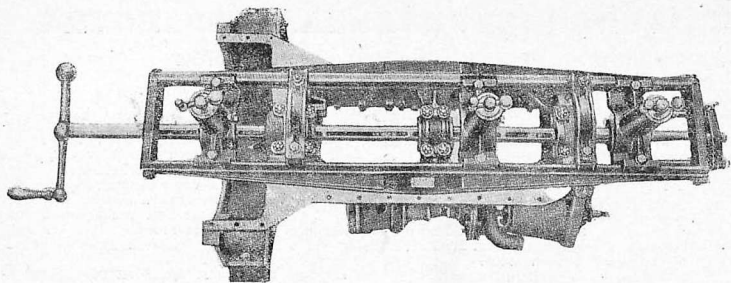


Рис. 2. Вид на приспособление сверху

го времени. Работает очень быстро и просто. Установка для обработки торцевой поверхности производится относительно внутренней поверхности уже обработанного подшипника, благодаря чему стороны, на которых обрезаются торец, получаются абсолютно перпендикулярные в отношении внутренней поверхности.

Как видно из рис. 5, описываемое приспособление дает возможность обработки и шатунных подшипников, с затратой 30 минут на четыре шатуна. В этом случае, кроме быстроты, с которой совершается работа, и качества продукции, чрезвычайно важно достижение

нй диаметр реза 4, соответствующего диаметру шейки коленчатого вала. Ручкой 8, при помощи точно установленного и обработанного распора 6, натягивается шатун за поршневой палец 7 и устанавливается в станке намертво. Для срезания торца подшипника и обработки наружного фланца резец 4 заменяется. Шпиндель с резцами вращается за ручку 8, при желании — с помощью электродрели.

Таким образом, из описания видно, что это приспособление построено для расточки коренных подшипников, не только тех, которые залиты без вкладышей, но всяких коренных и

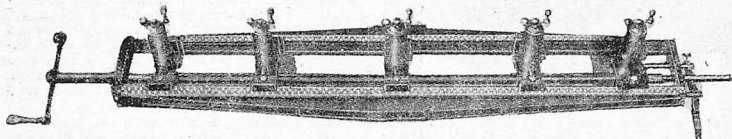


Рис. 3. Установка для расточки пяти коренных подшипников

абсолютно правильной расточки шатунного подшипника в смысле получения параллельности в оси поршневого пальца с осями головного подшипника и коленчатого вала.

Расточка шатунного подшипника производится следующим образом: шпиндель вставляется в приспособление так, чтобы головка его 1 вошла в отверстие приспособления 2. По микрометру 3 устанавливается нужный и точ-

гольных подшипников из имеющихся в Союзе многотонных грузовиков (для подшипников двигателей «Форд» поставлено изготовленные на внутреннем производстве 400 приспособлений типа «Вильсон»).

На обработку приспособлением четырех шатунных и пяти коренных подшипников требуется затрата одного часа времени и проверка через шабровку тех же девяти подшип-

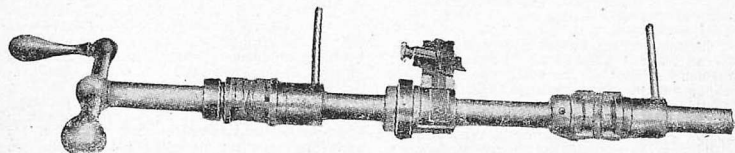


Рис. 4. Инструмент с резцами для обточки поверхности подшипников

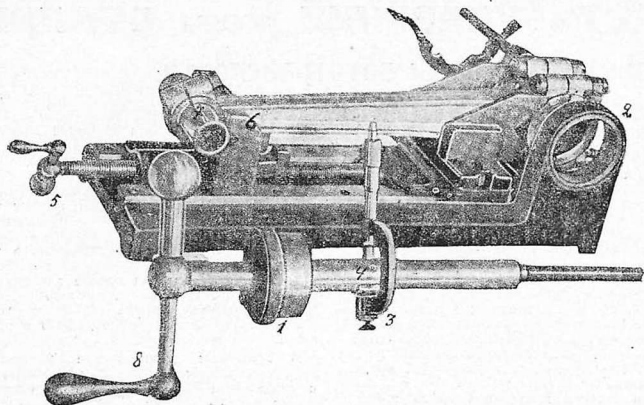


Рис. 5. Приспособление дает возможность обработки и шатунных подшипников

ников — округленно 11 ч/часов. Всего, следовательно, 12 ч/часов. В наших ремонтных условиях расточка и шабровка четырех шатунных подшипников отнимает 28 часов. Расточка пяти коренных подшипников сейчас совершенно не может производиться, а прилаживание и выравнивание их по коленчатому валу после заливки ручным способом — вместе с шабровкой — отнимает при удаче 40 ч/часов, что при 28 ч/часов, затрачиваемых для шатунных подшипников, составляет 40 ч/часов + 28 ч/часов = 68 ч/часов. Следовательно, применение этого новейшего приспособления дает экономии (68 ч/часов — 12 ч/часов) = 56 ч/часов, или, в переводе при средней оплате рабочего по 92 коп. в час, $92 \text{ коп.} \times 56 \text{ ч/часов} = 51 \text{ р. } 52 \text{ коп.}$ на ремонт одного автомобильного двигателя.

Бурный рост автостроительства повелительно требует, чтобы советский авторемонт шел рука об руку с выпуском автомобилей. И пока в недрах учреждений отбывают свои «сроки» заявки на размещение изготовления оборудования на наших заводах, требования жизни перерастают заявки. Это имеет место и

с приспособлениями для расточки подшипников.

Благодаря конструкции описанного приспособления для расточки подшипников, им может пользоваться каждый авто-слесарь. Если исходить из одного приспособления только на гараж, имеющий не менее ста много-тоннажных грузовиков советского производства, получим нужное количество в $140 + 256 = 396$ приспособлений, не считая собственных предприятий Авторемснаба, для ремзаводов автохозяйств и для ремонта импортных грузовиков и автомобилей советского производства до 1931 года.

