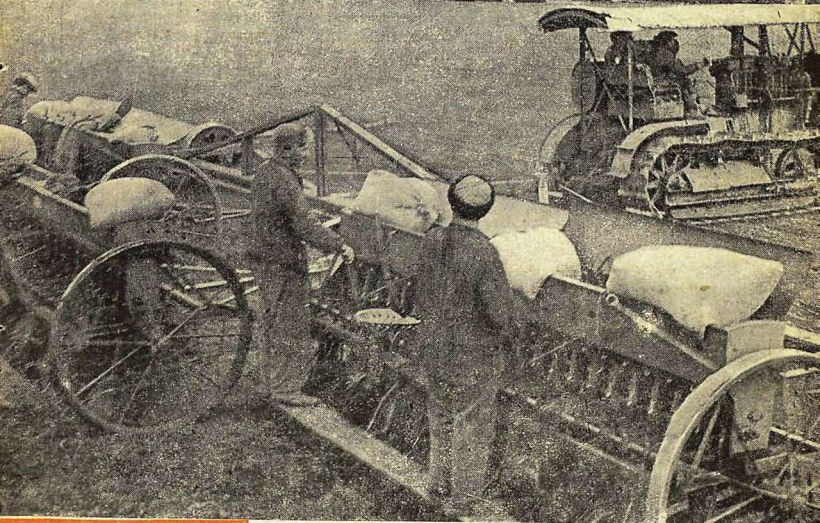


ЗА РУЛЕМ



ЖУРНАЛ-ГАЗ.
ОБЪЕДИНЕНИЕ

1932

7

Весенний сев в большинстве районов СССР в разгаре. Практическое содействие успеху третьего большевистского сева — боевая задача всех автодорожных организаций.

На снимках: вверху — тракторы на „Красной Путиловке“ перед отправкой на поля; внизу — сев на комсомольском участке зерносовхоза „Гигант“.



Пятый год издания
Редакция:
Н. Беллев, А. Головкин, А. Горюнович,
В. Зарзар, М. Кольцов, Н. Осинский,
В. Рубцов, проф. Е. Чудаков, Н. Флак,
И. Халепский, А. Штейнер.
Отв. редактор—Н. Осинский
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

РЕДАКЦИЯ: Москва Б. Страсти
бульвар, 11. тел. 3-31-91. Трама.
6, 15, 18, 23, 25, 29, 41.
Массово-тиражный сектор. Т.
5-51-69.
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1932 г.
на год—4 р. 80 к., 6 мес.—2
40 к., 3 мес.—1 р. 20 к.

РЕАЛИЗУЕМ РЕШЕНИЯ всесоюзного съезда, превратим Автодор в многомиллионную организацию

Новые условия развертывания промышленности, новая обстановка социалистического строительства, разрешения грандиозных задач четвертого, заключительного года первой пятилетки и дальнейшего развертывания социалистического строительства во вторую пятилетку выдвигают перед всеми организациями, в том числе перед Автодором, осуществление исключительно ответственной задачи—привлечь миллионные массы трудящихся к творческому участию в социалистическом строительстве.

Подлинно широкое участие Автодора в развернутом наступлении по всему фронту соцстроительства может быть осуществлено при условии закрепления имеющегося состава нашей полутора-миллионной организации и превращения Автодора в многомиллионное общество. Это положение было отчетливо сформулировано решением I всесоюзного съезда Автодора и является одной из самых важных задач, которые предстоит решать немедленно всем автодоровским организациям—от низового коллектива до Центрального совета.

Нужно расти, нужно стать действительно массовой организацией, чтобы быстрее и наиболее эффективно решать практические задачи, стоящие перед обществом Автодор. Вместе с этим надо в кратчайший срок организационно укрепить, усилить и оживить руководство, перестроить его лицом к низовому коллективу Автодора, к районному звену организации, дифференцировав руководство в соответствии с обслуживанием различных групп населения и участков соцстроительства (предприятия, совсектор сельского хозяйства, национальные республики и области и др).

СОДЕРЖАНИЕ

Е. РУСАНОВ.— Реализуем решения всесоюзного съезда, превратим Автодор в многомиллионную организацию	4
Форд без маски	4
ДЖОЗЕФ ПОРТ.— Расстрел демонстрации фордовских безработных	5
Широко развернем социалистическое соревнование по участию в посевной	7
По-большевистски организуем трудовое участие населения в дорожном строительстве. Обращение Совнаркома РСФСР к советским, общественным и дорожным организациям	8
За боевое наступление на фронте бездорожья!	10
Проф. Н. ВЕТЧИКИН.— Деревобетонный реверсивный каток для укладки дорог	11

М. ДЬЯКОВ.— Примем все меры для правильной и экономной эксплуатации автотранспорта	13
Освобождаемся от иностранной зависимости в автотранспортной и дорожной промышленности	16
М. С.— В борьбе за советское электрооборудование для советских автомашин	20
Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ.— Американские легковые автомобили в 1932 г.	22
Гаражная скакалка	15
И. ЯКОВЧЕНКО.— Самодельный прибор для заливки коренных подшипников	26
Техническая консультация	27
— абелькоры-автодоровцы пишут	29
На общественный суд	32

В номере 25 иллюстраций

10 апреля 1932 г.



Надо научить низовую организацию Автодора бороться за рост, ставить перед собой конкретные задачи в работе, разрешая их силами всей членской массы. Надо ввести в практику планирование и учет всей автодорожской работы, с тем чтобы на основе учета опыта работы можно было бы увереннее шагнуть вперед, продолжать дальнейшее развертывание деятельности автодорожских организаций, разрешать новые еще более сложные задачи. Наконец надо укрепить финансовую базу общества, упорядочить финансовую работу, чтоб обеспечить тем самым необходимые темпы и повышение качества всей автодорожской работы.

Происходившее в начале марта этого года всесоюзное организационное совещание Автодора поставило перед собой впервые за все время существования общества ответственнейшую задачу — разрешить все практические вопросы, связанные с преодолением организационного отставания в работе Автодора от темпов и задач, стоящих перед обществом.

Решением оргсовещания намечены основные пути, которыми эта работа должна пойти. Эти решения должны стать боевой программой действия для всех автодорожских организаций. Каковы же эти решения и задачи?

Поставив перед организациями Автодора общую задачу всемерного форсирования роста, оргсовещание приняло решение о доведении количества членов Автодора до 3 млн. человек к концу 1932 г. Реализация этого решения требует, чтобы рост общества был поставлен на рельсы организованного, планового вовлечения рабочих и колхозников в ряды Автодора. Это вовлечение миллионов трудящихся в Автодор не должно проходить стихийным путем. Ставка на стихийность роста, на самоотек должна рассматриваться как проявление правого оппортунизма на практике. В работу всех звеньев общества должна быть внедрена система контрольных цифр и заданий по росту. В наикратчайший срок выполнить и перевыполнить полученное контрольное задание — почетная задача для каждого совета, для каждого коллектива.

Одной из главнейших задач на предстоящем этапе деятельности общества является создание широкой сети организаций Автодора в деревне. Общество не сможет практически решить поставленные перед ним задачи в области содействия развитию тракторного и дорожного дела — без проникновения в социалистический сектор сельского хозяйства, без того, чтобы в ближайшее время во всех совхозах, колхозах и МТС имелся бы работоспособный коллектив Автодора, чтобы этими коллективами крепко руководили районные советы Автодора. За создание их там, где их нет, и за укрепление существующих надо взяться немедленно.

Необходимо особенно подчеркнуть важность безусловного и решительного повышения процента женщин в составе организаций Автодора (до 25%). Среди женщин должна быть проведена большая общественно-политическая работа по вовлечению их в борьбу за овладение техникой, в активное содействие развитию автотракторного и дорожного дела.

Наконец важнейшей задачей автодорожских организаций — особенно нацреспублик и областей — является максимальное вовлечение трудящихся-националов в ряды общества, специальная массовая работа в этом направлении, агитационно-массовые мероприятия на национальных языках (выпуск литературы, плакатов, кинофильм, пособий и пр.), выдвигая на руководящую работу.

Организации Автодора должны значительно усилить работу по вовлечению детей в группы ЮДА. Многомиллионному Автодору надо готовить многомиллионную смену.

Какими же формами и методами можно успешно разрешить все это?

Необходимо указать на то, что основным и самым важным методом вовлечения в Автодор трудящихся будет проведение этой работы на основе развертывания практического участия Автодора в социалистическом строительстве на базе конкретных дел по дорожному строительству, борьбы за рациональную эксплуатацию автотракторных парков, за овладение техникой, участие в хозяйственных и общественно-политических кампаниях. В период проведения их кампаний работа по росту должна усиливаться. В частности, в сельскохозяйственном секторе при проведении весенней посевной кампании, предстоящей уборочной, хлебозаготовительной и др., при развертывании напряженной борьбы за хлеб, за урожай, на основе активнейшего участия автодорожцев в успешном проведении этих кампаний — должны расти наши организации, вовлекая колхозников в ряды общества.

В каждом коллективе Автодора должны быть выделены вербовщики, которым даются определенные контрольные задания. В цехах, бригадах и сменах вербовщики агитируют и разрешают задачи общества, упорно добиваясь реализации своих заданий.

Серьезной задачей для райсоветов явится связь с коллективами вне города, в колхозах, совхозах и МТС. Для этого надо использовать все возможности: выступления на всех местных

конференциях, слетах и совещаниях, командировки партийных, комсомольских, профсоюзных, дорожных работников и шоферов в районы, давая им конкретные задания по линии Автодора.

Необходимо укрепить аппараты советов общества. Оргсовещание поставило перед автодорскими организациями задачу добиться в 1932 г. платных работников во всех районных советах общества.

Нужно выращивать актив. Большое значение здесь будет иметь создание специальных курсов по подготовке автодорожных работников, проведение семинаров и конференций актива. Все это сейчас должно войти в систему работы автодорских организаций.

Нужно обеспечить широкий размах агитационно-массовой работы, связанной с вопросами роста. Издание брошюр, листовок, лозунгов, максимальное использование радио, кино, самостоятельного искусства, использование рабочих клубов, уголков, библиотек, стенных и печатных газет — все это может и должно быть использовано на местах.

Превращение общества Автодор в многомиллионную организацию есть важнейшая политическая и организационная задача. В разрешение ее должны быть втянуты тысячи активистов. Вся их работа должна быть построена на основе социальности и ударничества. Не должно быть ни одного коллектива, ни одного районного, городского, областного, краевого, республиканского, союзного совета, не заключивших социальный договор, не выдвинувших встречных планов. Только в этом случае борьба за трехмиллионный Автодор будет закончена успешно.

Оргсовещание, обсудив вопрос о перестройке финансовой работы общества, поставило перед всеми организациями Автодора задачу мобилизации и использования всех возможных ресурсов, поднятия на должную высоту финансовой дисциплины, экономичного, наиболее рационального и умелого расходования каждой общественной копейки. Установить твердое руководство и живой инструктаж финансовой деятельностью мест, создать финансовый план и смету в каждом звене общества, укрепить финансовые аппараты, добиться максимальной четкости в их работе, ликвидировать задолженность по членским взносам и не допускать ее в очередной работе, — таковы важнейшие установки совещания в этой области.

Финансовый план должен строиться на основе общего плана работы всей организации, на четком определении и учете источников дохода. Приходный план и должен будет определять финансовые возможности каждой организации. Надо отвечать за каждый рубль общественных денег, не увлекаться коммерческими комбинациями, привлекать к ответственности расточителей, взять под контроль автодорской общественности финансовую деятельность бюро коллективов и советов общества.

Совещание предложило всем автодорским организациям наладить контроль и проверку исполнения работы, установить ее планирование и учет.

Топтанию на месте должен быть положен конец. Мы должны идти вперед, с ясным пониманием своих задач, укрепляясь шаг за шагом, становясь все более действенными, все более активными в деле социалистического строительства, развертывая все ускоряющимися темпами практическую работу Автодора по укреплению социалистического строительства и обороны СССР.

Е. Русанов

... Размах социалистического строительства и, в частности, автодорожного и дорожного капитального строительства выдвигает перед всеми автодорскими организациями задачу мобилизации всех своих сил для их успешного разрешения.

Выполнение этой задачи находится в тесной связи с созданием активной и широкой сети низовых автодорских организаций, в первую голову при автодорожных предприятиях и хозяйствах, совхозах, колхозах и МТС.

(Из резолюции I-го Всесоюзного съезда Автодора по докладу о задачах Автодора в новых условиях)

Форд без маски

Среди рабочего класса и трудящихся масс СССР Генри Форд известен часто в искаженном представлении преимущественно как один из крупнейших организаторов капиталистического производства, поставивший массовое автомобильное производство на огромную высоту, как один из виднейших представителей мировой капиталистической техники.

До сих пор было менее знакомо другое, подлинное лицо Форда—Форда-капиталиста, Форда-предпринимателя, Форда-эксплуататора. Форд любит, кстати сказать, прикрывать его маской пикифизма, «рабочелюбия» и т. п.

Компания Форда едва ли не одна из первых ввела на своих предприятиях 8-часовой рабочий день. Но это сокращение по сравнению с другими предприятиями САСШ рабочего времени Форд с лихвой возмещает огромной его интенсификацией, выматывающей из рабочего все жилы. «Добрый» Форд платит рабочему 6 долларов в сутки, но превращает его через 10 лет в инвалида, а за инвалидность не платит ему ничего. Опоздав в мастерскую на одну минуту, фордовский рабочий подвергается штрафу, десятиминутное опоздание влечет за собой увольнение. Во всех фордовских мастерских проведена сложная и хитроумная система надзора.

Впрочем она выходит далеко за стены заводских корпусов и проникает во всю домашнюю жизнь фордовских рабочих, которые, как паутины, обволакиваются системой бытового шпионажа. Форд запрещает существование у себя на предприятиях всяких революционных и профсоюзных организаций.

Капиталистическая рационализация доведена у Форда до своих предельных степеней—не случайно работа на фордовских предприятиях делает из 35-летнего рабочего почти старика, не случайно у Форда почти нет рабочих старше 40 лет, причем и этот возраст все понижается.

Организация производства вызывает восторг прихвостней буржуазии, социал-демократов, перед «фордовским гением». Мировой социал-фашизм выставил Форда как автора новой системы «реорганизованного» капитализма, а один из виднейших немецких социал-демократов Штребель, редактировавший ряд лет «Форвертс» (центральный орган немецких социал-демократов), захлебываясь от восторга, писал, что Форд является «могущественным и желанным союзником социализма».

Сочетание самой жестокой эксплуатации рабочих с политической подкупа и террора составляют, таким образом, основные методы политики Форда-предпринимателя, образуя его неофициальное, но подлинное лицо. Однако лицо это по возможности маскируется—вся буржуазная печать, а на поводу у ней и печать социал-фашистская, писали преимущественно о «гении» Форда как организатора и руководителя величайших в мире предприятий.

Однако, по мере того как прибили предпринятый Форда под влиянием экономического кризиса, жестоко ударившего по его заводам, снизились с 82 млн. долларов в 1929 г. до 44 млн. в 1930 г., а затем упали до 1 млн. долларов в 1931 г., Форд начал все более и более открыто показывать свою подлинную классовую сущность. Массовые увольнения рабочих, снижение заработной платы, перевод на сокращенную рабочую неделю—все это, разумеется, без всяких предупреждений и компенсаций—стали практиковаться Фордом все чаще и чаще.

