

19

1 0 3 2

ЗА РУЛЕМ

В НОМЕРЕ:

- Встретим XV годовщину Октября победами над бездорожьем 2
- Строим самолет „Максим Горький“ 3
- Как добились успехов в дорожном строительстве передовые районы 6
- Новые уличные знаки в Москве 11
- В. ГАЛКОВСКИЙ** — Использование газа метана в автотракторных моторах 12
- А. ГРЕЧАНИК** — Основные вопросы моторизации и механизации современных армий 16
- Лучшие шоферы СССР 20
- БОРИСКИН, БЕЗОБРАЗОВ** — Урал и Сибирь, строящие передовую тяжелую промышленность, не могут мириться с допотопными дорогами 24
- Инж. А. КОРОСТЕДИН** — Новое топливо для автомобилей 26
- Новости мировой автодорожной техники 28
- На общественный суд! 30
- Рабселькоры-автодорожники пишут 31
- В номере 40 иллюстраций

ЗА РУЛЕМ



19
1932

Журнал — Газета Об'єднані



ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР
 Пятый год издания
 Редакция:
 Н. Белая, А. Головкин, А. Горюнович,
 В. Зарзар, М. Кальцов, Н. Осинский,
 В. Рубцов, Т. Скачковская, проф. Е.
 Чудков, Н. Флокс, В. Фридман,
 И. Халецкий, А. Штейнер.
 Отв. редактор — Н. Осинский.
 ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

ЦС Автодор—Москва, Саговая
 Нудринск: л, 17. Телеф. Д-1-50-82
 РЕДАКЦИЯ: Москва 6. Страстной
 бульвар, 11, тел. 3-31-91. Трамв. А,
 6, 15, 18, 23, 25, 29, 41.
 Массово-тиражный сектор: тел.
 5-51-69.
 ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1932 год:
 на год — 4 р. 80 к., 6 мес. — 2 р.
 40 к., 3 мес. — 1 р. 20 к.

ВСТРЕТИМ XV ГОДОВЩИНУ ОКТЯБРЯ ПОБЕДАМИ НАД БЕЗДОРОЖЬЕМ

Из 960 млн. руб. всех капиталовложений в дорожное строительство по Союзу в 1932 г. 40% (380 млн. руб.) должно быть осуществлено с помощью трудучастия населения. По сравнению с прошлым годом программа работ с трудучастием увеличена на 32%.

За счет трудового участия населения должно быть построено 55 300 км дорог (из 65 768 км всех дорог, строящихся в этом году), 333 443 пог. м искусственных сооружений (мостов и труб), отремонтировано 176 тыс. пог. м и приведено в проезжее состояние 100 тыс. км естественных дорог.

Трудучастие в дорожном строительстве является одним из основных факторов борьбы с бездорожьем. Это подтверждается практикой работы Чувашской республики, где трудучастием населения в основном ликвидировано бездорожье. Чувашская республика — единственная в Союзе — вступает во вторую пятилетку с значительным перевыполнением программы работ первой пятилетки дорстроительства.

В этом году при наличии целого ряда республик, краев и областей, добившихся за 8 месяцев огромных результатов (Марийская автономная область выполнила годовой план на 129%, Чувашская АССР — 79%, Нижегородский край — 87%, Ленинградская область — 98%, Западная — 69%, ЗСФСР — 52, Урал — 87,7%), мы имеем все же ряд республик, краев и областей, сильно отстающих, — УССР — 5%, Северный Кавказ — 6,7%, Зап. Сибирь — 6%, Восточная Сибирь — 13%, ДВК — 5%, Нижняя Волга — 11,7% и т. д. Вот почему план дорожного строительства с трудучастием населения по всему Союзу выполнен лишь на 3%.

Основными причинами, влияющими на успешное развитие дорожных работ с трудовым участием населения, являются:

1. Неумение применить в условиях работы своей республики, края и области опыта работы передовых районов.

В самом деле, если уже в течение трех лет мы имеем великолепнейшие образцы работы в Чувашии, достижения Ленинграда, Н.-Новгорода и Ср. Волги, добившихся перевыполнения программы, то в этом году программа выполнена в тех же областях, краях и республиках, если не считать Урала, где благодаря исключительно активной работы автодорожских организаций имеется резкий сдвиг в разрывании дорожных работ с трудучастием, и ЦЧО, добившейся выполнения плана в размере 44%.

2. Наблюдающаяся в ряде мест недооценка роли трудучастия населения в быстрой разрешении проблемы бездорожья.