Необходимо более 400 приспособлений для обработки подшипников автодвигателей. Из них до сего времени не поставлены на производство даже первые сто по спецификации Авторемснаба от 1931 года.

Нужно в корне изменить создавшееся положение с организацией нашего авторемонта.

Москва.

Инж. С. Нотов

Каждый автодоровец должен быть читателем газеты-бюллетеня «АВТОДОР» — органа ЦС Автдора. Выходит два раза в месяц.

Борьба за пятилетку автотракторного и дорожного строительства, техническая пропаганда и подготовка кадров, учет опыта местной автодорожской работы, общественный контроль над автотракторными и дорожными новостройками, содействие улучшению технической мощи РККА — основные задачи газеты «АВТОДОР».

Подписная цена: 12 мес. — 2 р. 40 к., 6 мес. — 1 р. 20 к., 3 мес. — 60 к.

Подписку сдавайте местной почте не позже установленного ею срока.

ШЕСТЬ УКАЗАНИЙ тов. СТАЛИНА

в практику работы автотранспорта

Автомобилизация нашей страны, развивающаяся большевистскими темпами, требует от автотранспортных работников максимального внимания к правильному и бережному использованию автомашин.

Мы видим, что там, где осуществляются шесть условий тов. Сталина, там, где введен подлинный хозрасчет, где искоренена обезличка, где работа протекает на основе социализации и ударничества, — там выделяются подлинные герои социалистической стройки, там образцовое хозяйство.

Вот несколько примеров умелого, сознательного и бережного отношения к автомашинам.

Шофер Пугачевского райисполкома Блинныеков проделал на «Форде» 37 445 км без поломок и аварий. Тов. Блинныеков работает на машине 22 года, член Автотора со дня организации, активист.

Шофер Н-ского автоколота Голендо проехал на машине «Форд АА» 45 460 км без капитального ремонта. Это потому, пишет рабкор И. Савицкий, что в гараже завполка систематически осуществляются шесть указаний тов. Сталина. К машине прикреплен шофер тов. Голенко, который никогда не выезжает из гаража, не проверив машину; она у него всегда чистенькая, как будто только что вышедшая из завода.

Шофер Винницкого отделения Госбанка тов. Луковецкий сделал на машине на одном скате резины без смены 46 000 км.; машина в полной мере сохранена.

Автопарк Орловской конторы Союзтранса насчитывает двадцать пять машин. Работа его до 1932 г. велась шаблонно, бесплано. Аварии с жертвами, поломки машин достигли больших размеров. Обезличка царилла во всю. Соревнования и ударничества не было.

1932 г. внес ряд изменений, улучшающих работу автопарка. Партиячка и местком добились уничтожения обезлички, введена парная езда, т. к. машины работают в две смены. Машины перед выездом на работу тщательно осматриваются. Созываются производственные совещания шоферов. Установлены премии лучшим шоферам за бережное отношение к машинам. Шоферы вызвали на соревнование другие автохозяйства Орла. Большинство шоферов объявили себя ударниками.

Вот пример, как можно выходить из положения даже при серьезных поломках, не оставя машины на произвол судьбы, как это часто бывает у шоферов, не ценящих доверенного им имущества. В 70 км от Омска в степи сломалась цапфа передней оси; шофер-механик тов. Головаченко в ближайшем селе нашел старое колесо от сенокосилки, вырубил жердь, раздобыл проволоку и вожжи и, пристроив к автомобилю колесо, доставил машину с пассажирами в Омск.

Совсем противоположные примеры мы приведем ниже о тех автохозяйствах и автора-

ботниках, которые не выполняют указаний тов. Сталина, где низка трудовая дисциплина, где не занимаются повышением своей квалификации и где процветает пьянство.

Вот они, вопиющие факты.

На станции Ушице шофер Бочковский, работая в райисполкоме, привел машину в полную негодность, так как вовсе не интересовался машиной.

В Виннице шофер индустриального техникума Лесецкий оставил машину во дворе за 30 м перед обрывом на дороге с большим уклоном. Машина не имела ручного тормоза и пошла в обрыв, получив серьезные поломки. К тому же Лесецкий редко бывает в трезвом виде.

В Моевском сахкомбинате Бабчицкого р-на две машины «Форд АА» выбыли из строя с серьезными поломками. Машины прошли всего: одна — 2 000 км, а другая 5 000 км, выйдя из строя по вине администрации, которая посадила на машины людей, не имевших право управления.

В автотранспортном цеху завода им. тов. Дзержинского (Каменское на Украине) в результате неумелого распределения механиком тов. Червяковым шоферов, безхозяйственности и обезлички в цеху были большие проблемы в работе машин и простои. Так, например, на машину «СПА» был посажен помощник шофера тов. Заяц, малоопытный. В результате неумелого обращения с машиной он заморозил радиатор и расплавил подшипники. Машина и по сие время стоит и не ремонтируется. На грузовой «Форд» был посажен практикант тов. Скрыник, который в результате неумелого обращения с машиной разбил ее. Много других примеров приводит наш рабкор В. К. о работе автотранспортного цеха, на работу которого он и просит обратить внимание общественных организаций.

Шофер Хлопчатого треста г. Генческа, изрядно выпив, развил большую скорость по городу, при повороте налетел на подводу, убил лошадь и разбил автомобиль. Однако через несколько дней лихого ездки посадили на новый автокар, принадлежащий МТС.

Рабкоры Б-к и Ч-кий пишут, что при сахарном заводе в Баре (Украина) есть 7 машин, которые стоят под открытым небом. Из-за небрежности шоферов новые машины то и дело выбывают из строя. Например, шофер **Органичук** на мосту возле завода, столкнувшись с подводами, смял левое крыло и фары. Или другой случай: «герой» **Мрачковский** налетел на стоящую впереди машину и смял крылья и фары до того, что радиатор залез в вентилятор. Шофер **Стенаневич**, заглядевшись на ребятишек, пасущих скот, наскочил на телеграфный столб.