Недавно—в начале марта—Форд открыто снял маску со своего лица, показав свою подлинную классовую природу. 7 марта фордовской полицией в предместьях Дирборна (место главного завода Форда) была расстреляна пятидесятая толпа безработных рабочих. При этом расстреле ранено 50 человек и убито 4, в том числе т. Джо Йорк, член ЦК американского комсомола и организатор комсомола в Детройте.

Мы помещаем ниже письмо нашего американского корреспондента, очевидца дирборнских событий, подробно освещающее расстрел фордовских рабочих и те меры, которые капиталистическая «законность» предпринимает против руководителей рабочего движения в Детройте.

Уже первые известия о расстреле вызвали новую волну оживления в рабочем классе САСШ.

В районе Детройта начала усиленно развиваться работу компартия, организуются советы безработных, а в одном из пригородов Детройта при выборах мэра за коммунистическую кандидатуру было подано 757 голосов—вдвое больше, чем в 1930 г. Коммунистическая партия САСШ организовала траурный митинг протеста против убийства четырех безработных.

Конечно, расстрел мирной делегации безработных в Дирборне Фордовской полицией означает собой только начало подъема рабочего движения в САСШ на новую, более высокую ступень.

Открывая огонь по безоружной толпе, Форд неприкрыто показал свою классовую сущность, и из этого кровавого урока не только рабочие фордовских предприятий, но и весь рабочий класс Америки делает свои непосредственные революционные выводы.

«Призрак бродит по Европе» — писали Маркс и Энгельс в введении к «Коммунистическому манифесту» в начале организованного европейского рабочего движения. Этот призрак за последние годы все чаще и ощутимее появляется и по ту сторону океана—беспощадный призрак революции, которая перевернет весь капиталистический мир и покончит с ним навсегда.

РАССТРЕЛ демонстрации БЕЗРАБОТНЫХ Фордовских

ОТ НАШЕГО АМЕРИКАНСКОГО КОРРЕСПОНДЕНТА



Фордовская полиция встретила мирную толпу слезоточивыми газами, ледяными струями воды и револьверами. (Снимок из английского журнала.)

Все, что еще оставалось от мифа о Генри Форде как о «великом человеколюбце» и проповеднике высокой зарплаты для рабочего класса,—все это было начисто стерто сегодня, когда наемные стрелки компании Форда направили пулеметы на 5 тысяч безработных, требовавших работы, и скинули более 50 человек. Четверо уже мертвы—в том числе т. Джо Йорк, член ЦК американского комсомола и районный организатор комсомола в Детройте.

Владения богатейшего человека в мире были усеяны мертвыми и умирающими рабочими. Все окна агентства по найму были разбиты; на улице, покрытой пятнами крови, лежали перевернутые, изрешетенные пулями автомобили.

Ровно через две недели после того, как буржуазная пресса Америки широкообъявительно объявила, что Форд предполагает начать период промышленного возрождения, «которое будет чувствоваться во всем мире», его наемники открыли огонь по рабочим. Форд спешно оповестил через всегда готовую, протитурованную прессу, что он буквально рискует своим состоянием, чтобы предоставить работу американскому народу.

Точный текст его заявления, опубликованный в «Нью-Йорк Таймс» от 27 февраля, гласил: «Американский народ сделал из компании Форда то, что она сейчас собою представляет. Все, что мы имеем, мы получили от публики. Никакие излишки не существуют для частной пользы. Все излишки должны быть употреблены для будущего. Будущее наступило, и мы сделаем все, если нужно—риснем всем, используем тот излишек, который пуб-

лика в процессе отношений с нами дала нам, чтобы попробовать сделать то, дать то, в чем страна нуждается больше всего—работу».

В сообщении было сказано, что Форд предполагал немедленно приступить к изготовлению в 1932 г. 1500 тыс. автомобилей, для чего потребовалось бы нанять по всей стране 400 000 рабочих и дать работу множеству рудников, заводов и железных дорог. В действительности же, пока этот ливень лжи изливался на американских трудящихся, рабочие на заводе Ривер-Руж работали два дня в неделю, а зарплата была им фактически снижена на 20—30%.

Когда рабочие увидели, что сообщения капиталистической прессы оказались сплошным враньем, они отказались голодать молча. Организованные советом безработных Детройта 5 000 рабочих—участники голодного похода—выступили колонной длиною в одну милю, со знаменами, требуя работы и немедленной помощи.

Они успешно прошли сквозь проволочные заграждения, окружающие завод компании Форда в Ривер-Руж, и тогда-то затрещали пулеметы, а пожарные команды в морозную погоду пустили мощные потоки ледяной воды на демонстрантов.

Несмотря на пулеметы, револьверы, слезоточивые газы и ледяные струи воды, схватка продолжалась более полутора часов. Поход начался около 1 часа дня. Толпы рабочих стали собираться в Оуквуде и Форде рано утром. Они соскакивали с трамваев, не платя за проезд. Рабочие спасали своих товарищей, когда полиция пыталась их задержать за неплату за проезд.

Недалеко от Дирборнского шоссе, на полпути между Детройтом и Дирборном, рабочие были встречены отрядом из 60 полицейских, которые предложили им повернуть обратно. После отказа полиция пустила слезоточивые газы. Но сильный ветер развеял газы, и демонстранты прорвались через заградительную линию, закидав полицию градом камней и кирпичей. Полиция отступила, и рабочие продолжили свое шествие по направлению к шоссе Дикс.

После того как демонстрацию встретили подкрепления детройтской полиции, милиции и государственных военных частей, рабочие отступили с криками: «Мы вернемся с 50000 людей, посмотрим, что вы сделаете тогда».

После этого по отступающей массе был открыт смертоносный огонь. Военские части были переброшены с форта Уэйн, находящегося на расстоянии 3 миль. Трое из убитых были юными моложе 25 лет.

Рабочие, опознав автомобиль Гарри Беннета, главного сыщика Форда, ехавшего вместе с Чарльзом Соренсоном, главным управляющим Форда, забросали его камнями. От удара кирпичом Беннет лишился сознания, а Соренсон, наиболее ненавидимый из погоняльщиков рабов Форда, бежал, когда автомобиль был опрокинут.

Ни для кого не секрет, что на фордовских заводах в Детройте устроены гнезда для пулеметов в галлерях, идущих поверх цехов. Форд уже давно готовился к тем дням, когда рабочие не захотят больше быть рабами конвейера под тяжелым бичом фордовских надсмотрщиков.

Из рук Джона Коминса, газетного фото-репортера, полиция выстрелами вышибла камеру, изрешетив при этом его руку. Заправилы и чиновники компании недаром боятся фотографии расстрела рабочих.

11 человек было арестовано полицией — главным образом организаторов профсоюзной лиги единства и советов безработных.

Вся рабочая масса Детройта возмущена этим расстрелом и готовится к еще большему протесту против этого нападения купленной Фордом полицией на безработных рабочих.

Участники голодного похода выставили следующие требования:

1. Работа для всех уволенных фордовских рабочих.
2. Немедленная уплата 50% полного заработка.
3. Семичасовой рабочий день без снижения зарплат.
4. Замедление убийственной скорости конвейера.
5. Два 15-минутных перерыва для отдыха.
6. Равное с белыми положение негров в отношении работы, помощи и медицинского обслуживания.
7. Бесплатная врачебная помощь в фордовских госпиталях для работающих и безработных и их семей.

8. 5 тонн угля или кокса на зиму.

9. Устранение сыщиков и полиции.

10. Никаких выселений из дому бывших рабочих Форда! Форд должен принять ответственность за все складные земельные контракты и налоги на дома, которые будут уплачены рабочими после 6 месяцев работы с полным рабочим днем.

11. Немедленная уплата 50 долларов зимнего пособия.

Отвечом на эти справедливые требования рабочих был огонь полицейских винтовок.

Коммунистическая партия немедленно призвала через газету «Дейли Уоркер» рабочий класс Америки к отпору против вооруженного террора по отношению к безработным и рабочим, выразившегося в нападении на демонстрацию в Детройте.

Она указала, что миллиардер Форд и майор Мерфи — либерал, который выставлял себя «другом рабочего класса» — соединились против безработных и рабочих. Форд также является владельцем рудников в Кентукки, где были расстреляны горняки и их организаторы, где был хладнокровно убит Гарри Смир, организатор комсомола, где объявлена награда в 1000 долларов за выдачу живым или мертвым Франка Борка, секретаря национального союза горняков.

Рудники Кентукки и Тенесси находятся во владении Форда, Рокфеллера, Моргана и Инсулла — богатейших капиталистов Соединенных штатов, которые теперь стараются загнать рабочий класс к рабскому голодному уровню существования. Эти же капиталисты ныне организуют войну против Советского союза и китайской революции.

Мичиган на севере, Кентукки на юге — террор свирепствует в обеих частях Соединенных штатов, в так называемой «передовой» части и в так называемой «отсталой». Террор против рабочего класса свирепствует повсюду в богатейшей стране мира.

Коммунистическая партия призывает к митингам протеста у фабричных ворот, у фордовских заводов и у домов фордовских представителей и комиссионеров.

Джозеф Порт

Нью-Йорк 8 марта 1932 г.

Р. С. Когда я относил это письмо на почту, я прочел в газетах, что Виллиам Форстер, секретарь профсоюзной лиги единства и лиги коммунистической партии, разыскивается полицией, которая хочет предьявить ему обвинение в убийстве и подстрекательстве к мятежу.

Он выступал на массовом митинге в Детройте в вечер, предшествовавший демонстрации. Районный прокурор спешит заверить своих хозяев в том, что он постарается привлечь к ответственности всех лидеров советов безработных и коммунистическую партию в Детройте.

Д. П.

... „За большевистское укрепление технической независимости СССР, за мировую пролетарскую революцию будет бороться СССР в 1932, последнем году пятилетки“

„Правда“

ШИРОКО РАЗВЕРНЕМ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ ПО УЧАСТИЮ В ПОСЕВНОЙ

С 25 марта по 25 апреля проводится всеобщий месячник подготовки к весеннему севу.

В этом месячнике вместе со всей советской общественностью должны принять активнейшее участие автодорожные организации.

Недавно состоявшееся (5—9 марта) всесоюзное автодорожное оргсозвещание наметило конкретные задачи Автодора по содействию успешному проведению третьего большевистского сева.

Каждый совет Автодора, каждый коллектив должен знать точные размеры посевных заданий по отдельным культурам в радиусе действия своей организации.

Автодорожные организации должны активно участвовать в прировке рабочей силы для совхозов и МТС, приурочив к началу сева выпуск водителей, привлекая специалистов и студентов автотракторных вузов и техникумов на обслуживание посевной.

Коллективы Автодора должны принять практическое участие в подготовке автотракторного парка к севу. Для этого необходимо, чтобы они содействовали своевременному обеспечению автомобилей и тракторов ремонтом, запасными частями, горючим и смазочными материалами, борясь за усиление темпов и повышение качества ремонта.

Все автодорожные ремонтные мастерские должны немедленно переключиться на ремонт с.-х. инвентаря и автотракторного парка, особенно там, где выполнение ремонтного плана проходит неблагоприятно.

Для успешного проведения ремонта надо создавать специальные автодорожные ремонтные бригады, используя для этого учащихся автотракторных курсов, а также специалистов из автодорожного актива.

В кратчайший срок организации Автодора

должны проверить положение с запасными частями в МТС и совхозах и принять меры к заброске наиболее ходовых частей и упорядочению складского хозяйства.

Автодорожным коллективам на железнодорожном транспорте необходимо организовать контроль и помощь продвижению машин, инвентаря и других посевных грузов, следующих в совхозы, колхозы и МТС.

Скверное состояние многих путей, соединяющих МТС с колхозами, а также внутрихозяйственных дорог в крупных совхозах и колхозах, будет служить причиной задержки посевных грузов, простоев транспорта. Автодорожные организации должны сейчас же сигнализировать об этих участках, содействовать мобилизации населения на исправление внутрихозяйственных дорог, увязывая эту работу с подготовкой к предстоящему дорожно-строительному сезону.

Особое внимание следует уделить правильному использованию помощи севу, которая идет организованным порядком из города. Надо принять участие в проверке выполнения заказов для нужд весенней посевной кампании на местных городских предприятиях, учесть наличный автотранспорт (автомобили, мотоциклы, моторные лодки и проч.), подготовив его к переброске на посевную.

Ряд автодорожных организаций (Урал и др.) в этом году впервые приступил к засеву определенного количества гектаров на моторизацию Красной армии. Этот опыт необходимо использовать повсеместно.

Широко развернем социалистическое соревнование и обмен опытом по участию в подготовке и проведении посевной кампании между советами Автодора, между отдельными коллективами колхозов, совхозов и МТС!



Студенты на помощь севу. Студенческая бригада Ленинградского института механики сельского хозяйства за ремонтом тракторов в зерносовхозе «Динамо» (Нохавский р-н, Нижне-Волжского края)

организуем трудовое участие населения в дорожном строительстве

обращение совнаркома РСФСР

к советским, общественным и дорожным организациям

Строительство государственных и местных дорог в связи с индустриализацией страны и быстрым внедрением машин в коллективизированное сельское хозяйство приобретает исключительное народнохозяйственное значение. Растут затраты государства на дорожное строительство. Растет трудовое участие населения в дорожном строительстве. Общий объем капитальных вложений по РСФСР в дорожное строительство в 1932 г. составит 402 млн. руб., в том числе за счет трудового участия населения 285 млн. рублей.

Такой объем работы потребует значительно большей подготовленности и организованности, чем это имело место в 1931 г. со стороны всех местных, сельских и районных исполкомов и органов дорожного строительства. Положение здесь усугубляется тем, что в области дорожного строительства больше, чем в любой отрасли народного хозяйства, неудовлетворительно дело обстоит с кадрами.

Как показал опыт 1931 г. результаты работ полностью зависят от активности местных советских органов и автодорожских организаций на местах. Поэтому СНК РСФСР считает необходимым рекомендовать использовать опыт 1931 г. тех АССР, краев и областей, которые наиболее успешно выполнили в 1931 г. план дорожного строительства, и опыт тех районов, которые достигли наиболее удовлетворительных результатов в работе по привлечению населения к дорожному строительству.

Формы и методы работы местных исполкомов и общественных организаций по привлечению населения к труду в дорожном строительстве в основном были следующие.

Организационными формами руководства в Чувашии являлись штабы по борьбе с бездорожьем, созданные в центре и на местах под руководством одного из членов правительства с обязательным участием начальника Дортранса, представителей Автодора, комсомольской организации, колхозных и совхозных организаций, земуправления и местной печати; такие же штабы при райисполкомах, а при сельсоветах—уполномоченные сельсоветов по дорожному строительству. При проведении этой кампании в Чувашии основное внимание было обращено на следующее:

- 1) установление твердых сроков, наиболее удобных для самого населения в смысле участия в дорожном строительстве;
- 2) проведение живого инструктажа на месте по наиболее рациональному использованию рабочей силы, своевременному снабжению инструментами и стройматериалами;
- 3) подготовку и правильную расстановку

дорожных техников и постоянное осуществление технического руководства на месте производства работ.