3. Неумение дортрансов устранять повторяющиеся из года в год ошибки — позднее составление планов, недоведение их до низов, а зачастую полное отсутствие массовой разъяснительной работы и т. д.

Несмотря на решение Всесоюзного о-ва Автодор о перестройке организаций общества в сторону уделения большего внимания вопросам дорожного строительства, особенно с трудовым участием населения, мы все еще не добились необходимого

перелома. К числу организаций общества, имеющих несомненные достижения на этом участке работы, можно отнести небольшое количество организаций, как-то: Урал, Ленинград, Белоруссия, Нижний-Новгород. Остальные организации о-ва все еще продолжают стоять в стороне от дорожного строительства.

Мы обращаем особое внимание организаций Автодора на то, что „важнейшим звеном в работе о-ва на данном этапе должны явиться борьба с бездорожьем, мобилизация масс на трудовое участие в дорожном строительстве“. (Из резолюции 1-го всесоюзного съезда Автодора).

Основной оценкой работоспособности автодорожных организаций будет служить, насколько коллектив, районный, областной, краевой и республиканский советы занимаются дорожными вопросами и как велико их практическое участие в них.

Только что окончивший свою работу расширенный пленум по дорожному строительству вскрыл все недостатки, мешающие успешному выполнению программы работ 4-го завершающего года пятилетки и наметил мероприятия, которые будут способствовать выполнению плана работ на местах.

Передовые края и области берут на буксир отстающих, посылают бригады помощи. Нижегородский край берет на буксир Нижнюю Волгу, Ленинград уже 22 сентября выслал буксирную бригаду на Северный Кавказ, Чувашия — в Казак-стан, Марийская автономная область — в Башкирскую республику, Урал — в Западную Сибирь и Московская область — в Иваново.

Успешное выполнение плана работ второго пятилетия будет также зависеть во многом от того, насколько мы закрепим наступивший в этом году перелом в дорожном строительстве с трудучастием населения повседневной практической совместной работой.

40-летие литературной деятельности великого пролетарского писателя ознаменуем постройкой самолета

МАКСИМ ГОРЬКИЙ 3

Стремясь ознаменовать юбилей первого пролетарского писателя и его опромяные заслуги по поднятию культурно-политического уровня трудящихся Советского союза начинанием, которое воплотило бы новые достижения партии, советской общественности и печати в области массовых методов агитации и пропаганды и стало бы базой для самого широкого распространения этих методов, — собрание редакционных работников и литературных сотрудников 39 журналов и газет, входящих в Журнально-газетное объединение, по инициативе редакции журнала «Огонек» постановило открыть сбор средств на постройку большого многотонного агитационного самолета-гиганта «Максим Горький».

На борту самолета должны быть сосредоточены все средства массовой агитации, включая редакцию газеты, типографию, фотолабораторию, широкополосную радио-установку, звуковую кино-передвижку, аппарат для световых надписей на облаках и усовершенствованную установку для разбрасывания агит-литературы — с тем, чтобы поставить все современные средства техники на службу культурной пропаганды и агитации, которым посвятил свою жизнь боец пролетарской печати — Максим Горький.

В создании этого мощного агитсамолета первое место должны занять работники советской культуры, советские писатели, журналисты, художники, изобретатели, все бойцы большевистского культурного фронта.

В комитет для руководства сбором средств и постройкой самолета-гиганта «Максим Горь-

кий» избраны гг. Я. Алкнис, П. Баранов, Попов, Мехлис, И. Бронский, Цыпин, Мих. Кольцов (председатель), Далецкий, Бубкин, Н. Прокофьев, А. Лежава, Рубцов, Урицкий, Толский, Ф. Кон, Качалов, Мейерхольд, Гусев, Панферов, Ржанов, Безыменский, редакторы ряда республиканских и областных газет, деятели искусства, науки, изобретатели.

Правление Журнально-газетного объединения вносит 20 тыс. рублей в фонд постройки самолета и вывозает редакции центральных и областных газет и издательств.

Редакция «Правды» вносит в фонд постройки самолета-гиганта «Максим Горький» — 50 тыс. рублей. Редакция «Известий» внесла в фонд 50 тыс. рублей. ТАСС — 50 тыс. рублей. Редакция «Красной звезды» — 20 тыс. рублей. ОГИЗ — 50 тыс. рублей. Редакция «Крестьянской газеты» — 15 тыс. рублей. Редакция «За Индустриализацию» — 10 тыс. рублей. Мих. Кольцов — 1000 рублей. Удирник работник печати тов. Дрекслер внес свой сдельный заработок — 186 рублей. Всеволод Влшневский внес 1000 рублей. Коллектив редакции «Советское Искусство» — 1000 рублей. Дирекция Камерного театра — 1000 рублей.