Рядом с сахарным заводом есть винокурный завод, в который недавно прибыл полуторатонный «Форд». Когда стали его пробовать,

О шофере-ударнике



Шофер-ударник тов. Д. Шмаков
Зарисовка Б. Владимирского

Две узких полоски света пробираются сквозь ночь, по следам вчерашнего ливня. Автомобильные фары скудно освещают шоссе. И кажется, что вот-вот оборвется оно, и как-то—одни ямы да рытвины.

Машину, все набирающую и набирающую скорость, трясет, как эпилептика. Даже такому опытному шоферу, как Шмакову, становится невмоготу.

— Вот так дорога, вот так скорость! Но нужно ведь. Нужно...—бормочет он, как бы обращаясь к машине.

В 1924 году, имея за своими плечами многолетний опыт, приходит Шмаков в «Правду» работать шофером при типографии.

В борьбе за увеличение тиража, за распространение в далекой провинции, в окраинах, городах «Правды», органа партии, скорость и своевременность доставки играет колоссальную роль. Автомобили должны во-время, к каждому поезду, ко всем вокзалам, доставлять сотни и сотни тысяч экземпляров «Правды».

Немногочисленность машин (в то время у «Правды» их было только семь) требовало от шоферов напряженной и самоотверженной работы. И такую самоотверженность проявил Дмитрий Федорович Шмаков с первых же дней своей работы. За 40—50 минут его полоторатонный грузовичок успевает домчаться до Курского вокзала, сгрузить газеты, вернуться за новой партией в типографию. И таких рейсов за день было 7-8,— с временем Шмаков не считался.

Так начал работать с первых дней, и так работал все последующие годы Шмаков, один из первых в газете обьявивший себя ударником.

Но как бы четко ни работали Шмаковы, как бы быстро ни доставляли газету поезду, расстояния, масштабы нашего Союза заставляли ее запаздывать. В Ленинград попадали статьи вчерашних дней. И долго-долго ждали миллионы трудящихся окраин своей газеты. Кроме того, пачки газет ежедневно занимали десятки железнодорожных вагонов, столь нужных для нашей промышленности.

В «Правде» решили, что отправка в главнейшие города Союза не газет, а типографских матриц, с тем, чтобы по отлитому с них стереотипу можно было на месте печатать газету, ускорит, удешевит доставку, разгрузит транспорт. В июне прошлого года, в виде первого опыта, решили отправить матрицы на автомобиле из Москвы в Ленинград. Доставку поручили Шмакову, человеку испытанной работы, проверенной точности.

И Шмаков целиком оправдал доверие. В условиях тяжелой дороги, несмотря на грязь, на многочисленные задержки в пути (проколы шин и др.), в 15 часов покрывает он расстояние в 720 км (Ленинградское шоссе длиннее, чем тот же участок железной дороги). «Правда» в Ленинграде выходит в тот же день, что и в Москве.

Ударная работа Шмакова отмечается на страницах «Правды».

забыли выпустить воду и заморозили радиатор.

Из приведенных в обзоре фактов достижений и недостатков автодорожные организации на местах должны сделать вывод о необходимости проверки, как реализуются шесть указаний тов. Сталина в автотракторных и дорожных хозяйствах. Нужно, чтобы местные автодорожные организации путем создания общественных бригад не только проверяли, но и практически помогали осуществлять исторические указания вожда.

Автодорожная общественность не может успокоиться на достижениях, которые мы имеем в автотракторном и дорожном деле,— она ведет усиленную борьбу с оппортунистами всех мастей в практике автодорожной работы.

Не должно быть ни одного автодорожца, который бы в своем гараже, в своем коллективе, в своем колхозе, совхозе и МТС не проводил бы в жизнь указания тов. Сталина.

С этого опыта доставка матриц получила широкое распространение. Матрицы отправляются по земле, воде и воздуху. И все тот же Шмаков мчится на своем «Бюике» в аэропорт, подкатывает к Октябрьскому вокзалу.

В последние месяцы Шмаков, помимо своей основной работы по обслуживанию редакции и типографии «Правды», прикреплен к доставке матриц на «Стрелу»—экспресс Москва—Ленинград.

Обычно ударники типографии готовят матрицы к 11 ч. 30 м. вечера. В 12 ч. 30 м. отходит «Стрела». Можно не спешить. Но бывает и так: спешное сообщение или кака-нибудь поправка задерживают набор.

Как раз такой случай был 23 января этого года. Как всегда, в полчаса 12-го у двери типографии стояла подготовленная к отбегу машина. Ее водителем Шмаков наполегливо осматривал мотор. Не откосись он так внимательно, разве мог бы он ежемесячно экономить 5—7% горючего? Но время движется, уже 12, а матрицы все еще не готовы. Шмаков начинает волноваться. Четверть 1-го, 20 минут 1-го. В 24½ минуты за полночь сбрасывают в авто матрицы последней полосы.

— Голову сломаешь,—кричит ответственный по отправке Шацкий. Обычно он ездит со Шмаковым, но на этот раз предусмотрительно вылез из машины.

Ответ Шмакова теряется в пространстве. Машина мчится к Триумфальной, летит по кольцу Садовых, поднимается к Красным воротам. Скорость недозволенная. Но всякому видно, что это не пьяный ухарь гонит без смысла свою машину,—Шмаков ухитряется и при такой скорости соблюдать правила движения. Он замедляет ход у трамвайных остановок, поднимается разноцветным приказам светофора, дает непрерывные гудки. Так и влетает он в открытые ворота Октябрьского вокзала, мчится к почтовому перрону. «Стрела»

уже тронулась. Она развивает скорость. Но «Бюик» догоняет. Самоотверженный спутник Шмакова—Борисов—выпрыгивает с матрицами на ходу из автомобиля, вскакивает на площадку поезда. Вот-вот он сорвется, но нет, матрицы переданы—Ленинград получит «Правду» в установленный срок.