В Ленинградской области, где план 1931 г. выполнен до 130%, областными и районными исполкомами было обращено внимание на своевременное доведение планов участия населения в дорожном строительстве до самого населения с установлением сроков и объема работы. Перед началом дорожных работ Ленинградский Облсполком предложил районам провести районные производственные конференции с участием представителей сельсоветов, колхозов, совхозов и техникумов производственных работников дорожных организаций района. Эти производственные конференции рассмотрели планы работ, определили количество лиц, подлежащих участию в дорожном строительстве в данном районе и селах, и разработали подробные организационно-производственные календарные планы проведения самих работ.

Руководящими центрами по труду населения в Ленобласти были штабы при областном и районных исполкомах, с участием, примерно, тех же организаций, что и в Чувашии.

Такие же формы и методы массовой работы в основном применялись и в Нижегородском крае, удовлетворительно выполнившим план дорожнестроительства в 1931 г.

В результате такой постановки дела по Ленинградской области было использовано 3802 тыс. трудодней, или 100% к плану, по Нижегородскому краю—7806 тыс. трудодней, или 101% к плану, и по Чувашии—1030 тыс. трудодней, или 97% к плану.

В тех краях и областях, где значение массовой работы не было в полной мере оценено, там все дело организации трудовой работы было свалено на дорожные органы, и кампания в 1931 г. дала совершенно неудовлетворительные результаты (Сев.-Кавк. край—27%, Вост.-Сиб. край—6%).

Обращая внимание на приведенные положительные результаты работы в Ленинградской области, Чувашской АССР и Нижегородском крае и на формы организации массовой работы, применявшиеся ими, СНК РСФСР считает необходимым, чтобы:

Контрольные задания по труду населения были доведены до сельсоветов и колхозов не позже 20 марта 1932 г., причем одновременно с доведением их надо установить по рикам и сельсоветам сроки проведения планов, увязав их со временем производства основных сельскохозяйственных работ.

Обсуждение вопросов местного дорожного строительства среди колхозников и всех тру-

дядшихся села должно быть проведено не позже, как за 15—20 дней до начала работ. Обсуждение должно проводиться на общих собраниях колхозов и сельсоветов, на производственных совещаниях, с утверждением окончательных планов на расширенном пленуме сельсовета.

Обратить особое внимание на то, чтобы все работы с участием населения основывались на широком применении соцсоревнования между селами, участками и бригадами. Рекомендовать в договорах выдвинуть условия, чтобы бригады, выполнившие задания ранее установленного законом шестидневного срока, освобождались от дальнейшей работы, и, наоборот, бригады, не выполнившие работу к сроку, заканчивали ее за счет дополнительного времени.

Для обеспечения дорожных работ с участием денежными средствами, необходимыми на покупку стройматериалов, инвентаря, инструментов, простейших дорожных машин, найма квалифицированной рабочей силы и организацию технического руководства, используются районные и сельские дорожные фонды, образуемые на основании положения о дорожном строительстве и трудовой части в нем населения, с тем чтобы за счет этих фондов было отпущено на организацию работ с участием населения не менее 10% полной их стоимости.

Обеспечить руководство и технический надзор за дорожным строительством путем командирования на места на время массового проведения работ студентов-практикантов автодорожных вузов и техникумов; организации сети межрайонных краткосрочных курсов для подготовки сельских и колхозных организаторов по привлечению населения к труду.

Осуществлять все дорожные работы, проводимые с участием населения, бригадным способом на основе сделанных и норм выработки, установленных инструкцией Цудортранса и Главдортранса. Организация и комплектование бригад производится в колхозах и селениях доруполномоченным сельсоветом до выхода на работу.

По примеру Чувашии и Ленинградской области рекомендовать, чтобы в соответствии с установленным планом работ доруполномо-

ченные сел и колхозов за 10 дней до наступления срока начала работ рассылали привлекаемым гражданам личные повестки, в которых указывался бы срок выхода на работу, место работы, характер ее, инструмент, который гражданин обязан иметь при себе.

В местах организации массовых работ потребительская кооперация должна открыть походные ларьки, устроить кипятильники и обеспечить выдачу кипятка.

Обеспечить в районной и сельской печати (в стенгазетах) систематическое освещение подготовки и проведения доработ, организовав обмен опытом и показ достижений лучших районов и сельсоветов.

Дорожные органы, автодорожная организация, политпросветорганизация должны своевременно организовать снабжение работающих массовой литературой по автодорожному строительству и обеспечить массовую доставку литературы на место производства работ.

Республиканские (АССР), краевые, областные и районные исполкомы и сельсоветы должны периодически проверять ход подготовки и проведение дорожных работ с трудовым участием населения, а по окончании организовать отчетную кампанию на массовых собраниях, приурочив к этому времени премирование отдельных бригад и рабочих-ударников, наилучше выполнивших задание.

По поручению СНК РСФСР в августе — сентябре месяцах Автодором, Главдортрансом, Колхозцентром и другими организациями будет проведен смотр дорожных работ с участием населения по областям и районам. В соответствии с этим Главдортранс, Автодор, а также краевые (областные) районные исполкомы должны будут установить применительно к местным условиям срок окончания смотра, учета, примерно, следующие условия смотра: объем заданий по дорожному строительству, качество работы, полноту участия колхозов, совхозов и МТС.

Главдортрансу поручено обеспечить фонд для премирования краев, областей, АССР, районов, отдельных колхозов и совхозов, наилучше выполнивших работу, в частности предусмотрено премирование автомашинами.

Пред. Совета Народных Комиссаров РСФСР

Д. Сулимов

15 февраля 1932 г.

Если принять во внимание, что в дорожном строительстве прошлых лет имелись большие прорывы и что дорожная пятилетка до сих пор выполнялась неудовлетворительно, то станет ясным, что в 1932 году потребуются большевистское напряжение всех сил и энергии прежде всего со стороны автодорожной общественности для решительной ликвидации создавшегося отставания на этом фронте

(Из революции I го Всесоюзного съезда Автодора по докладу о задачах Автодора в новых условиях)

ЗА боевое наступление на фронте бездорожья!

Учитывая огромное значение стопроцентного выполнения программы дорожного строительства 1932 г., Главдортранс РСФСР и Центральный совет Автодора обратились со специальным письмом ко всем крайевым и областным отделам Автодора и всем дортрансам. В письме четко намечены очередные задачи дорожных органов и автодорожских организаций по подготовке к дорожно-строительному сезону, по организации труда населения, которое составляет около 65% всех вложений в дорожное хозяйство.

Основные указания, данные в письме, можно кратко сформулировать в ряде пунктов.

1 Вся работа дортрансов и автодорожских организаций должна проводиться на основе шести исторических указаний т. Сталина.

2 Необходимо решительно перестроить работу дортрансов и Автодора с таким расчетом, чтобы все дорожные работники и автодорожцы были мобилизованы для обслуживания и удовлетворения нужд трудящихся.

3 Дортрансы должны создать крепкие секторы по руководству трудящимся, укомплектовав их сильными работниками, хорошим инструкторским аппаратом.

4 Надо добиваться, чтобы дорожное строительство с трудящимся было приравнено по своему значению к важнейшим хозяйственно-политическим кампаниям и чтобы ему было отведено твердое место в системе районных хозяйственных планов.

Через райисполкомы и сельсоветы необходимо точно установить период наиболее полного участия населения в дорожных работах, наметив такие шесть дней в году, когда население свободно от прочих хозяйственных кампаний.

5 Нужно широко развернуть сеть курсов низового дорожного персонала, чтобы обеспечить большинство сельсоветов доруполномоченными и бригадирами, а все районы — организаторами трудящихся.

6 Массовую работу, разъяснение значения трудящихся надо проводить под лозунгами: «Трудовым участием населения победим бездорожье!»

«Реальность нашего производственного плана — это миллионы трудящихся, творящих новую жизнь» (Сталин).

«Улучшение и строительство дорог низовой сети — дело самих трудящихся».

Для агитации за дорожное дело необходимо максимально использовать различные съезды, конференции, собрания, радио, кино и пр.

7 Нужно практиковать премирование организаций и отдельных товарищей в процессе строительства, а с другой стороны — широко применять систему взысканий за уклонение от участия в дорожных работах.

8 Для обеспечения строительства низовой сети машинно-дорожным парком надо использовать местную кустарную промышленность, где возможно организовать свое производство, и, наконец, в порядке шефства оказывать помощь заводам в производстве простейших дорожных машин для подшефных районов.

9 Для привлечения внимания общественности к дорожному строительству нужно немедленно приступить к организации комитетов или штабов при исполкомах.

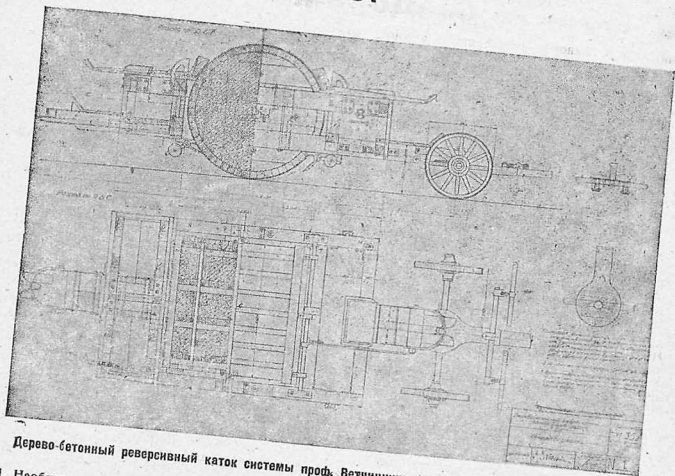
10 Автодорожская общественность обязана мобилизоваться для практического содействия организации миллионных масс трудящихся на борьбу с бездорожьем. Местные организации Автодора должны возглавить соцсоревнование и ударничество между районами и селами, практически содействовать в подготовке низового дорожного актива, участвовать в конкурсах, создавать автодорожские посты, шире использовать такие формы массового содействия работе дорожных органов, как проведение субботников, шефство над дорожными участками, организовать шефство заводских коллективов Автодора над деревенскими, развернуть сеть коллективов в колхозах, совхозах и МТС.

Все дорожные работники, все автодорожцы должны твердо усвоить эту программу действий и решительно взяться за ее выполнение.

БОРЬБА С БЕЗДОРОЖЬЕМ —

БОРЬБА ЗА КУЛЬТУРУ,
ЗА ПЕРЕДОВУЮ ТЕХНИКУ,
ЗА СКОРЕЙШЕЕ ПОСТРОЕНИЕ СОЦИАЛИЗМА В СССР!

Дерево-бетонный реверсивный каток ДЛЯ УКАТКИ ДОРОГ



Дерево-бетонный реверсивный каток системы проф. Ветчинкина (вид в плане и разрез)

1. Необходимость замены железа

XVII партконференция дала директиву, обязательную для всех членов партии и для советских органов, «о решительном продолжении работ по замене металла деревом и железом» в качестве одного из необходимых условий выполнения плана капитального строительства.

В ответ на эту директиву необходимо провести в жизнь каждую конструкцию, заменяющую дефицитный металл, и особенно те конструкции, которые заменяют металл деревом и бетоном.

Вот почему мы даем сведения о нашей системе дерево-бетонного реверсивного катка, патент на который передан советскому государству.

По существующим законам обязанность проведения патентованных конструкций, переданности и потребителям.

По имеющимся сведениям, Цудортранс указал в прошлом году 900 прицепных железных катков. Если эти катки заменить дерево-бетонными, то такая замена позволит сэкономить около 3600 т железа (считая вес катков в 5 т). Еще большее значение приобретает замена железных и чугуновых катков в пре-

делах пятилетки, принимая во внимание большую потребность в катках на дорожных работах Зернообъединения, Наркомзема, Наркомки насыпей.

2. Сущность дерево-бетонного катка

Дерево-бетонный каток нашей системы построен по типу железных прицепных катков, но отличается тем, что имеет деревянную раму, окованную железом, 2 деревянные загрузочные ящика и барабан, состоящий из деревянных дисков, соединенных попеременно с бетонными цилиндрами на одной оси. Поверхность катка обшита деревянными брусками и бронирована железными шинами или сплошным железным ободом.

На концах рамы спереди и сзади сделаны деревянные вылки, окованные железом для укрепления прицепного шкворня и движения катка в обе стороны. Вылка снабжена скобой, позволяющей делать прицепку и отцепку шкворня или тягового крюка в несколько секунд. Каток снабжен двумя тормозами и двумя скребками для очистки катучей поверхности.

В зависимости от числа бетонных цилиндров и размеров барабана каток можно делать от 3 до 7 т весом при затрате железа около 1 т,

получая конструкцию, по своей прочности и выносливости не уступающую железным каткам.

Первая серия построенных дерево-бетонных катков для дорожных работ на Украине (б. Киевский округ путей сообщения)¹, имела вес по 5 т. При диаметре барабана 1½ м и ширине его тоже 1½ м катки имели по три бетонных цилиндра, каждый весом около 700 кг.

Эта серия катков работала в самых тяжелых условиях более 9 лет. 2 катка, перевезенные в Московскую область в 1920 г. и находясь все время под открытым небом, работали до 1925 г. на дорожных работах. Укатка Тайнинского тракта производилась этими катками с тягой гусеничным трактором и описана Н. В. Орнатским в его отчете об этой работе¹. Такая прочность катков объясняется железной оковкой всех рабочих частей и бронировкой мест, подвергающихся износу.

Между тем типовые, деревянные катки конструкции б.в. ЦУМТа не выдерживали и двух лет работы и, кроме того, были недостаточного веса. По этим причинам б. Зерно-трест отказался от чисто-деревянных катков.

Рабочие чертежи дерево-бетонного катка были еще в 1927 г. переданы ЦУМТу, но в числе других конструкций и усовершенствований не получили продвижения, так как в аппарате ЦУМТа сидели вредители.

3. Преимущество укатки прицепными катками.

Применение моторных катков на постройке грунтовых дорог не оправдало себя из-за невозможности использовать катки в такой же степени, как на укатке шоссе-ных дорог. При незначительной влажности грунта, по наблюдениям Ленинградского округа местного транспорта в 1927—28 г., моторные катки буксуют, а в дождливую погоду лишены возможности даже передвигать себя.

Прицепные катки, обслуживаемые лошаадьми или тракторами, могут работать дольше моторных катков. Если же из-за дождей укатку вести нельзя, то лошадей или тракторы, которые обслуживают прицепные катки, можно использовать на другой работе.

Моторные катки в 2—2½ раза дороже прицепных железных катков, а по сравнению с дерево-бетонным катком равного веса в 5—15 раз дороже. Так, например, каток «Акме» стоит 7 500 руб., чугунный каток весом 5 т стоит около 3 500 руб., а дерево-бетонный каток, как будет доказано ниже, стоит около 1 000 руб. Моторные катки полезны и выгодны только для укатки шоссе-ных дорог и городских улиц из асфальта или брусчатки.

¹ ЦУМТ. Сборник отдела шоссе-ных и грунтовых дорог № 16. Изд. 1926 г.

Постройка моторных катков для укатки грунтовых дорог часто означает омертвление капиталов, так как на грунтовых дорогах необходимо работать прицепными катками.

Прицепные катков в пределах пятилетки потребуется несколько тысяч штук на 10—15 млн. руб.; замена их моторными катками потребовала бы затрат в 25—40 млн. руб. В свою очередь замена железных прицепных катков дерево-бетонными с железной оковкой позволяет уменьшить капиталовложение соответственно в три раза, т. е. до 3—5 млн. руб.