Ц. С. Автотора вносит 10 000 руб. в фонд постройки самолета и призывает все местные организации принять энергичное участие в сборе средств.

Взносы в фонд постройки агитсамолета «Максим Горький» направлять в Октябрьское отделение госбанка в Москве на специальный текущий счет № 101277/150.

ОПЫТ ПЕРВЫХ НЕДЕЛЬ РАБОТЫ АВТОТРАНСПОРТА НА УБОРОЧНОЙ

Правительство дало Союзтрансу ответственное задание: выделить до 2 тыс. машин для участия в перевозках зерна из зерновых совхозов на склады и элеваторы.

Весной Союзтранс начал подготовку автомашин, и в июле автоколонны приступили к работе.

Автоколонны работают и сейчас и потому подводить полные итоги достижениям и недочетам — преждевременно, но все же некоторые выводы из проделанной работы сделать уже можно.

Не мало примеров большевистской борьбы за хлеб, за своевременную доставку к складам, пристаням и элеваторам показали работники местного транспорта, и все-таки в автоколоннах еще слишком много недостатков, чтобы успокаиваться на достигнутых результатах.

Приведем примеры, которые в будущем должны послужить предостережением.

Не легкое дело в 2-месячный срок отремонтировать и привести в «боевую готовность» 2 тыс. машин. Но если делать дело, так делать на совесть, а во многих случаях ремонт машин Союзтранса был проведен небрежно. Особенно это относится к дирекциям Союзтранса, находящимся на периферии. Зарегистрированы случаи, когда «подготовленная» и «отремонтированная» машина по прибытии в зерносовхоз немедленно требовала ремонта. В некоторых автоколоннах насчитывается в месяц до 2 тыс. машино-часов простоя. Как правило, во всех автоколоннах наблюдались значительные простои машин из-за ремонта.

При формировании автоколонны администрация и профорганизация не уделили должного внимания подбору кадров шоферов и в результате в их среду затесались чуждые элементы.

Можно привести не мало случаев, когда опытные шоферы «гробили» машины. Нашлись и такие шоферы, которые за деньги возили пассажиров. Зарегистрированы случаи пьянства и хулиганства со стороны шоферов.

Правда, колонные организации быстро реагируют на них, вычищают из среды местрановцев аварийщиков, лодырей, взяточников и пьяниц, но «из песни слов не выкинешь»: предприятия Союзтранса в отдельных случаях недооценили громадного значения проблемы — дать на социалистические поля проверенных, надежных работников.

Вместе с тем следует отметить благотворное влияние, которое оказала здоровая часть работников автоколонн на среду, где им пришлось работать: на рабочих совхозов, колхозников и др.

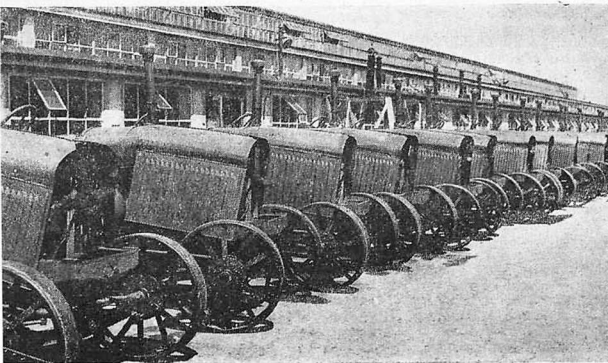
Шоферы и прочие работники автоколонн, приехавшие на зерноуборку из городов, заряженные энтузиазмом, полные энергии научили колхозников и рабочих совхозов, как надо организовать свою работу, как бороться с неполадками, как воздействовать коллективом на элементы, дезорганизующие жизнь и работу и пр.

Безусловно работники совхозов и колхозники переняли много хорошего от городских пролетариев в области массовой, культурной и производственной работы.

Нельзя, к сожалению, сказать, что со стороны зерносовхозов работники автоколонн встретили чуткое и внимательное к себе отношение.

Не было почти ни одного зерносовхоза, где администрация обставила бы встречу автоколонн как следует.

Не успели шоферы прибыть на место, как буквально от всех автоколонн в центр полетели



Из-за невыполнения в срок заказов задания поставщиками на дворе Сталинградского тракторного завода выстраиваются иногда целые вереницы недокомплектованных тракторов.