Быстрота требует быстроты. Уже на следующий день Шмаков и Борисов были премированы по 100 рублей каждый.

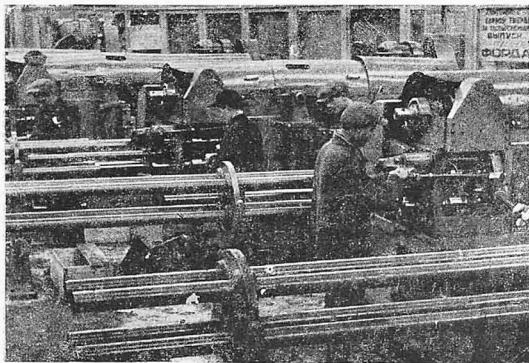
В исторические дни заседаний XVII партконференции, когда «Правда» выходила на шести страницах и матрицы запаздывали, неоднократно повторялись случаи молниеносной доставки их на вокзал. Ленинградцы в тот же день, что и москвичи, читали речи вождей, резолюции большевистской партконференции.

И снова Шмаков был премирован. Снова отмечала газета-многотиражка комбината «Правды»—«Правдист» работу Шмакова.

На одном из собраний выступающий сказал:

— Для того чтобы охарактеризовать Шмакова, не требуется много слов. Достаточно сказать, что за все долгие годы работы у него не было ни одной аварии, ни одного прогула, не было ни нарушения правил уличного движения, ни дисциплинарных взысканий. Если бы каждый работник нашей типографии, нашего гаража был таким же, как Шмаков,—лучшего бы мы и не желали. Молодой партией (вступил в партию в прошлом году), он показывает высокую политическую сознательность. По общественной линии он несет большую нагрузку: заведует производственной частью нашего гаража, помогает молодым кадрам овладевать техникой автомобиля, учит их обращаться с машиной. Раз в шестидневку он проверяет состояние каждой машины, все показатели ее работы, дает заключение. Шмаков—пример подлинного ударника-общественника.

Р. Берковский



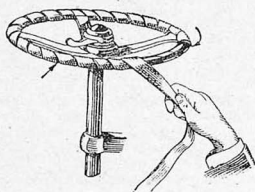
Союзфото

Механосборочный цех Нижегородского автосада. На снимке: одна из первых хозяйственных бригад, работающая на автоматах Конэ

ГАРАЖНАЯ СМЕКАЛКА

39. ОБМОТКА РУЛЕВОГО КОЛЕСА

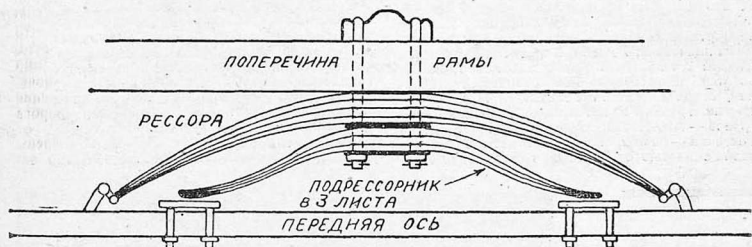
В холодную погоду деревянный обод рулевого колеса охлаждается настолько, что от него забнут руки. Еще хуже обстоит дело с новейшими рулевыми колесами, сделанными из материала, являющегося значительно большим проводником тепла, чем дерево.



Для защиты рук от соприкосновения с таким холодным колесом можно обмотать его обод тонкой шерстяной лентой (обмотками). Туго обтянув ее вокруг обода, конец ее прочно укрепляют и заделывают.

41. КАК УСТРОИТЬ ПОДРЕССОРНИК ДЛЯ „ФОРДА“

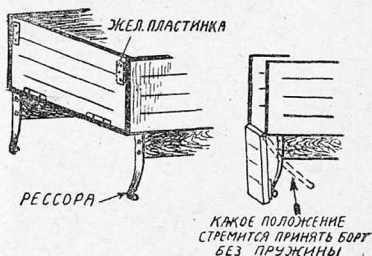
Предложение Ф. Эрдмана (г. Невель).



Так как «фордовская» передняя рессора очень хрупка для некоторых наших дорог, предлагаю шоферам, работающим на «Фордах АА» приделывать показанный на схеме «подрессорник». При значительных толчках он предохраняет от перегиба, получающегося вследствие упора концов рессоры в держатель

40. БЕРЕГИТЕ ЦЕЛОСТЬ БОРТОВ!

Предложение Ф. Ф. Бордзаны (Батум). Трудно подсчитать, сколько денег уходит на ремонт бортов грузовых автомобилей. Но его можно сократить следующим обра-



зом. Взять лист от сломанной рессоры, в соответствующем месте просверлить две дырки, как показано на рисунке.

При таком несложном приспособлении борт, даже при грубом обращении с ним, не ломается, а только ударяется в эластичную рессору.

сережек (из-за чего очень часто поломки передней рессоры).

Я работал на тяжелых проселочных дорогах и очень часто менял рессоры; когда же я приделал «подрессорник», то поломки прекратились. Снабженная подрессорником передняя рессора выдерживала трудные испытания.

НОВАЯ АВТОЛИНИЯ Чарджуй—Ташауз

Письмо из Турмении

Сжатая с двух сторон песками, с запада Кара-Кумами и с востока Кизил-Кумами, Аму-Дарья прорывается к Аральскому морю. Здесь в ее низовьях расположен обширный Хорезмский, или иначе Хивинский оазис. Оазис



Автомобили дорожно обследовательской экспедиции

поделен между Туркменской ССР, Узбекской ССР и Кара-Калпакской автономной областью (ККАО). Общая площадь его—139 тыс. кв. км, населения по данным переписи 1926 г.—840 тыс. человек. Площадь орошаемых земель оазиса только 429 тыс. гектаров занята главным образом хлопчатником, затем люцерной, дающей экспортные семена, и зерновыми культурами.