4. Стоимость дерево-бетонного катка

5-тонный каток имеет деревянную раму и деревянные части барабана, объемом около 3,5 куб. м; 3 бетонных цилиндра весят 2 т. Железных частей и чугуна около 1 т.

Полагая цеховую стоимость одного кубометра деревянных частей с обработкой 35 руб., стоимость бетонных цилиндров по 30 руб. за одну тонну и стоимость одной тонны железных и чугунных частей в 620 руб., получим цеховую стоимость катка 805 руб., а с накладными расходами около 1 000 руб.

Цеховая стоимость железного катка весом 5 т. по этому же расчету выйдет 3 100 руб., а с накладными расходами — 3850 руб. Отсюда видна выгода дерева-бетонного катка, даже если считать, что срок его амортизации — 8 лет, меньше амортизации чугунного или железного катка (15 лет).

5. Условия постройки катков

Производство дерево-бетонных катковвиду их простоты можно организовать на местах в кустарных мастерских. Заводским путем желательнее производить только детали для удешевления катка, которые рассылают на места постройки и сборки катков. При таком способе расходы на перевозку снижаются на 80%.

Рабочие чертежи катка, по которым была построена первая серия катков под руководством автора, были переработаны и дополнены конструкцией прицепа к трактору (кроме конной тяги). Эти чертежи (на кальках), кроме Цудортранса, были переданы бывшему ЦЕБРИЗУ и имеются также в Союзлесмеханизации Наркомлеса.

Так как патент на дерево-бетонный каток передан государству, то постройка катков может производиться любым советским учреждением без особого разрешения органов по изобретательству.

Преимущества этой системы были признаны комиссией ЦУИЗЛа, которая вынесла решение о внедрении катков в жизнь. Еще до этого такое же решение было вынесено ЦЕБРИЗОМ.

Проф. И. Ветчинкин

Подписку, срок которой истекает в апреле, возобновите немедленно во избежание перерыва в высылке журнала. Тираж ограничен.

ПОДПИСКУ СДАВАЙТЕ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО МЕСТНОЙ ПОЧТЕ не позже установленного ею срока.

ПРИЕМ ВСЕ МЕРЫ

для правильной и экономной эксплуатации автотранспорта

Уже несколько лет разрабатываются планы рациональной эксплуатации советского автотранспорта. Однако в большинстве эти проекты не достигают низовых работников и не захватывают широкого автодорожного общественности. Это обстоятельство в значительной степени снижает ценность таких работ.

В этой статье мы хотим кратко перечислить не рационализаторские мероприятия, которые являются наиболее важными для улучшения и развития нашего автомобильного хозяйства. Этот перечень может явиться программой и конспектом работ как для администрации гаража, так и для его общественности.

Достаточно указать, что эффективность мероприятий, которые должны быть введены в наше автохозяйство по этому конспекту, только на 1932 г. и только для РСФСР, высчитана в 34 863 тыс. руб.; из них 18 970 тыс. руб. может быть получено за счет мероприятий, вводимых без затрат, а 15 970 тыс. руб.—за счет мероприятий, требующих финансирования.

К основным задачам рационализации на автотранспорте, запроектированном на 1932 г., относятся следующие:

I. Уменьшение простоев машин, происходящих из-за:

долгое ожидание машины в очереди; задержки при документации и оформлении грузов;

направления машин к ошибочно указываемому месту погрузки и выгрузки; опоздания агентов отправления и т. д.

Эти вопросы являются только началом работ по окончательной ликвидации излишних простоев и задержек, уменьшающих производительную работу автотранспорта.

Кроме них к неотложным мероприятиям в этой области должно быть отнесено:

приспособление станционных и складских дворов для погрузочных операций; переоборудование станций и складов для максимального удобства под'езда, погрузки и выгрузки;

замощение под'ездных путей; оборудование погрузочно-разгрузочных операций простейшими механизмами; обязательное снабжение ж.-д. станций и мощных складов и пристаней вазовыми весами и ряд других проблем.

Однако, последний перечень нельзя еще включить в конкретный план рационализаторских мероприятий 1932 года, т. к. затраты по нему и возможности изготовления нужного оборудования нашей промышленностью в этом году еще точно не выяснены. Поэтому эти вопросы нужно подготовить для реализации их в начале второго пятилетия.

II. Уменьшение порожних пробегов автомобиля. Это мероприятие играет существеннейшую роль в увеличении продуктивности работы нашего автотранспорта. Увеличение коэффициента использования пробега машины с дове-

деннем его до 0,80 может быть достигнуто главным образом следующими путями:

строгое и четкое планирования перевозок;

максимальной концентрации и специализации перевозок; в местах значительного скопления автотранспорта это достигается сведением его в крупные хозяйства (согласно постановлению СТО от 27 октября 1930 г.), а при небольшом количестве машин в районе—при помощи сведения машин, принадлежащих мелким карликовым автохозяйствам, в местные тресты общего пользования;

введения диспетчерской службы управления движением автотранспорта;

переводом работы всего автотранспорта на хозрасчет.

Изложенные мероприятия уже частично разработаны и внесены на рассмотрение правительства, частично же находятся в стадии изучения и исследования.

III. Увеличение полезного использования автопарка за счет:

введения наиболее совершенных типов спаренной езды;

увеличения под'емной силы нормального автомобиля, путем введения третьих осей, прицепов;

улучшения обслуживания автопарка в отношении наблюдения, обслуживания и ремонта;

организации мастерских типа «Диллер» и оборудования крупных гаражей механизмами и приборами для мойки, осмотра машин, а также проверки тормозов, передних осей и проч.

IV. Увеличение амортизационных сроков службы автомобильной резины. Принимая во внимание то обстоятельство, что каучук, идущий для выделки резиновых шин автомобилей, является пока импортным товаром, вопрос о продлении амортизационных сроков службы автошин, должен быть проработан с особенной тщательностью.

К наиболее важным мероприятиям в этой области относятся:

установление специального наблюдения за резиной в гаражах, для чего в штате крупного гаража предусматривается специальная бригада резинщиков и ответственное по резине лицо из числа администрации;

наблюдение за надлежащим, требуемым нормами, давлением в шинах автомобилей, осуществляемое (в зависимости от условий эксплуатации) бригадой и самим водителем; вопрос о передаче нашей промышленности заказа на советские приборы для испытания давления, повидимому, скоро будет решен;

наблюдение за соответствием складских помещений для хранения резины основным техническим требованиям;

наблюдение за хранением запасной резины на эксплуатируемых машинах;

упорядочение снабжения резиной;

29 МАРТА вступил в строй гигантов „ШАРИКОПОДШИПНИК“ — КРУПНЕЙШИЙ В МИРЕ ЗАВОД ПОДШИПНИКОВ

Ввод в строй „Шарикоподшипника“ — один из важнейших шагов в деле освобождения СССР от импортной зависимости

Генеральному секретарю ЦК ВКП(б) тов. СТАЛИНУ
Секретарю ЦК, МК и МГК ВКП(б) тов. КАГАНОВИЧУ
Председателю Совнаркома СССР тов. МОЛОТОВУ
Наркомтяжу тов. ОРДЖОНИКИДЗЕ
Председателю Моссовета тов. БУЛГАНИНУ
Секретарю Пролетарского райкома ВКП(б) тов. ГАЙДУЛЬ

Р А П О Р Т

От имени 10-тысячного коллектива рабочих, ИТР и служащих, партийной профсоюзной и хозяйственной организацией рапортуем, что 29 марта с. г. вступает в строй социалистической промышленности первая очередь мирового гиганта „Шарикоподшипника“.

В героической борьбе за большевистские темпы, за быстрое освобождение Советского Союза от технико-экономической зависимости от капиталистических стран рабочие и инженерно-технические работники во главе со своей парторганизацией под руководством ЦК, МК и Пролетарского райкома ВКП(б) добились того, что на пустыре-свалке в бывшей Симоновской слободе за 13 месяцев вырос завод подшипников с общей мощностью выпуска 24 миллиона подшипников в год, превосходящий по своим размерам и высокому техническому уровню оборудования любой из американских и европейских подшипниковых заводов, укрепляющий обороноспособность нашей страны.

Это — огромная победа партии, всего рабочего класса. Это — яркий факт, подтверждающий правильность линии партии в решительной борьбе на два фронта, проводимой ленинским ЦК ВКП(б) во главе с тов. Сталиным, и еще раз показывающий полное банкротство теорий правых оппортунистов о неосильности темпов и контрреволюционных теорий о невозможности построения социализма в нашей стране.

Завод получил задание партии и правительства дать в 1932 г. для автомобильной и тракторной промышленности высококачественные советские подшипники. Это задание обязуем не только выполнить, но и перевыполнить по всем показателям.

На основе выполнения шести указаний тов. Сталина, овладения техникой производства подшипников, широкого развертывания социалистического соревнования и ударничества, перевыполняя программу 1932 г., добьемся освоения в самые короткие сроки полной мощности оборудования первой очереди, добьемся развертывания работы завода на полную мощность с тем, чтобы полностью освободить страну от импорта подшипников в 1933 г.

Да здравствует победа генеральной линии партии!

Да здравствует воцарь партии и рабочего класса тов. Сталин!

Начальник строительства БОДРОВ.
Секретарь партийного комитета САРАТОВСКИХ.
Председатель завкома МОЛЧАНОВ.

стандартизация ее размеров;
профилактическая и нормальная вулканизация и
сбор негодной резины для ее последующей регенерации.

Упорядочение снабжения и расходования горючего и смазки. Следующим важнейшим моментом рационализации работы и содержания автотранспорта является уменьшение расхода топлива и масел, а также качественное их улучшение.

В настоящее время почти окончены разработкой такие основные вопросы как:

стандартизация качества топлива и масел;
перевод автотранспорта на брейдшотные масла;

замена тавота гудронными безжировыми консистентными мазями;

широкое распространение усовершенствованных бензино-раздаточных колонок, к производству которых в 1932 г. уже приступила наша промышленность.

Главным же делом в рационализации снабжения и расходования топлива и смазки должна явиться надлежащая постановка улучшения методов расходования топлива, а также сбора, хранения, сдачи и регенерации отработанного масла.

Конечно, перечисленное не является исчерпывающим комплексом рационализаторских мероприятий. Однако, предлагаемый материал может и должен явиться вежами для развертывания работы нашей автодорожной общестественности на фронте борьбы за правильную эксплуатацию автомобильного транспорта.

М. Дьяков

ДЕЛАЕМ САМИ то, что покупали у Боша

ЛЕНИНГРАДСКАЯ ПРОМКООПЕРАЦИЯ В БОРЬБЕ ЗА ИМПОРТНУЮ НЕЗАВИСИМОСТЬ

Продукция завода «Зет» в освобождении от технико-экономической зависимости играет большую роль.

Завод выпускает автотракторное оборудование (авто-щитки, гудки, бесшумные шестерни и т. д.). «Красный путиловец», завод им. Сталина, Нижегородский и Ярославский заводы,—эти предприятия снабжаются деталями «Зета». «Изделия, за которые мы раньше платили золотой валютой, теперь изготавливаются «Зетом». За 1931 г. завод выпустил продукцию, которая сохранила стране свыше 2 млн. рублей залотом.

1 января этого года «Зет» праздновал открытие первого бобинного цеха. Пробные бобины были испытаны в автотракторе «Красного путиловца», и качество их почти ничем не отличается от импортируемых. В 1932 г. завод должен выпустить 130 тыс. бобин.

Все детали для бобин изготавливаются «Зетом», кроме прерывателя, ввозимого из Америки, несмотря на то, что он несложен. Производство прерывателей можно с успехом наладить на «Красном путиловце», «Красной заре», так как эти заводы имеют нужное оборудование. До сих пор для изготовления прерывателей у нас ничего не сделано. Бывш. ВСНХ, не выделив фонда заводу «Зет», поставил его в крайне плачевное положение. Бобинному цеху нужно сырье: проволока 1-го сорта; для намотки сердечника завод «Севкабель» посылает проволоку 2-го сорта. Цеху угрожают простои из-за непланового снабжения сырьем: железной проволокой, компактной массой (служащей для заливки бобин), парафином, пропарафиненной бумагой и т. д.

Завод «Зет» обратился к Древопрому, чтобы дать заказ на изготовление ящиков для бобин, но Древопромсоюз наотрез отказался их делать; это ставит под угрозу выполнение плана выпуска бобин. Завод получил два импортных намоточных станка, а затем, после отказа в дальнейших станках, стал изготавливать их своими силами. Первый намоточный станок, изготовленный в «Зете», показал, что изготовление этих станков своими силами не представляет особых трудностей. Сейчас изготавливается еще 17 станков.

Сейчас на производстве бобин занято 22 человека, предполагается увеличить количество работающих еще на 216 человек.

В сентябре 1929 г. завод наладил производство автощитков, которые прежде ввозились из Германии и Америки. Усовершенствованный щиток начал выпускаться в массовом количестве с января 1932 г. Конструкция его в сравнении с типом Бош значительно улучшена; коробка, прежде алюминиевая, теперь сделана из карболита, латунные части заменены железными, основание щитка никелируется (раньше же оно просто окрашивалось). Бошевский щиток имеет более 100 деталей, зетовский щиток значительно упрощен и имеет 86 деталей.

Качество нового щитка, как показали испытания, даже лучше бошевского. В 1932 г. будет выпущено 17 500 автощитков нового типа.

В системе промкооперации завод идет впереди по выполнению промфинплана. По плану 1931 г. «Зет» должен был сдать продукции на 2 млн. 345 тыс. руб., фактически было выполнено на 2 млн. 787 тыс. руб., или 118,9%. Снижение себестоимости: по плану — 7%, выполнено — 8%.

Однако, артель не имеет фондов, не гарантирована плановым снабжением сырьем; до сих пор завод снабжается отходами, и то бесплатно. Такое безобразное снабжение мешает шире развернуть работу завода.

До сих пор завод «Зет» не заключил ни одного договора на поставку сырья и отправку готовых изделий. Такое положение явно ненормально. Заводу необходимо выделить нужные фонды для дальнейшего развертывания производства.

В щиточном цеху создана комсомольская бригада «Дип» — догнать и перегнать Боша, Форда и других монополистов.

Для повышения технического уровня рабочих завода организуются технические курсы на 200 человек.

Завод заслуживает гораздо большего внимания, чем то, которым он пользуется сейчас; он в праве требовать необходимых фондов и планового снабжения материалами. Не надо забывать, что в 1932 г. завод выпустит продукции на 4,5 млн. руб. золотом. Заводы-поставщики и потребители должны оказать заводу «Зет» практическую помощь.

Ленинград

Н. Некрасов

ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ!

В редакцию поступает большое количество писем, присылаемых без марок, вследствие чего их приходится оплачивать в двойном размере.

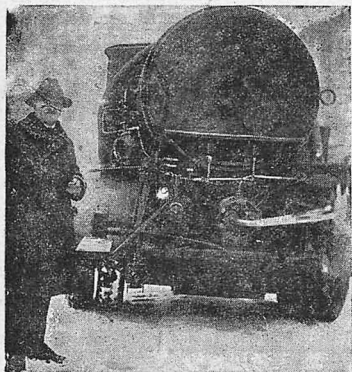
Поэтому просьба редакции ко всем нашим корреспондентам наклеивать на письма марки; к письмам, требующим ответа, необходимо прикладывать марки на ответ.