На снимке — тракторы СТЗ, невыпущенные из-за отсутствия радиаторов.

Фото Маклецова
(Союзфото)

Взмет пара траги ами
СТЗ в колхозе «Заветы
Ленина» (АССР немцев Па-
волжья).

Фото П. С. Соловьева
(Союзфото)



телеграммы с жалобами. И действительно, было на что жаловаться. Зерносовхозы во многих случаях не обеспечили шоферов жильем, питанием и минимальными удобствами. Шоферы по месяцам не получали хлеба, вынуждены были покупать продукты на рынках, спали на земле и пр.

В этом случае вина в значительной степени ложится, помимо самих зерносовхозов, также на Зернотресты и Зерносовхозоб'единение, не сумевших заставить зерносовхозы создать для работников автоколонн условия, которые способствовали бы более продуктивной работе.

Некоторые зерносовхозы лживы и в том, что они не заготовили запасы горючего и смазочного, в результате чего автоколонны простаивали без дела по несколько дней.

Зерносовхозы также не привели в нормальное состояние свои дороги. Дело дошло до того, что на Нижней Волге, например, начальники автоколонн пригрозили остановкой работы. Это и понятно: ездить по рытвинам, колдобинам и ветхим мостам — значит сознательно ломать машины.

До прекращения работы дело не дошло лишь благодаря вмешательству центра.

Мы сознательно так много уделяем внимания всем этим неполадкам, потому что в совокупности они явились причиной слабого выполнения плана перевозок зерна.

Отрицательную роль в вывозе зерна сыграли и неподготовленность зерносовхозов, когда они не могли предъявить автоколоннам зерно для перевозки. Помешали и дожди, затормозившие темпы уборки урожая.

Наибольшая же вина зерносовхозов заключается в неумелой, а порой безобразной эксплуатации присланного им на подмогу автотранспорта Союзтранса. Машины иногда в течение 5—10 часов вынуждены были развезать по громадным территориям совхозов в полях бунтов с зерном.

Когда все указанные нами факты выявились, ЦКК—НК РКК послала свои бригады на Северный Кавказ, Украину и Нижнюю Волгу

установить, в каких условиях работают автоколонны.

И бригады установили, что эксплуатация автотранка происходит из рук вон плохо. Установлено и другое: Зерносовхозоб'единение, Зернотресты, требуя для зерносовхозов машины Союзтранса, «забыли», что они располагают собственным мощным автотранспортом. Машины зерносовхозов вместо того, чтобы принять участие в перевозке своей продукции, занимались обслуживанием внутривозвастственных нужд совхозов. При этом было установлено, например, на Северном Кавказе, что простые и холостые пробеги автотранспорта совхозов чрезвычайно велики и то, что в эксплуатации находится не больше половины машин зерносовхозов, остальные стоят в ремонте.

И такое безобразие было допущено в то время, как в городском автотарке ощущается вслчайшая нужда для перевозки осенне-зимних грузов, хлопка, свеклы, плодовоощей.

ЦКК—НК РКК, а за ним и Зерносовхозоб'единение вынесли решение: освободить излишние затребованные машины Союзтранса от зерноуборочной, а часть автотранспорта переключить на перевозки зерна.

Подводя краткие итоги зерноперевозкам, следует отметить весьма существенный момент.

Количество машин Союзтранса, уходящих в ремонт, в автоколоннах увеличивается; показатели работ машин зачастую резко снижаются; в аппарате Союзтранса проглядывают демобилизационные настроения.

Союзтранс, в общем не плохо взявшийся сначала за зерноперевозки, теперь несколько «охладел» к ним, хотя до морозов, когда перевозка зерна заканчивается, еще далеко.

«Темпы зерноуборки решают хлебозаготовки» — этот лозунг работники Союзтранса в целом не должны забывать, ибо хлебозаготовки, в свою очередь, в значительной мере решают успехи на фронте социалистической стройки.

Тих. Рагов

Ближайший номер журн. „За рулем“ будет специально посвящен вопросам подготовки кадров на автотранспорте.

Тт. рабселькоры, шлите материал для этого номера.



Ремонт моста на сельской дороге с трудучастием населения

Фото Березина

КАК ДОБИЛИСЬ УСПЕХОВ В ДОРСТРОИТЕЛЬСТВЕ ПЕРЕДОВЫЕ РАЙОНЫ

(НА ПЛЕНУМЕ ДОРОЖНОЙ СЕКЦИИ АВТОДОРА)

На расширенном пленуме дорожной секции ЦС Автодора около 50 делегатов. Из них 26 представителей дортрансов и районных штабов и 19 представителей республиканских, областных и краевых советов Автодора.