Не имея своего хлеба, Хорезмский оазис нуждается его завозить. Кроме хлеба, в оазис возятся промтовары, сельхозорудия, удобрения, строительные материалы, горючее и ряд других грузов. Единственный путь для этих грузов—Аму-Дарья, единственное средство доставки—каюки, плоскодонные лодки грузоподъемностью от 30 до 60 т. Капризная Аму-

Дарья с ее постоянно меняющимся фарватером недоступна для пароходов, и каюки—единственные суда, плавающие по реке. Конечно, каючный транспорт весьма ненадежен и далеко не обеспечивает потребностей в перевозках. Часто вместо 30 суток плавания (в оба конца) каюки находятся в пути по 100, а то и по 150 суток.

С закрытием навигации по Аму-Дарье грузы обречены на зимовку в Чарджуе и в различных пунктах оазиса. Вопрос об установлении постоянной и надежной связи—вопрос не легкий. Еще в 1926—1927 гг. по настоянию туркменского правительства НКПС произвел изыскания по постройке железной дороги Чарджуй—Ташауз. Стоимость дороги была исчислена в 300 млн. руб. При этом дорога Чарджуй—Ташауз должна была являться лишь частью дороги Чарджуй—Александров-гай, а следовательно Чарджуй—Саратов. Было приступлено к земляным работам, но затем они были прекращены, и строительство дороги отнесено на вторую пятилетку.

До этого времени вопрос о надежной транспортной связи с Хорезмским оазисом остается неразрешенным. Снабжение населения является здесь вопросом политическим. Поэтому союзное правительство решило организовать теперь же на участке Чарджуй—Ташауз регулярную автолинию, выделив для ее обслуживания 200 автомашин с минимальной грузоподъемностью в 500 т.

Прежде чем приступить к выполнению решения союзного правительства, необходимо было обследовать существующую дорогу Чарджуй—Ташауз протяжением 522 километра, установить ее пригодность для срочного открытия движения и оборудовать ее гаражами, мастерскими и т. д.

Решение всех этих вопросов было поручено Союзтрансу совместно с правительством Туркмении. Специальная комиссия установила, что в настоящем виде дорога для движения автомашин не пригодна; местами ее необходимо отремонтировать, а местами провести вновь. Параллельно с дорогой для автодвижения должна быть устроена специальная дорога для движения арб и верблюдов.

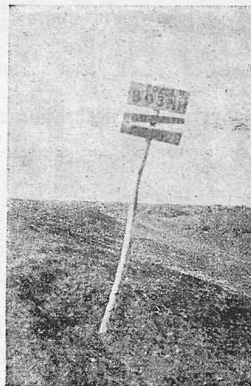
Затраты на устройство дороги определены в 1 032 тыс. руб. Кроме того необходимо за-



Дорожные работы в Турмении

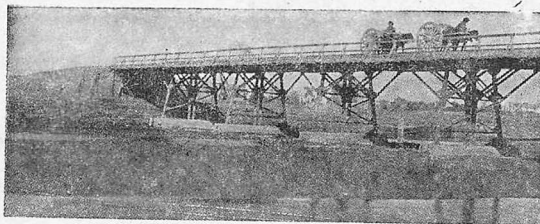
тратить на гражданское строительство 500 тыс. руб., на строительство мастерских, гаражей и складских помещений 254 тыс. руб. и на оборудование общежитий 460 тыс. руб.; общая сумма расходов на организацию линии — 8 150 тыс. руб. Все эти суммы уже утверждены правительством Туркмении, и к строительству дороги и сооружений уже приступлено.

Новая линия будет иметь общее протяжение 522 км и начнется в г. Чарджуе, где будут организованы основной гараж и мастерские и где находится управление линией. Отсюда дорога пойдет на север, вдоль Аму-Дарьи, через районный центр Дейнау, на аул Кабакла, в 135 км от Чарджуя. Здесь будет расположена первая промежуточная станция. Следующая станция намечена в ауле Дарганата, центре соответствующего района, в 220 км от Чарджуя, где будут построены мастерские и профилакторий на 50 машин. Затем в 138 км от Дарганата в ауле Питняка будет организован перевалочный пункт для грузов, идущих в ККАО, расположенную на другом, правом берегу реки. От Питняка дорога пойдет на Ново-Ургенг, центр узбекской части газиса, от которого до Чарджуя 447 км. Здесь будут отгружаться грузы, предназначенные для Узбекистана; грузы же для Туркмении пойдут дальше до Ташауза, конечного пункта автомашин. Заброски грузов из Питняка, Ново-



Дорожный указатель в пустыне

Конечно, линия будет действовать и в летнее навигационное время. Значительная разница в тарифах повлечет, возможно, за собой от-



Мост через канал Шавад под Ташаузом

Ургенга и Ташауза в районы будут производиться средствами районов местным транспортом.

Так как открываемая линия будет обслуживать три республики, перед Совнаркомом Союза возбуждено ходатайство, чтобы считать ее линией союзного значения, непосредственно подчиненной правлению Союзтранса в Москве.

Все вопросы организации новой автолинии чрезвычайно срочны.

правку основной массы грузов водой. На долю автотранспорта останутся грузы срочные и та часть других грузов, которую не смогут поднять каюки за время навигации.

Между автомобилем и каюком возникнет «конкуренция». В этой «борьбе» автотранспорт конечно должен лишиться раз доказать все свои преимущества.