СОВЕТСКИЙ АВТОГУДРОНАТОР СОЗДАН

Все автогудронаторы для асфальто-дорожных работ до сих пор ввозились из-за границы.

В Ленинграде Детскосельский ремонтно-механический завод Леноблдортранса сконструировал по проекту инж. Н. Обухова оригинальный советский автогудронатор, который после успешных испытаний был поднесен областной партийной конференции.

Советский автогудронатор, в отличие от зарубежных, имеет следующие отличительные особенности.



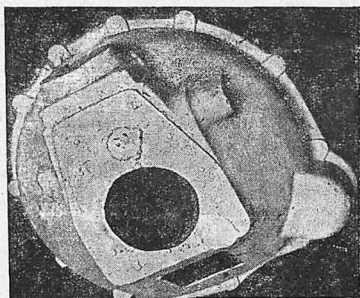
Инж. Н. Обухов у сконструированного им первого советского автогудронатора

Он работает от одбюга мотора, т. е. получает движение и вращает битумный насос — гидравлическую передачу. Этим сокращается второй мотор, моторист, бензин, масло, амортизация и ремонт второго мотора.

Автогудронатор работает точно. Установленный водителем режим разлива (норма) не может быть нарушен. Ошибки водителя машины исправляет сам автогудронатор.

При установленном режиме водитель случайно может прибавить или убавить скорость. Но так как гидравлическая передача соединяет мотор автомобиля и насос автогудронатора, то колебание подачи битума будет пропорционально движению автогудронатора. Таким

В И Т Р И



Наряду с успехами в изготовлении поршней к мотору «Форд» (по заданию Авторемснаба в 1931 г. их изготовлено заводами МУЗ № 1—2 45 000 штук, задание на 1932 г. — 220 000 штук, изготовлено в первом квартале 1932 г. — 30 000 штук, экономия в валюте — 500 000 золотых рублей) мы переходим теперь к изготовлению в СССР кожухов сцепления «Форд». Выпуск их — 1 000 штук. Испытание дало вполне удовлетворительные результаты. В этом году, как остродефицитную деталь, придется изготовить 5 000 штук кожухов, что даст возможность сбережения 31 000 золотых рублей

Фото С. Шингарева

образом норма разлива выдерживается самим автогудронатором.

Лучший американский автогудронатор «Этнайер» этого качества не имеет, и ошибки водителя сейчас же нарушают норму разлива, иногда очень грубо — до 50—80%.

Вокруг создания новой советской машины сплотилось ядро общественности, которое совместно с конструктором преодолело все препятствия.

Результаты предварительного испытания машины по некоторым пунктам превзошли лучшие зарубежные.

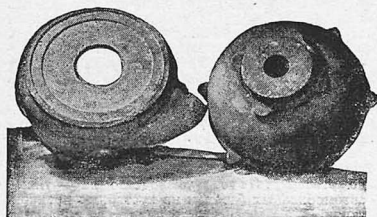
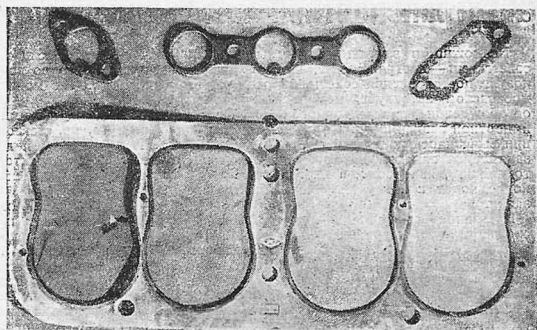
Цудортранс предлагает произвести окончательное испытание и одновременно разместить заказ по заводам для обеспечения дорожно-строительной программы советскими автогудронаторами, которые можно будет выпустить совершенно без применения импортных частей.

БРИЗ Цудортранса

Н А № 2

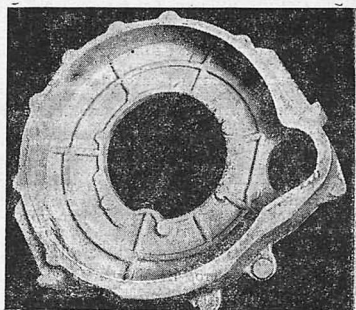
Медноасбестовые прокладки мотора автомобиля „Форд“. Импорт их пре-рзшен Авторемснабом, и 470 000 штук их на 1932 г. изготавливаются под наблюдением Авторемснаба 1-м заводом Кооплаборхирургия. Инициатор этого дела — рабочий Авторемснаба т. Шеренков. Изготовление прокладок в СССР даст экономии в валюте до 90 000 золотых рублей

Фото С. Шингарева



Чашка дифференциала автомобиля „Штейер“, сделанная как экспериментальная работа. После их испытания было обращено внимание на изготовление чашек для „Форда“

Фото С. Шингарева



Кожух мотора на моховик „Форда“—остродефицитная деталь. Изготавливается заводами МУЗ № 1—2. В 1932 г. будет изготовлено 8 000 штук, что двует экономии 45 000 рублей в валюте

Фото С. Шингарева

Помещая вторую витрину автомоторного и дорожного оборудования, изготавливаемого в СССР взамен ранее ввозимого из-за границы, редакция „За рулем“ просит все автотракторные и машино-дорожные предприятия присылать для помещения в журнале снимки тех изделий, которые освобождают нас от импорта, сопровождая их подробными подписями.

ЗА импортную независимость автотранспортной промышленности в СССР

«Возможности замены импортных деталей советскими — неограниченны». Таков первый лозунг постановления совещания от 9 марта в московском автоклубе, посвященного вопросу освобождения автотракторного хозяйства от импортной зависимости. Но на том же совещании выяснилось, как мало еще практически мы занимаемся заменой импортных деталей к автомашинам, как робко, а иногда даже неохотно подходят к этому делу отдельные организации.

Названное совещание — одно из первых сколько-нибудь широких совещаний автодорожных работников по важнейшему вопросу освобождения от импорта запасных частей и деталей для автомашин. На созыв совещания очень слабо откликнулись заинтересованные организации. Блистательно отсутствовали представители таких организаций, как ВАТО, Цудортранс и даже ЦС Автодора.

Совещание пока приступило к разработке начального вопроса — какие детали, какую их номенклатуру мы можем немедленно производить у себя дома, не прибегая к импорту.

Совещание выделило специальную бригаду для составления списка этих деталей и запасных частей. Это лучше всего показывает, в каком «сыром» состоянии находится еще вопрос о полной замене импортных деталей и запасных частей советскими, как мало им фактически до сих пор занимались.

У Ватозапчасты производством запасных частей деталей для автомобилей находится на одном из последних мест, несмотря на ряд категорических постановлений правительства. Ватозапчаста не выполняет заказов Авторемснаба, сокращает программу производства запасных частей для автомобилей, часто ссылаясь при этом на такую причину, как отсутствие металла.

Но характерно то, что, вступив в непосредственные договорные отношения с заводами Ватозапчасты, Авторемснабу удается значительно расширить свои заказы против «централизованного» договора с Ватозапчастью. На случайных предприятиях и в кустарных мастерских, в порядке внеплановых заготовок, Авторемснабу удалось в 1931 г. реализовать заказы на запасные части и детали к автомобилям в количестве почти одной трети того, что ему дали все заводы Ватозапчасты. Это лучше всего доказывает, насколько «удачна» ссылка на отсутствие металла.

У нас до сих пор недооценено значение производства запасных частей и деталей к автомобилям. «За Рулем» неоднократно сигнализировал об отставании производства запасных частей от развития автотракторного производства, и о последствиях, которые могут получиться от этого разрыва. Положение однако, на сей день улучшилось незначительно.

Во же время в 1931 г. в срочном порядке были выписаны грузовики вместе с резиной, хотя Резинсоюзединение могло дать шины для машин. Лишь теперь в НИТО пришли к заклю-

чению, что если выписывать грузовики из-за границы, то во всяком случае без деревянных кузовов. Их можно с большим успехом делать у нас.

Кампания за импортную независимость развернута, но «легкое» отношение к импорту запасных частей и деталей по сей день чувствуется в автотракторных хозяйственных организациях. Перемены в отношении к этому делу еще нет.

Еще в марте Авторемснаб сделал заявку на импорт 60 тыс. поршневых колец, хотя эти кольца изготавливаются у нас и отливки для них имеются. Но завод «Аремз» отказался выполнить этот заказ по той причине, что его шлифовальный станок загружен — и этого было достаточно, чтобы Авторемснаб пытался апеллировать к импорту.

Тот же Авторемснаб предъявил в I-м квартале требование на ввоз 15 автоцистерн, которые должны были стоить 15 000 руб. золотом. Затем выяснилось, что их успешно можно произвести у нас, выписав лишь одну цистерну для образца.

Специалисты из НИТО пришли к заключению на совещании при автоклубе, что вместо запасных частей и деталей к автомобилям целесообразнее выписывать станки и инструменты для них. Надо пойти дальше и приступить к производству у нас станков и инструментов для производства запасных частей и деталей.

СССР нужны несколько заводов по производству запасных частей, авторемонтных заводов и мастерских. Необходимо приступить к специализации заводов, к серийному выпуску мелких деталей. Во же время нужно отказаться от той исключительной централизации этого производства, которая до сих пор давала отрицательные результаты. Нужда в запасных частях и деталях так огромна, что нужно развернуть это производство на крупных автомобильных базах и на кустарных предприятиях.

Одновременно с укреплением оперативной связи с Ватозапчастью, Авторемснаб должен войти в деловые и договорные отношения со Всекопромсоюзом, с его отраслевой, металлообрабатывающей сетью для усиления кустарного производства запасных частей.

Нужно покончить с производственной беспомощностью наших крупнейших автохозяйств. Они должны получить возможность в срочном порядке изготовить у себя и отремонтировать некоторые запасные части и детали. Московский автобусный парк имеет 115 машин и вскоре получит еще 45, но он совершенно лишен ремонтной базы, не имеет мастерской, и при первой ломке и порче машины надолго выбывают из строя. Совершенно неизбежна организация при парке авторемонтной базы для капитального ремонта, но со строительством базы не спешат.

Еще один пример. В порядке централизованного снабжения поршинами «Геркулес» Авторемснаб получил 200 хороших поршин из

О НИЖЕГОРОДСКОМ АВТОЗАВОДЕ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦК ВКП(б) от 2 АПРЕЛЯ 1932 г.

Признать, что по имеющемуся техническому оборудованию цехов завод имеет полную техническую возможность не только выполнить, но и перевыполнить заданную ему программу по выпуску машин. Однако завод в настоящее время приостановил выпуск машин, главным образом по причинам совершенно неудовлетворительного руководства заводом.

На заводе благодаря неправильной установке крайкома — полное отсутствие единоначалия и подмена хозяйственного руководства райкомом и цеховыми парторганами, наличие антиспецовских настроений и травли административно-технического персонала, слабая партийно-массовая работа.

В заводоуправлении нет четкого распределения обязанностей между многочисленными замами директора и отсутствует четкость и твердость хозяйственного руководства.

В целях быстрого устранения этих недостатков ЦК постановляет:

1. Обязать нижегородский крайком в кратчайший срок выправить линию парторганизации на заводе и обеспечить производственный подъем, улучшение партийно-массовой работы на заводе и установление твердого единоначалия.

2. Реорганизовать нынешнюю структуру парторганизации: вместо ныне существующих райкома, корпусных партбюро и цехячеек установить заводский партком и цехячейки.

3. Освободить тов. Кузнецова К. от обязанностей секретаря райкома, поручив секретариату ЦК не позже 3 апреля представить кандидатуру на пост секретаря парткома завода.

4. Принять к сведению сообщение наркомтяжпрома о том, что тов. Кузнецов назначается начальником управления самолетовагоностроя в Казани.

5. Принять к сведению сообщение наркомтяжпрома о том, что им дано распоряжение заводоуправлению о замене начальника кузнечного цеха тов. Пенькова инженером Соколовым и механо-сборочного цеха тов. Кулешова — инженером Вальтером.

6. Принять к сведению сообщение заводоуправления о том, что выпуск машин будет возобновлен не позже 15 апреля с тем, что в течение второго квартала будет выполнена программа по выпуску машин за все первое полугодие.

7. Наркомтяжпрому обеспечить прокатку металла на союзных заводах и своевременную его доставку на автозавод.

ЦК ВКП(б).

заказанных 2000 шт. Остальные — брак. Тогда Авторемснаб перешел к снабжению автохозяйств болванками для индивидуальной обработки. Это сразу снизило брак.

Поэтому нужно действовать с двух сторон. Нужно специализировать производство деталей на заводах, и в то же время усиливать производственную базу и авторемонтную сеть в самых крупных хозяйствах.

...Совещание при автоклубе признало необходимым привлечь широкую общественность и печать к кампании за импортную независимость наших автохозяйств. До сих пор ра-

бота НИТО и автоклуба проходила в значительном отрыве от общественности.

Об автоклубе в Москве очень мало знают. Он мало связан с низовыми автохозяйствами. Налицо странная картина: общественный клуб с отсутствующей общественностью.

Автоклуб (как и НИТО) должен завоевать свою аудиторию. Но и общественность, и прежде всего автодорожская, не должна ждать, пока ее «завоюют». Она сама должна завоевать клуб и оживить его работу.

М. Крымский

В борьбе ЗА СОВЕТСКОЕ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ для СОВЕТСКИХ АВТОМАШИН

Московский Электрозавод начинает осваивать новое производство

В настоящее время на московском Электрозаводе развернулась борьба за массовое производство электрооборудования для советских автомашин.

Эта борьба привлекает к себе внимание всей нашей автотракторной промышленности, всей нашей автообщественности.

Отдел автотракторного оборудования Электрозавода уже освоил все детали производства электрооборудования, но целый ряд организационных и производственных неполадок еще мешает ликвидировать большой брак в производстве и тормозит выполнение намеченной программы.

В течение марта АТЭ Электрозавода должен дать Сталинградскому заводу 1000 тракторных магнето и дополнительно 1000 по встречному плану. Не позднее 25 марта он должен дать 500 комплектов электрооборудования. В конце февраля выяснилось, что отдел АТЭ еще далек от реализации этого плана. Тогда на заводе развернулась кампания на выполнение плана, в которой приняла деятельное участие бригада «Правды».

В конце февраля партком этого завода обратилась к рабочим, ИТР отдела АТЭ со следующим обращением: «Без приборов пуска и освещения, без электрооборудования, без той продукции, которую делает отдел АТЭ, лишены возможности работать автомобили и тракторы двух гигантов (НАЗ и СТЗ) социалистической индустрии, выстроенных большевистскими темпами, героическими усилиями рабочего класса в третьем, решающем году пятилетки. Ни один автомобиль, ни единый трактор, выпускаемые с конвейеров гигантов социализма, не должны ни часу стоять на складах Нижегородского и Сталинградского заводов. Каждый автомобиль и трактор с конвейера, получив «электрическое сердце» и «электрические нервы», должен пойти на штурм большевистского плана окончания пятилетки в этом году. Март — месяц боевого штурма. Коллектив АТЭ обязан сковать себя железной волей к победе и победить, дав стране сверх плана необходимое электрооборудование. Главный удар — по простоям! Ни одной запоротой детали!»