Здесь делегаты как передовых ведущих районов, так и представители районов, плетущихся в хвосте, насчитывающих весьма «скромные» проценты выполнения плана. Первые приехали сюда, чтобы поделиться богатым опытом своей работы, вторые — рассказать о недостатках и поучиться у тех, кто умеет работать, кто выполняет и перевыполняет планы дорожного строительства с трудучастием населения.

Расширенный пленум дорожной секции заслушал доклады Цудортранса и ЦС Автодора, доклады целого ряда республик, краев и областей, сообщения 4 районов и одновременно информации представителей автодорожных организаций об их участии в выполнении планов дорожного строительства на местах.

Мы лишены возможности дать подробный отчет о пленуме, который продолжался 4 дня (с 7 по 11 сентября). Поэтому мы остановимся лишь на опыте работы отдельных передовых областей и краев, успешно справившихся с выполнением плана дорожных работ, применявших новые интересные методы привлечения труда населения и многомиллионной общественности для ударной борьбы с бездорожьем.

По примеру прошлого года, одно из первых мест по выполнению плана дорожного строительства занимает Ленинградская область.

В прошлом году она выполнила план на 116% и тут же после окончания дорожно-строительного сезона активно взялась за подготовку к новому, еще более решительным боям с бездорожьем.

Выполнение плана заготовок в зимний период не превышало 25%. В связи с этим было ре-

шено с 25 мая по 25 июля провести ударный двухмесячник по борьбе с бездорожьем.

Областной и районные штабы взяли на себя оперативное руководство двухмесячником. Планы были одновременно проработаны как дорожными организациями, так сельхозетами и колхозами. Областной штаб выпустил специальную брошюру для популяризации значения дорожного строительства и разработал специальные проекты соглашений между колхозами, селами, деревнями, районами, избамичитальнями и школами. Для проведения организационно-массовой работы на местах в районы были посланы 38 уполномоченных по линии областного комсомола и 52 уполномоченных от областного штаба и Автодора.

Результаты проведения массовой работы по районам Ленинградской области не земделили сказаться. В течение июня в 7 районах (Череповецком, Островском, Мяснинском, Валдайском, Чудовском и др.) план дорожного строительства был перевыполнен.

Активную помощь дорожному строительству оказала областная и районная печать. Из 70 газет 64 систематически освещали ход борьбы с бездорожьем. Всего было выпущено свыше 250 специальных номеров газет, 778 подборок и заметок по вопросам дорожного строительства.

Печать не только освещала итоги дорожных работ, она и оперативно руководила дорожным строительством, подтягивая отстающие районы. Так например «Крестьянская правда» организовала рейды выездной редакции, сумевшей выпустить на местах 8 номеров газеты. Значение таких выездов огромно. Если, например, в Ореховском районе к моменту выездного заседания областного штаба совместно с редакцией «Крестьянской правды» план был выполнен на 50%, то через три дня цифра выполнения плана возросла до 60%.

В результате дружных усилий дорожных работников, комсомольской и автодорожной общест­венности план по Ленинградской области в физическом объеме выполнен на 98,7%.

По отдельным районам Ленинграда имеется значительное перевыполнение плана. Так, например, Островский район выполнил план по участию населения на 132,1%, Череповецкий район — на 127%. Таких итогов районы добились после широко проведенной массовой работы, в первую очередь среди колхозников. Некоторые колхозы Островского района вы­двигали встречные планы, в 3 раза превышающие контрольные цифры. Колхозный сектор охва­чен соцсоревнованием и ударничеством на 68%.

Среди ведущих районов одно из лучших мест занимает и Нижегородский край, в состав которого входят Чувашская республика и Марийская автономная область.

Нижегородский край в прошлом году выполнил план дорожного строительства на 105,3%. Объем дорожных работ с участием населения в этом году был определен в 23 200 тыс. руб., занимая в общих вложениях на дорожное хозяйство края 79%.

Нижегородский крайдортранс и общественность на основе опыта 1931 г. улич, что успех выполнения плана зависит в основном от того, знает ли каждый крестьянин, каждый колхозник, что он должен делать, где он должен работать. Поэтому здесь еще в январе началась разработка планов в сельских советах, а в течение зимы они были доведены до каждого двора.