Ал. Смирнов

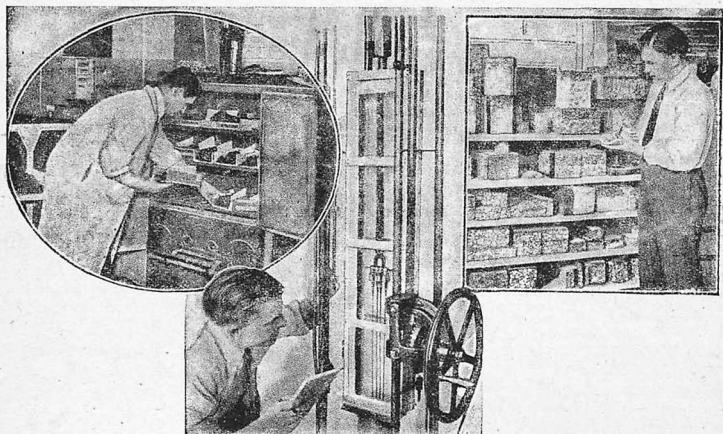
В № 1 журнала „За Рулем“ помещен анкетный лист 2-й заочной конференции читателей нашего журнала.

Ответы читателей на эту анкету в значительной степени помогают редакции продолжать улучшение журнала, в наибольшей степени приближая его к запросам и требованиям миллионной автодорожной армии.

Заполнял ли ты анкетный листок „За Рулем“, проверил ли ты заполнение его другими товарищами-подписчиками?

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТ

БОСТОНСКИЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ДОРОЖНЫЙ ИНСТИТУТ



В Бостоне (САСШ) находится один из лучших в мире институтов, изучающий «болезни» и неполадки дорожных покрытий.

Работа его очень интересна.

Сюда прибывают со всей Америки образцы различных дорожных покрытий. Изучая недостатки одних и преимущества других дорожных одежд, специалисты устанавливают стандарты наилучших дорог. Так, напр., лучшее в мире шоссе протяжением в 1050 км,

законченное недавно на Кубе, построено по рецепту этой лаборатории.

Здесь ведутся испытания материалов на прочность, растяжимость, устойчивость против различных атмосферных влияний. При испытании на эластичность асфальт вытягивается до тонкости человеческого волоса.

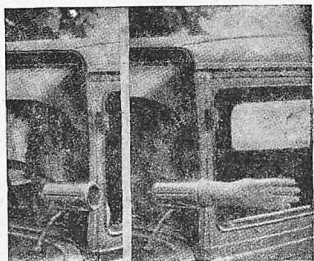
На фото: слева и справа — образцы материалов дорог, прибывающих в институт; посередине: испытание асфальта на эластичность.

РЕЗИНОВАЯ РУКА ДЛЯ СИГНАЛОВ

В Америке изобретено новое остроумное приспособление для предупреждения приближающихся автомобилей при поворотах.

При нажатии кнопки специальный маленький насос внутри металлического футляра автоматически надувает резиновый мешочек, имеющий форму руки, выскакивающий из этого футляра.

По вечерам эта искусственная рука освещается изнутри лампочкой.

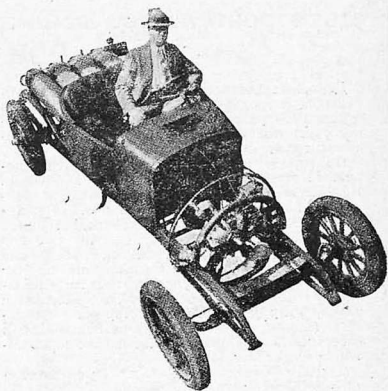


ОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

АВТОМОБИЛЬ, ПРИВОДИМЫЙ В ДВИЖЕНИЕ СЖАТЫМ ВОЗДУХОМ

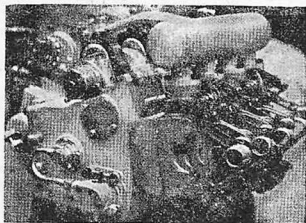
В Лос-Анжелесе (САСШ) демонстрировался новый автомобиль, двигатель которого работает сжатым воздухом. Так как эта машина не имеет карбюратора, электрического зажигания и охлаждающей системы, то конструкция ее очень упрощена.

Баллоны с воздухом, сжатым под большим давлением, помещаются сзади. Поступая в шесть цилиндров, воздух приводит в движение поршни так же, как бензин приводит их в обыкновенном автомобиле. Скорость новой машины — до 50 км в час.



Редакция „За Рулем“ просит все предприятия, связанные с автотракторной промышленностью, присылать снимки и заметки о продукции, освобождающей СССР от импорта, для помещения в журнале.

НОВЫЕ МОТОКОНСТРУКЦИИ НА МИЛАНСКОЙ ВЫСТАВКЕ В ИТАЛИИ



На последней выставке мотоциклов в Милане особенно выделялись две машины, изображенные на наших фото.

Слева — «Мото-Гуззи» — 4-цилиндровый гоночный блокмотор (500 куб. см). Мотор снабжен компрессором Козетт, имеет все-

щие наклонные клапаны, шатуны с игольчатыми подшипниками в головках и т. п.

Справа — «Марнани — Нафта» (500 куб. см), мотоцикл, работающий на тяжелом горючем. Для старта он снабжен вторым карбюратором и бензиновым баком.

Рабселькоры-АВТОДОРОВЦЫ пишут

Дорстроительство в Сызрани ПОД УГРОЗОЙ СРЫВА

Дорожное хозяйство в 1932 г. будет играть решающую роль в своевременном окончании стройки сызранских заводов: сланцеперегонного, спиртоводочного, Каширской теплоэлектростанции и др.

По городу намечено израсходовать на дорожное строительство в 1932 г. — 1 053 600 р. На сегодняшний день с подготовкой к дорстроительству дело обстоит плохо. Бригада РКИ и Автодора по проверке подготовки к дорстроительству выяснила, что до сих пор не утвержден титульный список работ, еще твердо не установлены ассигнования по местному бюджету, поступление средств населения обеспечено только на 40%. Учреждения и предприятия к дорстроительству не привлечены еще до сих пор и даже не поставлены в известность о размерах участия их в строительстве средствами.