Ряд производственных совещаний выяснил причины срыва производственной программы отдела АТЭ. Было установлено, что каждый цех АТЭ «действует сам по себе, не сообразясь с общими нуждами отдела». В результате инструментальный цех заготавливает не тот инструмент, который нужен, заготавливает инструмент предварительных грубых обработок, без которого можно обойтись, а точного инструмента для окончательной отделки, который сейчас остро нужен, — нет. Отсюда — простой и массовый брак.

Дорогостоящий импортный инструмент попадает в кладовую 19 и там превращается почти в утиль: калибры, скобы, шаблоны, доро-

го стоящие приспособления и режущий инструмент сваливаются в одну кучу.

Новый цех магнето, который должен дать стране в этом году свыше 100 000 магнето, работает с плохо подготовленным составом рабочих. Технический и конструкторский отделы слабо помогают этому новому цеху; особенно хромает работа плано-производственного отдела. Он не занялся правильной расстановкой рабочей силы, учетом брака, выявлением ответственности за него, разграничением функций рабочих в цеху.

Бригада «Правды» и газета «Электрозавод» отмечают, что основной причиной плохой работы АТЭ является неудовлетворительная организация производства. Планирование в отделе поставлено настолько плохо, что в результате нередко простаивают станки, а высококвалифицированные слесаря ходят без дела. Причиной этого — совершенно неудовлетворительная работа планового бюро во главе с заведующим С. Ириновым.

Производственное планирование и инструментальный цех взяты под особый обстрел. «Планирование — большое место», «Нужно серьезно заняться перестройкой планирования и учета» — таковы лозунги, которые бросаются активом Электрозавода. «Программа» сборочных цехов не увязана с заготовительным и наоборот» — пишет газета «Электрозавод». Виной этому все те же безответственность планового отдела.

— Наш инструментальный цех, — заявляет мастер Грубин, — играет решающую роль в успешном выполнении программы всего отдела АТЭ. Поэтому он обязан добиться предельной четкости в работе, правильного распределения рабсилы, полной реализации шести условий т. Сталина.

Другой мастер, т. Николаев, считает, что месячные задания инструментальному цеху нужно давать за 1½ декады до начала нового месяца, с полным комплектом хорошо проверенных чертежей. «Надо в корне пресечь творящиеся безобразия с чертежами, когда около 30% их приходится отсылать в плановое бюро для исправления». К составлению планов надо широко привлекать весь низовой руководящий персонал. Необходимо наладить работу технического нормирования. При технической разработке следует точно учесть наличие имеющихся в кладовой инструментов.

Работница Колмогорова пишет в заводской газете: «Механическому цеху магнето на март дано было задание в 4 000 кулачков. На 10 марта программа выполнена на 15%.

Серьезная неполадка — слабая калка кулачков. Нужно несколько раз шлифовать их и снова посылать на калку. Выполнение программы по роторам СС тормозится отсутствием поковок. Слишком твердый материал постоянно вызывает поломку станков и инструментов. Цех свечей должен ежедневно выпу-

скать 1000 свечей. В первую декаду марта программа плохо выполняется. Сильно тормозит несвоевременная подача корпусов механическим цехом, что объясняется отсутствием шестигранной стали.

Как реагируют рабочие массы отдела АТЭ на прорыв в выполнении плана производства электрооборудования и магнето?

В цехах живо обсуждаются вопросы освоения производством. В цехе обмотки магнето, где изготавливаются детали для 500 комплектов электрооборудования, рабочие обязались поставить работу так, чтобы перевыполнить план. Работницы обещали помочь работающим на первичной обмотке и пропитке в освоении этих операций, а также оказать помощь в приобретении материалов и приспособлений на других московских предприятиях. Цех штамповки объявил себя мобилизованным. Рабочие механического цеха объявили свой цех штурмовым в борьбе за выполнение 500 стартеров и выдвинули свой встречный план в 1000 стартеров.

Ось бегунка и кулачок — две детали, которые особенно срывали производственную программу отдела АТЭ. В течение декабря—января ряд технических совещаний не давал еще ощутительных результатов. Процент брака по осям бегунков и кулачкам составлял 100. Но затем специальная бригада с участием инженера Черейского и профессора Сидорова добилась вполне удовлетворительного производства этих деталей. Брак был доведен до нуля. Механический цех магнето февральское задание по оси бегунка и кулачка выполнил полностью. Собрание обеих смен этого цеха заявило, что «рогужному знамени недолго находиться в цеху. Под напором наших осей бегунков и кулачков оно вылетит за порог цеха».

Цех обязуется по заказам «500» досрочно выполнить 6 деталей и кроме того, сверх задания дать 3 детали.

Есть все основания рассчитывать, что в ближайшее время отдел АТЭ Электроставского завода полностью и с успехом освоит массовое производство электрооборудования и магнето и выйдет из полосы прорыва. Среди рабочих и ИТР АТЭ нашло большой отклик обращение рабочих и ИТР Сталинградского тракторного завода, опубликованное в № 71 «Правды». У рабочих Электроставского завода крепнет твердая решимость выполнить мартовскую программу по электрооборудованию для автомашин и осуществить встречный план в следующие месяцы.

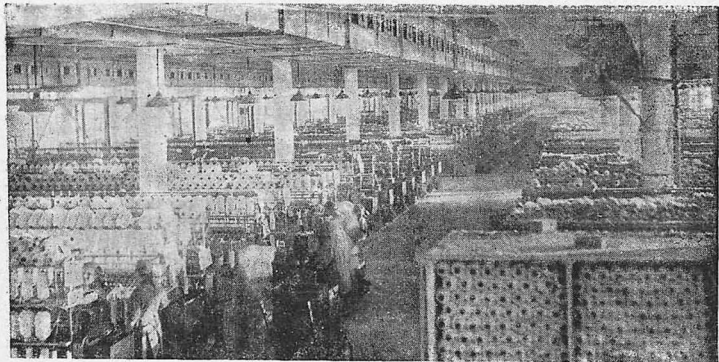
Необходимо, чтобы заводы-поставщики помогли Электроставскому в успешном выполнении плана производства электрооборудования и магнето. Бригада «Правды» отмечает, что до сих пор важнейшие поставщики—Резинообъединение, «Изолит», заводы «Севкабель», «Серп и молот», «Электроуголь» по опортунистическим относятся к изготовлению полуфабрикатов и материалов для магнето.

Отмечается немало случаев, когда бригады рабочих Электроставского отправлялись на заводы, поставляющие необходимые материалы и полуфабрикаты, в ускоренном порядке добывали эти материалы там, где отдел снабжения Электроставского не мог этого добиться.

Автодоровские организации на заводах-поставщиках обязаны оказывать полное содействие в снабжении отдела АТЭ Электроставского необходимыми материалами для бесперебойного выполнения его производственного плана. Это превращается сейчас в ответственной политической задаче, решению которой должны помочь заводские автодоровские коллективы.

15 марта 1932 г.

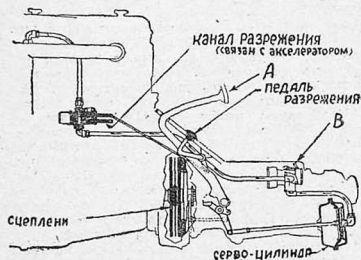
М. С.



Дать шинам крепкую ткань. Кордный завод в Ярославле им. XVII Всесоюзной партийной конференции дает техническую ткань для выделки ярославских шин. На снимке: вновь пущенный банкаброшный отдел кордного завода

Американские легковые автомобили в 1932 г.

Автомобильные усовершенствования и нововведения, появившиеся в прошлом году в Америке, в этом году получили уже широкое распространение и приняты в массовое и серийное производство автопромышленности.



Устройство автоматического серво-сцепления Бюик. При нажатии педали разрежения, т.е. при необходимости разобщить мотор и трансмиссию и придать автомобилю свободный ход, диафрагма в серво-цилиндре вытягивается благодаря разрежению и раз'единяет сцепление В—механизм, регулирующий продолжительность момента выключения сцепления: медленное—для первой скорости и заднего хода, более скорое—для второй скорости и для последней

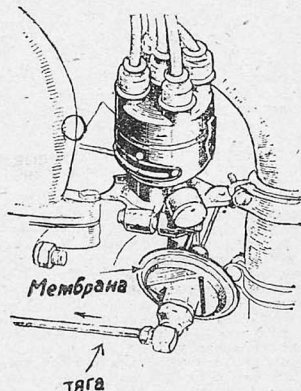
Это выражается в установке многоцилиндровых моторов, механизмов свободного хода, бесшумных коробок скоростей и обтекаемых кузовов, понижении центра тяжести, уменьшении мертвого веса автомобиля и т. д.—американские конкурирующие фирмы в бешеной борьбе за покупателя в условиях тягчайшего экономического кризиса принимают все меры, чтобы привлечь потребителя к своему фабрику.

Некоторые из наиболее интересных конструкций, характеризующих состояние современной американской автотехники, будут описаны в этой статье.

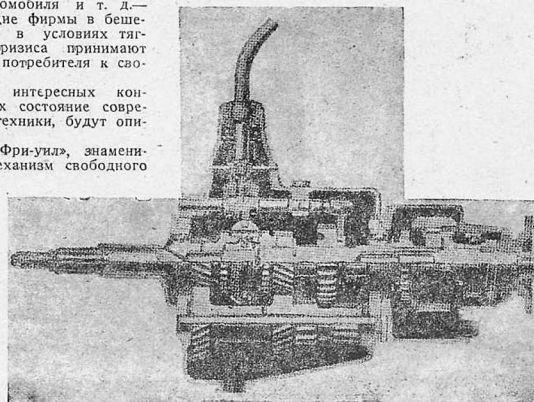
В первую очередь—о «Фри-уил», знаменитом свободном колесе. Механизм свободного

хода устанавливается почти на всех американских автомобилях. Найдены простейшие формы этих механизмов, и введение их в общую систему автомобиля почти не влечет за собой удорожание его рыночной цены.

Особенно просто разработан свободный ход у «Оберна» и «Студебекера». У первого

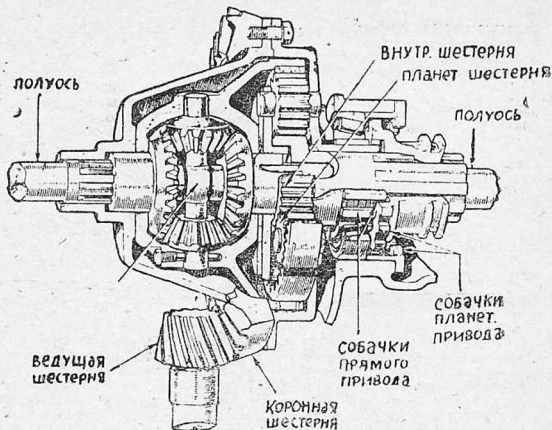


Регулировка зажигания при помощи разрежения на моторе Плимут. При увеличении числа оборотов мотора мембрана вытягивается и переводит рычажок на большое опережение



Коробка скоростей Грехем со свободным ходом

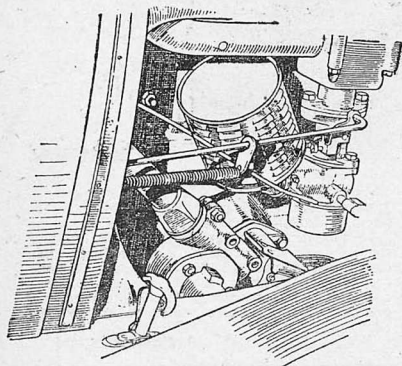
Двухскоростный задний мост Оберн: отношение при передаче через коронную шестерню - 5:1, при вращении планетарных шестерен - $3\frac{1}{2}:1$



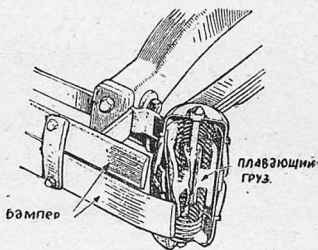
все устройство состоит только из трех деталей. «Крайслер» и «Бюик» пошли по другому пути: вместо свободного хода они устанавливают серво-сцепление, действующее без всяких физических усилий со стороны водителя и автоматически выключающееся при увеличении числа оборотов двигателя, т.е. фактически придающее автомобилю свободный ход.

Другое достижение—бесшумные коробки передач (типа «Синхро-Меш» и др.)—стали настолько популярны, что ряд даже дешевых машин имеет уже две бесшумные скорости. Все это должно в ближайшем будущем привести, как считают американские специалисты,

к полной автоматизации трансмиссии. Комбинация «Синхро-Меша» и свободного хода сделала возможной перестановку передач без выключения сцепления. Машины без педали и рычага перемены скоростей появятся, как только удастся разрешить проблему остановки и трогания с места без выключения сцепления.



Пружина, удерживающая дроссельную заслонку карбюратора в закрытом состоянии (Де-Сото)

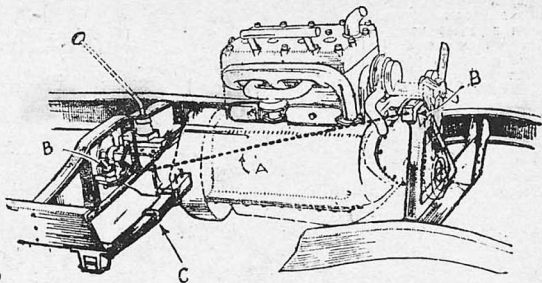


Стабилизатор Паркард, укрепленный в концах бампера

Не менее важно увеличение числа передач. Уже сейчас подавляющее большинство автомобилей имеют 4 скорости. Фирма «Оберн» в исполнение к такой коробке ввела двухскоростный задний мост, являющийся как бы демультимпликатором.

Привод на передние колеса плохо прививается в Америке. «Корд» попрежнему остается единственным серийным автомобилем с передними ведущими колесами.

Подвеска мотора Плимут.
 А—ось подвески мотора.
 В—кронштейн. С—стабилизирующая рессора



Моторы американских машин в основном не изменились. Увеличение числа цилиндров носит массовый характер. Выпущены новые двенадцатцилиндровые модели «Оберн», «Линкольн», «Пирс-Арроу» и «Паккард». Каждая уважающая себя фирма считает своим долгом выпустить восьмицилиндровые машины.

«Студебекер» выпустил новый массовый 6-цилиндровый автомобиль под маркой «Роكنэ».

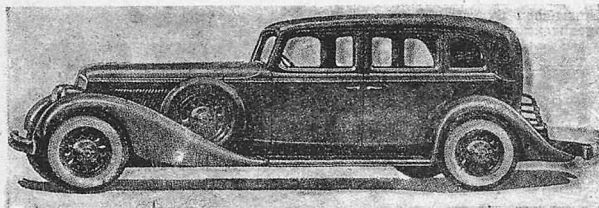
Глушители засасываемого воздуха, перевернутые карбюраторы, автоматическая регулировка зажигания, повсеместная замена дорогих цветных металлов легкими сплавами,—все это стало стандартным, вплоть до самых дешевых машин.

Интересна подвеска мотора Плимут в двух точках. Спереди и сзади блокмотор—сцепле-

рессорами, укрепленными в гнездах с резиновой обкладкой. Резиновые прокладки вообще устанавливаются теперь, где только можно, в целях наибольшей мягкости и бесшумности (кузова, подвески мотора, пункты соединения частей рамы и т. п.).