Чтобы обеспечить строительство техническим руководством, крайдортранс пропустил через специальные курсы 1190 дорожных организаторов. Они были теми низовыми кадрами, которые вели организационную работу и осуществляли первичное техническое руководство.

К участию в дорожном строительстве крайдортранс привлек различные краевые организации. Для каждой из них был выработан перечень мероприятий по дорожному строительству. В результате крайколхозсоюз, крайснаб, тяжпром и др. не мало содействовали успеху дорожных работ в Нижегородском крае.

Первые месяцы работы были не совсем удовлетворительными. До месячника план дорожного строительства был выполнен только на 9%. Причины этого крылись в том, что общественность края была недостаточно мобилизована на борьбу с бездорожьем. Месячник, проводившийся в период с 1 июня по 1 июля, дал значительный сдвиг. В течение месячника было привлечено к работам 1 250 тыс. населения. 23 района края в итоге месячника перевыполнили намеченный план. Так например Ореческий район выполнил план на 229%, Даровский — на 185%, Советский — на 166%, Арбажский — на 139% и т. д. Всего по краю планы были перевыполнены в 23 районах.

Так же, как и в Ленинградской области, печать Нижегородского края живо откликалась на вопросы дорожного строительства. Комсомольская газета «Ленинская смена» во время ударного месячника ежедневно помещала подборки, характеризовавшие работу дорожных органов, комсомольских организаций и отдельных комсомольцев. Крестьянская газета «Советская деревня» регулярно печатала материалы о выполнении плана отдельными колхозами, отдельными сельсоветами и деревнями.

В этом году в Нижегородском крае было использовано и радио — выпущены 3 комсомольских радиогазеты и перед началом месячника проведены две радиопереключки.

Комсомол в ряде отстающих районов создал комсомольских работников совместно с райпрофсоюзетами и районными штабами. Таких кустовых совещаний было проведено три. Помимо этого комсомол явился инициатором двух краевых комсомольских субботников.

Автодор также принял более активное участие в дорожном строительстве, чем в прошлом году. Прежде всего Автодор привлек внимание всех добровольных обществ к вопросам дорож­ности. Он практически подошел к разрешению вопроса о шефстве городских организаций над деревенскими. Так, Свердловский район взял шефство над Кетовским, добившись того, что он имеет в настоящее время 110% выполнения плана дорожных работ, причем качество дорожных работ здесь лучше, чем в других районах. Городские автодорожные организации за короткий период времени организовали 17 райсоветов, завербовав в ряды общества 2 500 новых членов.

Нельзя не отметить того факта, что в Нижегородском крае, наряду с передовыми, имеются сильно отстающие районы. Так, например, Борский район дал всего 12% выполнения плана, Муромский — 7%, Богородский — 26% и 13 районов края выполнили до 30% плана. Прорывы в этих районах объясняются главным образом отсутствием четко работающих дорожных аппаратов, недостатком дорожных машин



Дорожные работы в Красной столице развернулись огромными темпами. План работ в основном уже выполнен, но работы продолжаютя по встречному плану. На снимке — асфальтировка Самотечной площади. Фото Леонова

и дефицитных материалов, слабой помощью общественности.

Чтобы выполнить целиком план дорожных работ, президиум Нижегородского крайисполкома объявил осенний двухдекадный дорожный строительства, в течение которого помимо закрепления достигнутых успехов должны быть приведены в проезжее состояние все подездные пути к МТС, ж.-д. станциям, пристаням и совхозам.

Особенно интересен опыт работы Марийской автономной области и Чувашской республики, которые имеют очень незначительное протяжение железнодорожных путей, где вся тяжесть грузооборота между городом и деревней ложится на безрельсовый транспорт.

Марийская область в течение двух лет (1931—1932 гг.) успешно выполнила план дорожных работ. В 1931 г. план был выполнен на 128%, а в этом году выполнение плана с трудучастием населения по Марийской области составляет 130%.

В июне по области проводился месячник борьбы с бездорожьем. В результате большой подготовительной работы, обсуждения планов среди колхозников и единоличников было широко развито социальное соревнование и удальничество между отдельными селениями, колхозами и районами. Отдельные бригады колхозников и единоличников выполняли свои задания с превышением на 50%. Целый ряд сельских советов добились стопроцентного перевыполнения плана. В Мариловском сельсовете все население, начиная с подростков, умевших держать лопату, и кончая стариками, вышло на дорожное строительство.

Комсомол Марийской области взял на себя обязательство: помимо массовой работы среди населения отработать 40 тыс. трудодней. Правда, это обязательство не было выполнено, комсомольцы отработали в порядке субботников только 8 тыс. человекодней, но и это имело огромный эффект.