Горкоммунотдел обеспечил строительство договором с Дортрансом только на 234 000 р., остальные работы договорами не обеспечены. Дорстрой для обеспечения заключенных договоров нужных мер не принял. Из 4 950 куб. м камня заготовлено лишь 2 436 куб. м, и то он находится в 20 км от места работ, а транспорта нет. Нужно было заготовить 5 647 куб. м песка, но не заготовлено пока ни одного кубометра. Намеченные асфальтовые работы на сумму 660 000 р. материалом совершенно не обеспечены. Асфальта и гудрона нет. Раб-

силью все дорожное строительство в Сызрани обеспечено лишь на бумаге. О проведении каких-либо рационализаторских мероприятий говорить не приходится.

Есть целый ряд конкретных мероприятий, которые необходимо включить в план работ на 1932 г. Это — капитальный ремонт и перестройка моста через р. Сызрань, т. к. он является основной связью со строительством сланцеперегонного завода, спиртоводочного, ТЭЦ и др., и через него с весны пойдет весь груз. Сейчас этот мост грозит падением.

Необходимо заставить Союзхлеб, лесозавод и Союзжелезнодорожников до наступления половодья укрепить волжскую дамбу в разрытых ими же местах, иначе Волга весной зальет их предприятия и принесет тысячные убытки.

Пора покончить с разговорами и спорами о постройке ж.-д. тупика на разъезде Куваев ключ и конкретно приступить к ее выполнению. Стоимость тупика определяется в 7 000 руб. Кроме того, посев картофеля в 1932 г. намечен в 1 500 га в Заборовском колхозе. В этом районе намечена разработка известняков.

Автдоровская общественность города должна по-боевому взяться за дорожное строительство в г. Сызрани и приложить все силы, чтобы не допустить его срыва.

Сызрань

Клим

К дорожному строительству ГОТОВЯТСЯ ПЛОХО!

Окуловский район Ленинградской области имеет сильно развитую дорожную сеть, но дороги — малопроезжие и не обеспечивают растущего грузооборота сырья и товарной продукции предприятий, Парашинской бумажной и Кулотинской текстильной фабрик, а также совхозов и колхозов. Из всей сети дорог только 4,5% дорог покрыто одеждой высшей стоимости, но они десятки лет не ремонтировались и по ним невозможно движение автомашин и грузового транспорта. По инициативе рабочих масс Парашинской и Кулотинской фабрик организована автобусная связь с районным центром — Окуловкой, которая сейчас сорвана из-за бездорожья.

Опportunистической практикой рика по дорстроительству контрольное задание Леноблдортранса на 1931 г. было уменьшено, но даже уменьшенная программа не была выполнена, общественность вокруг борьбы с бездорожием не была мобилизована. Выполнение плана шло самотеком. Председатель рика тов. Смирнов рассуждает так: «Дорожное строи-

тельство дело не наше, для этого есть Облдортранс и др.».

По сведениям в 1930 г. в Окуловском районе было до 400 членов Автодора; сейчас автдоровское движение замерло.

Не лучше и с подготовкой к строительному сезону в 1932 г. Проект плана дорожного участка не утвержден. План по району составлен на 468 тыс. руб. и главным образом рассчитан за счет выполнения трудящихся. По плану нужно заготовить и вывезти лесоматериалов 3 112 шт. бревен и 3 000 куб. м. гравия. Не выполнено — ничего. Камня 800 куб. м — вывезено только 300 куб. м. Работа идет слабо, самотеком.

Директива обкома партии и Облсполкома от 2 февраля о своевременной заготовке стройматериалов и объявлении десятидневника по дорожному строительству — риком не выполняется. Райдорштаб и Райавтдор бездействуют. Они заседают только тогда, когда приезжают представители облдорштаба и дорожного участка. Вся работа по дорожному

строительству возложена на одного десятичника рика Михайлова, который без руководства и помощи также бездействует.

Еще хуже с подготовкой кадров. Рик должен был выделить на курсы двух dormастеров и дорорганизаторов по трудучастию — 15 человек. Пропущен же через курсы только один человек. В результате подготовка кадров сорвана. Рик должен сейчас принять меры к укомплектованию штатных единиц сельдо-

инспекторов при сельсоветах из лучшего актива деревни, рабочих, комсомола, членов Автотора и колхозников, иначе выполнение плана останется у рика только на бумаге.

Нужно добиться, чтобы руководство рика повернулось лицом к дорогам, и в борьбу с бездорожьем была вовлечена вся колхозная масса, комсомол, автодорожская общественность и весь актив деревни.

Боровичи

Заварин

СОЗДАЕМ дорожный фонд, крепим оборону!

Решающую роль в будущей войне будет играть техника, мотор. Мотор требует хорошей дороги. Каждый километр новой дороги — вклад в дело социалистической стройки нашей страны, в укрепление обороноспособности Красной армии, удар по всем готовящим войну против СССР.

Автотор уже на деле доказал свою практическую работу по укреплению обороноспособности нашей страны и усилению мощи Красной армии. Об этом говорят колонны бронемашин, танкеток, вездеходов и пр., переданных Красной армии и созданных на средства, собранные Автотором.

Отдельные сызранские коллективы автодоровцев выдвинули перед горсоветом Автотора вопрос о создании дорожного фонда. Курсанты шоферских курсов — будущие водите-

ли автобронемашин, учитывая, что дорожное строительство играет большую роль в выполнении пятилетки, что дорога имеет большое значение в усилении обороноспособности страны, взяли на себя почин в организации проведения сборов, отчислений и т. д. Каждый из курсантов вносит в дорожный фонд не менее четвертака.

Курсанты вызвали последовать их примеру открывшиеся курсы шоферов-допризывников, все автодорожские коллективы, рабочих и служащих городских предприятий и др.