Безопасность движения автомобиля обеспечивается опусканием центра тяжести машины и установкой стабилизаторов, впервые появившихся около года тому назад. Из них выделяется стабилизатор «Паккарда», укрепленный в бамперах. Рама опускается все ниже. У «Грехема» подусы находятся не под рамой или над ней, а в прорезе ее, что позволяет значительно опустить раму, не уменьшая расстояния от земли до нижней точки машины.

Наконец, по почину «Рео» и «Оберна», все фирмы придали кузовам своих автомобилей



Обтекаемый кузов
 «Грехем».

ние—коробка передач крепится на кронштейнах, обеспечивающих эластичность благодаря специальным резиновым подушкам. Посредине (снизу) мотор стабилизуется в определенном положении поперечной рессорой.

Выработан ряд типов наиболее эластичных рессор. От распространенной в Европе независимой подвески американцы отказались. Имевшие место в свое время попытки теперь прекратились. Все машины — с продольными

удобообтекаемую форму, увеличивающую скорость движения автомобиля.

Таковы основные улучшения в конструкции современных американских автомобилей, частью являющиеся результатом развития конструктивной техники, а частью являющиеся средством конкурентной борьбы в условиях все более суживающего рынок капиталистического кризиса.

Ю. Долматовский

Не забудьте проверить сроки подписки на журнал «За Рулем» и возобновить подписку, истекающую в апреле.

ГАРАЖНАЯ СМЕКАЛКА

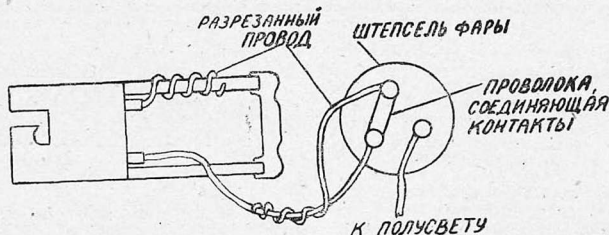
42. ЕЩЕ ОДИН СПОСОБ ПЕРЕДЕЛКИ ФОРДОВСКОГО ПАТРОНА НА ДВУХКОМПАКТНЫЙ

Предложение шофера N-ского полка Литвинова Н. (г. Ульяновск)

В № 1 журнала «За рулем» за 1932 г. была помещена заметка «Как приспособить стандартную лампочку в фордовский патрон». Я

патрона; другой можно не соединять, а лишь завернуть изоляционной лентой оголенный конец. В этом случае у выключателя получится еще свободный (холостой) контакт.

Но можно избежать холодного контакта. Для этого надо оставшийся второй конец соединить со вторым проводом, идущим в этот же патрон, и хорошенько заизолировать. В этом



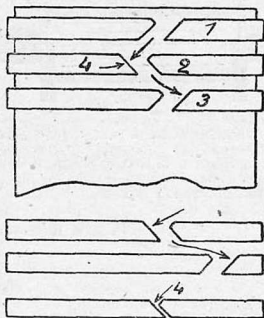
в этих случаях делаем несколько иначе, без применения паяльника.

Для этого я, сняв рефлектор, а затем патрон, перерезаю один провод (любой из идущих к этому патрону); получившиеся концы соединяю: идущий от патрона — с корпусом

в случае один контакт патрона будет соединен на массу автомобиля, а другой — с другим полюсом, идущим по проводам. В нужный момент эти провода можно соединить обратно, восстановить их в первоначальное положение.

43. КАК ПРЕДОХРАНИТЬ ЗАМКИ КОЛЕЦ ОТ ПРОПУСКА ГАЗОВ

Предложение т. П. Глушкова (ст. Иловаяск, Донбасс)



Когда вытачиваются кольца и приступают к разрезу замков, нужно эти замки разрезать для верхнего кольца по рис. 1 (1); на втором кольце замок режется в противоположном от

первого направлении; в третьем кольце замок режется снова в противоположном второму и т. д. смотря по числу колец. При таком разрезе колец струя газа, которая прошла зазором первого кольца, во втором кольце попадает в стенку 4 и отталкивает кольцо 2 в противоположную сторону и т. д.

При таком разрезе замки никогда не сходятся в одну прямую линию. Этот способ мною испытан и дал хорошие результаты.

44. КАК ПРЕДОХРАНИТЬ ТЯГИ ТОРМОЗНЫЕ ТЯГИ ОТ ПЕРЕТИРАНИЯ

Предложение шофера N-ского полка Н. Литвинова (г. Ульяновск)

Часто у автомобиля «Форд» наблюдаются случаи, когда тяги в местах, где они поддерживаются пружинами, перетираются и лопаются.

Я применил довольно примитивный способ предохранения, при котором тяги никогда не перетираются, а следовательно не лопаются.

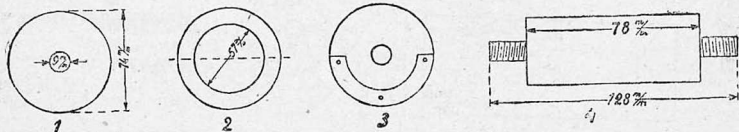
Для этого беру ленту из какого-нибудь материала, смазываю ее с начального конца тяготом или солидолом, или смазываю обильно место, где тяга поддерживается пружиной, и этой лентой «бинтую» это место. Получается небольшая «шишка», но зато опыт показал, что в течение трех месяцев езды эти места сохранили смазку, а следовательно и свою целостность.

Самодельный прибор для заливки коренных подшипников

Одной из наиболее важных частей ремонта автомобильных двигателей является заливка подшипников.

Заливка нижних головок шатунов, передних и средних коренных подшипников не представляет особых затруднений и может быть произведена любым из имеющихся способов (я говорю о заливке коренных подшипников при отсутствии специального прибора), но за-

длиной 78 мм; при каждой стороне шейки оставляются валик-выступ диаметром 9 мм и длиной 25 мм, каждый; на валиках нарезаются резьба (шейка с валиками показана на рис. 4). Вытачивают из дерева две рукоятки, в них также высверливают продольное отверстие диаметром 7 мм и прорезают внутреннюю резьбу, размером соответствующую резьбе на валиках шейки прибора.



ливка заднего коренного подшипника в моторах «Форд А» и «АА» без хотя бы примитивного специального прибора невозможна.

Поэтому предлагаю вниманию механиков, производящих самостоятельный ремонт и не имеющих специальных приборов для заливки коренных подшипников, сконструированный мною простой прибор для заливки заднего подшипника в моторе «Форд А» и «АА», который при применении на работе полностью оправдал себя.

Прибор мною был изготовлен из дерева. Для боковых дисков я брал обыкновенную 3-миллиметровую фанеру, но деревянный прибор недолговечен и служит слишком непродолжительное время. Поэтому я рекомендую изготовить прибор из железа, что, правда, удорожит работу, но очень скоро оправдает себя.

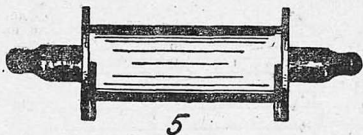
Суть прибора такова.

Аккуратно выпиливают два диска диаметром 77 мм и толщиной 3 мм; в центре дисков просверливается отверстие диаметром 9 мм (см. рис. 1 и 2). К этим дискам также аккуратно выпиливается круг наружным диаметром 74 мм и внутренним диаметром 57 мм (см. рис. 2); толщина круга 2—3 мм. Этот круг разрезается на два полукруга, как показано пунктиром на рис. 2. Полукруги приклепываются к одной из сторон каждого диска тремя небольшими заклепками, как показано на рис. 3. Вытачивается шейка диаметром 37 мм и

После очистки подшипника от наплавки, его прогревают паяльной лампой, накладывают шейку, одевают диски приливами внутрь и книзу и прижимают их рукоятками к блоку, предварительно отрегулировав зазор между шейкой и стенками подшипника, и заливают баббитом.

Как только баббит затвердеет, ослабляют рукоятки и вращают оба диска, чтобы приливы их оказались сверху, затем легкими ударами рук снимают прибор.

Таким же самым способом заливается и крышка подшипника. Нет надобности говорить о том, что перед заливкой необходимо заку-



порить маслопроводы и все отверстия листовым асбестом или чем-либо другим, так как баббит вытечет, и операцию заливки придется повторять снова.

Собранный прибор показан на рис. 5.

УССР, Консвхоз № 60.

Шофер Н. Яновченко

Жалобу на неполучение журнала необходимо подавать только тому почтовому отделению, куда сдана подписка.

В случае неудовлетворения подписчика жалобу направлять в Бюро Жалоб Газпочтамта (Москва, Мясницкая, 26).

Техническая Консультация

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ ПРОФ. Е. А. ЧУДАКОВА

Тов. Кулигину Г. (Иркутский зерносовхоз)

71. Можно ли устанавливать на машину аккумулятор, который не был в употреблении целый год?

Если при хранении аккумулятора были приняты все меры предосторожности, то можно.

Необходимо наполнить аккумулятор свежим электролитом, измерить напряжение и подзарядить аккумулятор.

72. Почему перегорают лампочки у автомобиля «Форд», если отъединяется один из проводов от аккумулятора?

Потому что вследствие выключения аккумулятора при этом из цепи, питаемой динамомашинной, напряжение на клеммах (щетках) последней резко возрастает.

Так как лампочки не рассчитаны на такое высокое напряжение, то происходит слишком сильный накал, ведущий к перегоранию лампочек.

73. Почему в качестве привода динамомашин употребляется механический привод, а не используется аккумулятор по следующей схеме: аккумулятор питает ток электромотор, электромотор вращает динамо, а последнее дает ток на приборы зажигания и освещения и заряжает аккумулятор?

Предлагаемая схема привода динамомашин не может быть применена, так как при этом не останется свободного излишка электрической энергии, могущей быть использованной для освещения и зажигания.

Кроме того при вращении динамо будет потеряно некоторое количество энергии на работу трения в самом динамо и электромоторе, поэтому к аккумулятору вернется меньшее количество энергии, чем ушло.

Вследствие этого аккумулятор быстро разрядится. Схема эта построена по принципу так называемого «вечного двигателя».

Тов. И. Теликалову (Куманский з/совхоз)

74. Отчего может поломаться полуось?

Полуось может сломаться:

- от чрезмерной нагрузки, происходящей от перегрузки автомобиля и при езде по очень тяжелому грунту;
- от резкого торможения карданным тормозом (на автомобиле);
- от плохого качества материала полуоси.

75. Может ли при буксовании колес сломаться полуось?

При буксовании колес полуось сломаться не может; но в момент прекращения буксования, когда колеса опять входят в сцепление с почвой, вследствие резкого удара, который в этот момент поддается, может произойти поломка.

Тов. Дергалову Ф. (хутор Степной)

76. Нужно ли регулировку тормозов на все 4 колеса производить так, чтобы передние тормоза затягивались ранее задних?

Такая регулировка является единственно правильной.

Тов. Хренову М. (Севастополь, Кача)

77. Могут ли поршни четырехцилиндрового двигателя одновременно находиться в одной горизонтальной плоскости?

За один оборот коленчатого вала все поршни 4-цилиндрового двигателя дважды одновременно будут в одной горизонтальной плоскости.

78. Сколько времени может работать прерыватель с сгоревшими контактами?

Прерыватель с сгоревшими контактами к дальнейшей работе непригоден, так как нет возможности регулировать зазор между контактами.

79. Как отражается на работе мотора сильный износ контактов прерывателя?

Вследствие износа контактов прерывателя произойдут перебои в работе двигателя.

80. По каким признакам, не разбирая мотор, можно узнать, что один из клапанов сгорел?

По выстрелам в глушитель или в карбюраторе; уменьшению мощности двигателя (двигатель не тянет); уничтожению компрессии в соответствующем цилиндре.

81. Каковы преимущества автомобилей, в которых подача горючего в карбюратор производится разряжением (при помощи вакуум-аппарата)?

По сравнению с системой подачи горючего самотеком, система подачи разряжением обладает тем преимуществом, что бензиновый бак можно разместить на автомобиле где угодно.

По сравнению с системой подачи горючего под давлением она является более простой системой трубопровода от бензинового бака к двигателю; неплотности в пробке бензинового бака не сказываются на подаче горючего; при порче бензинопровода от бензобака к вакуум-аппарату или самого вакуум-аппарата можно питать карбюратор горючим, наливая время от времени бензин в наружный бачок вакуум-аппарата, откуда он самотеком поступает в карбюратор.

82. Какой механизм заменяет дифференциал (сателлиты) в автомобилях с качающимися полуосями?

Дифференциал (сателлиты) имеются на всех автомобилях с качающимися полуосями, за исключением некоторых маломощных автомобилей (например НАМИ), у которых нет дифференциала.

ОДНОКОЛЕСНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

Попытки уменьшить число колес у легковых автомобилей не новы. Мотоциклы, как известно, получили широчайшее распространение. Были опыты и с одноколесными экипажами (их называют моно- или унициклами). Недостаток последних заключается в их неустойчивости. Они держались в нормальном положении только на большой скорости. Применение гироскопа сильно усложняло их устройство.

Теперь в Англии сконструирован моноцикл новой конструкции, имеющий сферическую форму и напоминающий колесо с гигантской шиной.

Устройство его таково. Внутри внешней сетчатой поверхности проложен рельс, на котором укреплено колесо с подвешенным к нему кузовом. Кузов держится в определенном положении благодаря собственному весу. Колесо приводится в действие мотором мощностью в 2,5—3 л. с. и катится по рельсу, заставляя двигаться моноцикл. Задний ход достигается включением передачи между мотором и колесиком. Моноцикл, названный конструктором Парвсом «Динасфера», очень устойчив и даже с таким слабым мотором развивает до 40 км в час. Парвс считает, что для продвижения «Динасферы» нужна вдвое меньшая мощность, чем для четырехколесного автомобиля (при равных нагрузках).

Размер «Динасферы»: диаметр несколько более 3 м, ширина около 1,5 м; она занимает на улице не больше места, чем легковой автомобиль.

Дефектом «Динасферы» является ее управление, осуществляемое пока перемещением веса самого водителя, и плохая водимость дороги.



На фото—первый опытный моноцикл «Динасфера» с мотором 2,5 л. с. и модель «Динасферы» с кузовом на 6 человек.

Будущее покажет, имеем ли мы дело с очередным рекламным блефом или с серьезной конструктивной новинкой.

408,047 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС НА АВТОМОБИЛЕ

Этот новый мировой рекорд установлен англичанином Малькольмом Кэмпбеллом 24 февраля в Дайтона-Бич (Флорида, САСШ)

на специально устроенном автомобиле «Синяя птица».

Прошлогодний рекорд принадлежал ему же (395,4 км в час.—см. «За Рулем» № 7 за 1931 г.).

«Синяя птица» имеет авиационный компрессорный мотор «Нэпир», мощностью 1450 л. с. Шины—«Дэнлоп».

На снимках: сверху — Кэмпбелл, внизу — общий вид машины в момент побития рекорда.





Первый почтово-пассажирский автобус в селах Кабардино - Балкарской Автономной области. Такой автобус, появившийся в с. Бансан, вызвал, как видно из снимка, живой интерес местного населения, немедленно давшего автобусу полную нагрузку.

Фото А. Руднева
(село Бансан)

УСКОРИМ ВЫПУСК ТРАКТОРНЫХ ЧАСТЕЙ!

Наступающая третья большевистская весна ставит перед нами ряд конкретных задач по обеспечению тракторов запасными частями к сезону.