Марийский областной Автодор, к сожалению, принимал недостаточное участие в дорожном строительстве. Он ограничивался лишь дачей письменных директив.

Имея значительное перевыполнение планов дорожного строительства за два последних года, Марийская область при составлении плана на 2-ю пятилетку увеличила вложения в дорожное строительство по трудучастию населения по сравнению с первой пятилеткой в 3 раза. И нет никакого сомнения в том, что при огромной активности всего трудящегося населения области 12-миллионный план второй дорожной пятилетки будет с успехом выполнен.

Чувашская республика за несколько лет сделала еще более грандиозный скачек вперед. В 1930 г. в республике было только 33 км благоустроенных дорог и 72 км мощеных дорог, требовавших капитального ремонта. Эти цифры говорят о необычайной убогости дорожно-хозяйства Чувашской республики. Отсутствие каких бы то ни было дорог явилось огромным стимулом мобилизации населения на дорожное строительство. Колхозники и единоличники Чувашии быстро осознали проматный экономический эффект дорожного строительства и в большинстве районов само население по собственной инициативе выходит на дорожные работы.

Июнь в Чувашии стал традиционным месяцем борьбы с бездорожьем. В этот месяц все трудя-

щиеся население республики организованно выходит на штурм непроезжих дорог, на штурм ухабов и болот.

В прошлом году план дорожного строительства Чувашии, составленный в денежном выражении 2 705 тыс. рублей, был выполнен на 136%. В этом году план дорожительства выражается в 3 305 тыс. рублей, и к 1 сентября он выполнен на 90%.

Для выполнения намеченного объема работы на 102% были использованы силы населения. 102% потому, что помимо трудучастия населения Автодор, комсомол, профсоюзы и колхозы организовали массовые субботники.

Если до 1930 г., как мы указывали выше, в Чувашии было 105 км дорог, то уже в 1930 г. она имела 1 244 км, что составляет 10% общей протяженности дорог, в 1931 г. — 3 974 км или 31% всего протяжения дорог, а в 1932 г. — 5 999 км или 47,5% всего протяжения дорог. Кроме того, в течение первого пятилетия в Чувашии построено и сдано в эксплуатацию 11 620 пог. м искусственных сооружений.

Если раньше весной и осенью целые районы этой республики были совершенно оторваны от внешнего мира, не имея доступа ни к станциям, ни к пристаням, не имея никакой связи даже с рядом лежащими селениями, то теперь селения и колхозы связаны с районными центрами, а районные центры имеют проезжие пути к железнодорожным станциям и пристаням.

В Чувашской республике в этом году был проведен целый ряд крупных работ. Так, например, в Шемуршинском районе в течение одного месяца силами трех селений была выстроена дамба на протяжении 18 км по сплошным болотам через сплошной сосновый лес. Поражает своей грандиозностью и Трехболтаевская дамба с двумя мостами протяжением около 1½ км. Раньше по этому топкому месту, совершенно непроезжому в течение большей части года, колхозники могли возить 8—10 пуд. груза, теперь они свободно возят по 30—40 пудов.

Областной комитет партии, Совнарком и ЦИК Чувашии уделяли этим вопросам исключительное внимание, приравнявая дорожное строительство к таким важнейшим хозяйственно-политическим кампаниям как лесозаготовки, сев, уборочная и хлебозаготовки. Республиканский и районные штабы в Чувашии были действительно боевыми руководителями борьбы с бездорожьем, каждый член штаба, прикрепленный к той или иной организации, внеурочно добивался 100-процентного выполнения плана. Республиканская и районная печать изо дня в день освещала вопросы дорожного строительства.

Чувашский комсомол был боевым организатором населения на дорожные работы.

Областной комитет комсомола организовал по республике 40 однодневных субботников, в которых участвовало 9 980 чел. Помимо этого он создал 11 постоянных бригад, 42 культбригады, 2 агитбригады.

Автодорожная организация Чувашии, начиная с марта, переключалась исключительно на дорожную работу. Можно сказать, что в Чувашии скорей «Доравто», чем «Автодор».

Так как планы участия автодорожских организаций в дорожном строительстве были спущены на места в конце марта, т. е. с некоторым запозданием, то Чувашский Автодор перенес

центр тяжести работы на оперативное руководство. Во время месячника во всех районах были автодорожные представители, причем они не засиживались в районных центрах, а работали главным образом в селах и колхозах. Каждый автодорожник был прикреплен к определенному участку работы.