Особо ценно это мероприятие, потому что оно выдвинуто рядовыми членами автодорожцами. Горсовет Автотора это предложение подхватил и призывает все общественные организации поддержать это начинание.

Сызрань

Рабнэр

СОЦСОРЕВНОВАНИЕ — лучший метод дорожных работ

Ликвидировать бездорожье в 1932 г. — огромная задача, которая стоит перед Дагестаном. Этого требует наша промышленность, этого требует перестраивающееся на социалистический строй наше сельское хозяйство. Этого можно добиться путем соцсоревнования и ударничества.

Строительные участки Акух-Тлярота и Ботлих-Цумада заключили между собой договор на соцсоревнование. Основные пункты дого-

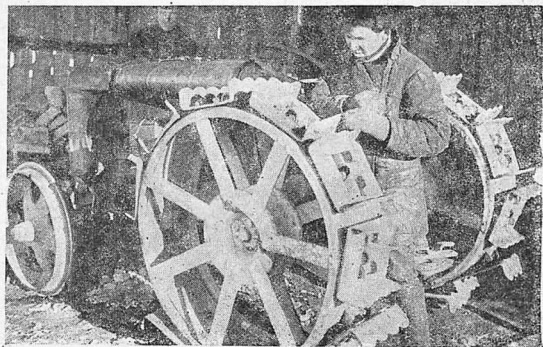
вора — перевыполнить план дорожных работ на 20%, привлечь население к трудучастию сверх плана на 50%, снизить себестоимость на 15%.

Необходимо рикую вокруг этого вопроса развернуть массовую работу, вовлечь все дорожные участки в соцсоревнование и ударничество.

Дагестан

Вильпор

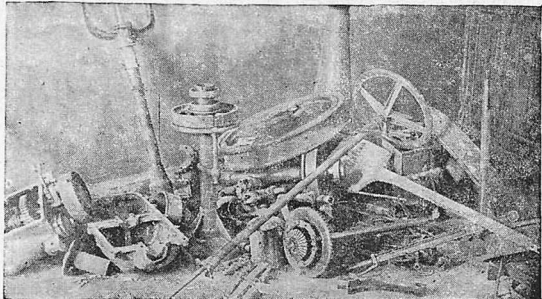
В совхозе-гиганте „Клино“ готовятся к встрече 3-й большевистской весны. На снимке: ремонт трактора „Фордзон Путиловский“



НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД!

Так хранятся авточасти, предназначенные для авторакторных курсов в Моршанского Автодора (ЦЧО). Здесь можно увидеть консервные банки, деревянные лопаты и половые щетки. Некоторые ценные авточасти уже пропали без вести

Фотокор-автодоровец



Трактор в снегу

Из-за неисправности тракторов, совхоз «Индустрия» (Верхне-Теплинского р-на УССР) выполнил осенний сев лишь на 40% и зяблеу вспашку на 10%, но эти обстоятельства не научили головотяпов и на будущее время.

Вот яркий пример: 15 тракторов вышли из капитального ремонта и их отправили на 3-й участок, бросив их в открытом поле. Трактора стоят рядом, занесенные снегом, отчего они ржавеют и портятся. Естественно при таком отношении, что первый же выезд их в поле приведет к тому, что они будут выведены из строя.

Когда же работники совхоза «Индустрия» научатся бережно относиться к тракторам?

Ержне-Теплое

П. Домашенков

Безобразия в гараже

Горючим, вместо дров, отапливают гараж Союзтранса в Самаре. Смешивают масло, солядол, автол, керосин и бензин и льют в печку. Администрация об этом знает, но мер никаких не принимает.

В гараже — адский холод, поработаешь 3—4 минуты, а часа четыре греешься, пока в печке горит горючее. Печка дымит от скопившейся сажи, и гараж полон дыма. На наше заявление завгару, что невозможно работать, он отвечает: «Ну, что ж поделаешь».

Завгары меняются, а толку ни на грош. В гараже полный хаос. Слесари получают 63 руб., а сторож — 75. Работают с прохладцей, заинтересованности никакой нет. Обращения с машинами скверное.

Части с одной машины перетаскиваются на другую, и в результате, когда машина должна уже выйти из ремонта, не хватает отдельных частей и т. д.

Помогите нам выйти из этого положения!

Самара

Шарков

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Бережнее с машинами!

Плохо обстоит дело с ремонтом автомашин в Идрицком механическом парке № 1. Машина не успеет выйти из ремонта, как ее нужно снова ставить в ремонт. Техник ремонтной части тов. Петухов не обращает на качество ремонта никакого внимания, позволяет переносить части с одной машины на другую. Часто бывают такие случаи, что с хорошей машины берут части на плохую, а в результате обе машины не работают. Дошло до того, что шофера боятся ставить в ремонт машины из-за того, что снимают части.

Нужно эти безобразия прекратить!

Ст. Идрица

Шофер

Надо улучшить работу базы

Четвертая автобаза Союзтранса в Москве существует уже 10 месяцев, а работа ее еще налажена.

Шофера и грузчики не имеют понятия о расценках на перевезенный груз. Недовыплата зарплаты — обычное явление, следствием чего является текучесть рабочей силы. Ремонт машин производится из рук вон плохо. Машина, выпущенная из бокса, через 1—2 часа возвращается в гараж с той же неисправностью. Обезличка ремонта — основной бич базы.

Двор базы настолько мал, что не вмещает всех машин, и несколько неисправных «СПД» стоят у ворот, дополняя яркую картину бесхозяйственности. С шоферами, в большинстве своем недавно окончившими курсы, никакой работы по повышению квалификации не ведется. Машины с пустяжным ремонтом простаивают на линии по несколько часов. По вине диспетчеров машины делают по 60%, а то и больше холостого пробега.

О коллективе Автодора и не слышно. Культурной работы у нас не ведется.

Москва

Шофер

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Издатель: Журнально-газетное объединение