Медно-литейный цех завода им. Молотова изготовляет ответственные детали для тракторов. На март цеху дан большой заказ на изготовление деталей. Но, несмотря на срочность заказа, на сегодняшний день по целому ряду деталей совершенно отсутствуют модели и шпильные ящики (или они находятся в ремонте). По словам производственного отдела завода, модели могут быть готовы к концу марта, а некоторых, возможно, вообще не будет.

В помощь выполнению заказа комсомольская ячейка цеха взяла шефство над заданием по выполнению деталей. Целый ряд ответственных деталей взяты комсомольскими бри-

гадами для выполнения. Установлены контрольные посты на участках, где эти детали формируются.

В цеху созданы все условия для успешного выполнения заказов к 3-й большевистской весне. Но, несмотря на нажим со стороны администрации и общественности цеха, заводоуправление попрежнему тормозит с моделями и шпильными ящиками.

Ленинград

Шифрин

От редакции. Печатаю материал нашего работника об изготовлении запасных частей на заводе им. Молотова и активности комсомольской организации, редакцию интересует, что делает в помощь скорейшему выполнению этого заказа автодорожская организация на этом заводе. Просим автодорожцев завода срочно нам об этом написать.

НЕБЛАГОПОЛУЧНАЯ МТС

Рузаевская МТС до сих пор не отвечает на вызов по сосоревнованию рабочих ремонтной мастерской Саранского зерносовхоза.

Между тем в Рузаевской МТС массовая работа среди рабочих развернута плохо. Среди рабочих—большая текучесть и слабая трудовая дисциплина. Дирекция МТС и администрация ремонтной мастерской, вместо того, чтобы бороться с этими явлениями, создает для них еще лучшую почву. Так например, отремонтировано рабочими в мастерской несколько тракторов, но они до сих пор не приняты, а значит и мастерской за ремонт не уплачено; поэтому рабочие за январь не получили зарплату.

Дирекция МТС работой мастерской не интересуется и не руководит, она считает, что этим должна заниматься только администрация мастерской. Заведующий тракторным парком Жуков очень груб. У него постоянные конфликты с рабочими. По его распоря-

жительности две комсомольские бригады целый день не работали.

Именно этими явлениями и объясняется то, что по ремонту тракторов Рузаевская МТС отстает от других МТС.

Дирекция МТС и администрация мастерской нужно немедленно устранить все эти недостатки. Общественным организациям нужно развернуть массовую работу, вовлечь рабочих в сосоревнование и ударничество. МТС в кратчайший срок должна закончить ремонт тракторов и прицепного инвентаря.

Саранск, Мордовская автон. область.

Трамблер

От редакции. В помещаемой заметке ни слова не говорится о существовании в названных совхозах автодорожских организаций. Редакция ждет от нашего работника дополнительного материала о существовании Автодора и его работе.

НЕБЛАГОПОЛУЧИЕ „НА КРАСНОМ ПУТИЛОВЦЕ“ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Февральскую программу по тракторам и запчастям завод «Красный путиловец» закончил очень неблагополучно. Из 1200 тракторов «ФП», предусмотренных по плану, выпущено 953. Запасных частей по плану должно быть выполнено на сумму 3300 тыс. руб., а выпущено на 2515 тыс. руб. По тягачам программа перевыполнена. Вместо 200 выпущено 300.

Срыв программы, особенно по запасным частям, объясняется, главным образом, большим опозданием литейных цехов. Это вызывает еще большую тревогу в связи с тем, что на днях один из двух литейных цехов должен стать в ремонт. Надо было рассчитать литье так, чтобы образовать запас на время ремонта, а литейный цех не справляется даже с текущим литьем. Вторая серьезная причина прорыва—это брак, доходящий иногда до 50%. Так, например, присланные «первосортные» клапаны оказались браком на 50%, гильзы «А», сдававшиеся на склад без проверки, тоже давали недопустимый процент брака.

Наконец, третьей причиной прорыва является недопустимый простой станков на ряде участков, главным образом из-за плохого предупредительного ремонта.

Особо обращает на себя внимание, что даже запасные части, выпущенные заводом полностью и в срок, не отгружаются. Администрация мотивирует это обстоятельство отсутствием досок и гвоздей.

На местах ощущается острая нужда в запасных частях, задерживается ремонт тракторов, а на заводе запасные части лежат горами.

Ленинград зав. «Красный путиловец», 1 марта 1932 г.

Раборковский пост
Илюнский и Сурик

От редакции. Одновременно с помещаемым материалом раборковского поста о прорыве на заводе «Красный путиловец» редакция помещает решение президиума Леноблсовета Автодора о коллективе Автодора «Красного путиловца».

СНЯТЬ БЕЗДЕЙСТВУЮЩИХ АВТОДОРОВЦЕВ-РУКОВОДИТЕЛЕЙ

На основе материалов обследовательских бригад за обеспечение руководства работы коллектива «Автодор» завода «Красный путиловец» по ликвидации прорыва в изготовлении тракторных запасных частей и тракторов, за развал ударных автодоровских бригад и полное отсутствие помощи им со стороны руководства коллектива, за бездеятельность контрольных постов, за игнорирование работы тракторной секции, выразившееся в невячке с докладом на конференцию и обеспечение полной явки делегатов на конференцию, Ленинградский областной Автодор постановил председателя коллектива Автодора завода

«Красный путиловец» т. Спиридонова с работы снять, вывести его из членов президиума облсовета Автодора и просить Центральный совет о выводе его из членов ЦС.

Для разъяснения ка заводе принятых решений командировать члена президиума облсовета т. Романюк.

Обязать Нарвский райсовет Автодора оказать немедленную практическую помощь коллективу «Красный путиловец» в перестройке его работы лицом к промфинплаку и заказам к весеннему сезону.

ПОСЛЕ ЛИКВИДАЦИИ ОБЕЗЛИЧКИ

Ликвидировав обезличку, развил соцсоревнование и ударничество коллектив автогаража Борисовского краснознаменного совхоза добился целого ряда достижений.

Стремление удешевить себестоимость продукции путем рационального использования автотранспорта дали хорошие результаты. Достигнуто большее использование грузоподъемности по сравнению с 1930 г. на 35%.

Лучшие ударники тт. Овчаров, Семетов, Капитулин, Иванов П. и Давыдова дают цифру использования грузоподъемности автомашины до 72%.

По экономии горючего выставлена встречная норма понижения расхода горючего на 17%. Увеличен пробег против нормы зернотреста с 8—8,5 тыс. километров до 15 тыс. км, а по отдельным показателям до 24 тыс.

В 1931 г. при гараже организованы профком и партячейка; в результате их работы число членов профсоюза возросло с 27 до 66% к общему числу работающих. В дни 14 годовщины Октябрьской революции 7 лучших ударников вступили в партию.

Бытовые условия рабочих улучшились. Лучшие ударники рабочие переведены в вновь построенный дом. На зимнее время шофера обеспечены теплой одеждой.

По инициативе ударников выпущены из капитального ремонта автомашина Форд (полутонна) и одна автомашина «Спа» (3 тонны), ремонт которых происходил в неурочное время.

Лучшие ударники гаража тт. Малый, Аверкин, Даникер, Ураков и Корнушков премированы за ударные темпы в уборочной и заблевой кампании.

Коллектив автогаража, в предстоящую ремонтную кампанию обещает дать 3 большевистскому сезону на 100% отремонтированный автотранспорт. Широко использовать рабочую мысль и рабочее изобретательство, создать кружки по поднятию квалификации рабочих. Шире развернуть соцсоревнование за выполнение в срок планов ремонта.

Борисовский Зерносовхоз.

Норобченко

ВО ИСПОЛНЕНИЕ РЕШЕНИЯ СЪЕЗДА

Решение I всесоюзного и II областного съездов о вовлечении женщин в Автодор поставило перед Краснопресненским отделением Автодора конкретные задачи.

Сейчас уже открыты на районной учебной базе специальные женские группы шофероводителей (с бесплатным обучением). На эти курсы фабрично-заводскими коллективами Автодора выделены лучшие ударники-активистки. Тяга к автоучебе со стороны женщин огромна.

Выступавшие на собрании 4 марта (горжественное открытие курсов) курсантки заверяли автодоровскую организацию в успешном прохождении курса учебы и усилении работы автодоровских организаций на своих предприятиях.

Сейчас районное отделение комплектует курсы шоферов на 240 допризывников 1910 г. и для красноармейского запаса.

Москва

Р. О.

РАЙОНЫ, КОТОРЫХ ДОРОГИ НЕ БЕСПОКОЯТ...

Несмотря на совершенно четкие директивы ЦК ВКП(б) об усилении темпов дорожного строительства и объявленный месячник штурма бездорожья, Копыльский и Слуцкий районы срывают дорожное строительство.

Уполномоченные райкомов, риков и дорожных органов не имеют никакого руководства со стороны районных штабов штурма. Образец бездеятельности показывает Слуцкий рик, который буквально воплотил в распределении заданий на вывозку стройматериалов. До сих пор еще не выделен специальный работник по руководству дорожным строительством.

«Четкость» и «плановость» в работе Слуцкого рика дошли до того, что некоторым гражданам даны по 3—4 наряда на вывозку теса, камня, песка, торфа, но эти наряды не выполняются, и никто за этим не следит.

Еще хуже в Копыльском рике. Последний всю работу по строительству взвалил на до-

рожную организацию. В сельсоветах ведется злостная кулацкая агитация за отказ от вывозки материалов для дорожного строительства. Однако соответствующие организации не дают должного отпора этой агитации, а руководители Бабавнянского сельсовета вовсе встали в защиту кулаков.

Прошло больше половины месячника штурма, и показатели процента выполнения работ говорят об угрозе срыва месячника штурма.

Бригада журнала «За Рулем»: **М. Савицкий**
и **Х. Савицкая**

Рогачевский й район

От редакции. Помещая материал нашей бригады о дорожном строительстве в Копыльском и Слуцком районах, нас интересует роль автодоровской организации в проведении дорожного строительства в этих районах. Редакция ждет от районного отделения Автодора конкретных материалов об участии местных автодоровцев в месячнике штурма.

В ПОРЯДКЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Третий год Уральская контора Союзтранса герпит неприятности в выполнении рыбоперевозок с Каспия (г. Гурьев) по трактам на г. Уральск. Частые аварии автомашин в связи с неудобствами луговых, лесных, лоцинистых дорог и снежной погодой, простой машин и шоферов, излишний перерасход горючего вызывают невыполнение плана рыбоперевозок.

Все это заставляет искать пути рационализации и удешевления рыбных перевозок при помощи изыскания лучших дорог для автомашин.

Я, рабочий, грузчик, сейчас выдвигенец, вношу следующее предложение, которое рационализирует перевозку. Предлагаю авторейс Уральск—Гурьев изменить на рейс ст. Александров-Гай (Рязано-Уральской ж. д.)—Гурьев следующим, примерно, путем:

а) ст. Александров-Гай (РУЖД), пос. Каз. Тилока, пос. Н. Казанка, пос. Мухорский на пос. Калмыков или Кулагин, на пос. Яманхолинок и г. Гурьев.

б) ст. Александров-Гай, пос. Сламяхино,

пос. Карманово, пос. Калмыково или свернуть тракт на Сламяхино, пос. Мухорский, Калмыков или Кулагин через Яманхолинок и г. Гурьев.

Предлагаемые мною пути имеют очень хорошие грунтовые дороги и ровные по горизонту. Степь чистая, не гористая и не лоцинистая с незначительной задержкой снегов. Расстояние по этому тракту меньше на 30—40 км против Уральская—Гурьева, да еще сокращает ж. д. доставку на 8 км.

Мое предложение считаю единственным выходом из тех трудностей, которые в течение трех лет испытывает Уральская контора Союзтранса и неизвестно до каких пор будет продолжать их терпеть.

Уверен, что мое предложение встретит ряд препятствий, ссылки на то, что предлагаемые мною пути—дикая степь, редкие хутора или села, где должны быть заправочные пункты, и т. д. Но всё эти препятствия можно преодолеть и приспособить рейс для автотранспорта.

Ст. Александров-Гай

А. Обинов

НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД



„На длинном зажигании“ через реху (Монголия)

Фото Б. Тимофеева и Б. Петрова

НАДО ВЗГРЕТЬ ПО ЗАСЛУГАМ

Стоят под открытым небом новые трактора и комбайны в Саранском зерносовхозе, Мордовской области. Работники Саранского совхоза должны усвоить себе, что нужно не только ремонтировать машины, но и беречь их от порчи.

Президиум ОблКК РКИ постановил привлечь виновных в бесхозяйственном хранении машин в зерносовхозе к ответственности.

Саранск

Рабкор

ТОЛЬКО УХЛОПАЛИ ДЕНЕЖКИ...

Уже два года исправляется дорога от Дежетигоринского комбината Союзцветметалло до Бредов, но до сих пор дорога эта—в сплошных оврагах и кочках. В 1931 г. на строительство этой дороги потрачено больше 2500 р. Но никто из проезжающих по этой дороге не узнает, что здесь затрачено 2500 р. на благоустройство.

Комбинат не заботится об улучшении этой дороги и не заботится о подготовке кадров водителей автомашин, хотя прибывшие в 1931 г. три «Форда» работали больше месяца лишь на 50% из-за отсутствия водителей.

Точно так же с постройкой гаража. Летом комбинату жарко, и он о зиме не думает, а с приходом зимы начинается строительство. Еще в ноябре 1930 г. начали строить гараж, но еще сейчас постройка не закончена.

Пора уже комбинату и общественным организациям изжить все эти недочеты!

Ст. Бредь

Рабкор Шпур

СОЙДИТЕ СО СВОЕЙ КОЛОКОЛЬНИ!

Коллектив Автодора на ст. Ясиноватя насчитывает 115 членов. Организован кружок по изучению автодела на 45 человек. Коллектив работал на суботнике по исправлению дорог. Организовали бригады по проверке сельскохозяйственного инвентаря совхоза.

Плохо обстоит дело с практическими занятиями в кружке: ребята теорию сдали, а машины для практики нет.

В районе организована база, но для «своих» курсантов, а нас к практической учебе не допускают. Мы считаем это ненормальным и недопустимым.

Ст. Ясиноватя

Коллектив Автодора

ХАОС И БЕЗОТВЕТСТВЕННОСТЬ...

В хаотическом состоянии находятся две машины в гараже Кропоткинского районного отделения Автодора. Одну машину еще в прошлом году разобрали, части ее разбросаны, ржавеют и портятся, а вторая тоже уже около года стоит без внимания.

Зима самое благоприятное время для ремонта машин, но Кропоткинское отделение об этом и не думает. В штате правления Автодора находится инструктор по монтажному делу и практической езде П. Каргов, который почему-то по специальности не работает, а занимается распространением лотерейных билетов и получает за это 150 рублей.

Разве это не безобразное отношение в эксплуатации автомашин?

Кропоткин

Д. Крой—ский

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Журнально-газетное объединение

Уполн. Главлита В—21743. Техред И. Свешников Отп. в 7-й тип. Цокра репродукции М. Собольянова. Москва. Финанс., 13. Т. 396. Тираж 71.500 Стат. Б5 — 176 X 250 мм. 1 бум. л., общее число печатных знаков 92.700.

Издание № 1.245 Журнал сдан в набор 23 марта, подписан к печати 2 апреля 1932 г.