Во время дорожного месячника Автодор широко популяризовал свою работу. Автодорожные машины и машины Союзтранска были мобилизованы на 10—12 дней для работы в районах. За время месячника автодорожская организация выросла с 17 до 26 тыс. членов.

Два года назад зачастую приходилось слы-

шать, что строить дороги за счет трудучастия населения дело чрезвычайно сложное и трудное. Итоги расширенного пленума дорожной секции ЦС Автодора, опыт работы ведущих районов со всей убедительностью говорят о том, что эта сложная и трудная проблема на сегодняшний день разрешена.

Мы имеем не только выполнение, но и перевыполнение планов в целом ряде областей, районов и республик. Мы имеем не только большое количество, но и хорошее качество работы. С помощью трудучастия населения сейчас строится не только грунтовые дороги, но и дороги с каменным покрытием.

ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО

ОТДЕЛУ РЕГУЛИРОВАНИЯ УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

Рост автотранспорта в Москве побудил отдел регулирования уличного движения своевременно заняться разработкой и проведением в жизнь вопросов, разрешающих в положительном смысле регулирование движения автомобилей, трамваев и гужевиков.

Различные мероприятия, как-то светофоры, милицейские посты, часто ликвидируют возможность аварий, пробок и т. п., — это приходится отметить с удовлетворением.

Но наряду с этим отдел регулирования, по-видимому, совершенно не ставит вопроса о регулировании пешеходного движения. То, что творится сейчас на улицах Москвы в начале и в конце занятий в учреждениях, не поддается никакому описанию. По центральным улицам в это время дня, подчас, совершенно невозможно проехать: пешеходы занимают не только тротуары, но и почти всю улицу (Петровка, Сретенка и др.) и для машин создаются невыносимые условия для аварий.

Все эти моменты, безусловно, отрицательно отражаются на работе водителей.

Летом 1931 г. на целом ряде улиц были установлены около тротуаров стойки с протянутыми канатами и благодаря этому эти улицы бы-

ли свободны для движения транспорта. Но из-за почему-то убрали. Ведь если не годится этот способ воздействия на пешеходов, то ведь наверняка существуют другие. Если порядок в движении транспорта достигнут благодаря жесткой системе штрафов, то почему же нельзя достигнуть этого порядка, применив этот метод к пешеходам.

На основании оказанного, работники гаража Наркомзема СССР считают совершенно своевременным требовать от Московского отдела регулирования немедленно заняться вопросами пешеходного движения, так как транспортный парк Москвы быстро увеличивается, а с полным пуском Нижегородского гиганта улицы Москвы покроются сплошными движущимися лентами машин, что при нынешнем положении с пешеходным движением может вызвать неслыханный рост аварийности.

Между методами регулирования транспортного и пешеходного движения должна быть строгая согласованность.

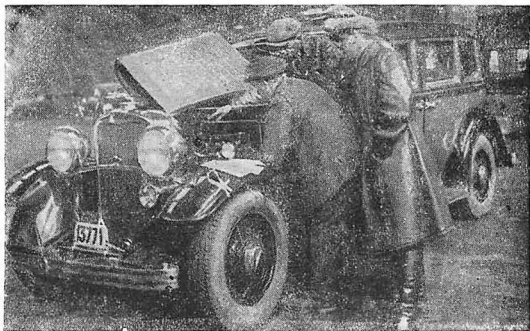
Отдел регулирования должен это заявление почтять к сведению и немедленно заняться упорядочением пешеходного движения.

Гараж Наркомзема

33 подписи

В связи с постановлением ЦК производится проверка всех шоферов. На снимке — комиссия проверяет, насколько шофер знаком с мотором (гараж „Инту-аист“, Москва)

Фото Союзфото



РЕАЛИЗУЕМ 3-Ю АВТОЛОТЕРЕЮ К XV ГОДОВЩИНЕ

Недавно состоялся расширенный пленум лотерейного комитета ЦС Автодора, на котором присутствовали представители различных краевых и областных организаций — Московской, Ленинградской, Северокавказской, Западной, ЦЧО, Северной, БССР и др.

Сообщения ведущих краев и областей были малоутешительными. Состояние реализации в них неудовлетворительно. Инкассация резко отстает от плановых заданий. В некоторых районах, где вначале кампания была развернута успешно, вынужденный перерыв привел к сильному ослаблению кампании. Сроки тиражей в большинстве случаев сорваны.

Каковы же основные причины слабой работы по реализации 3-й автолотереи?

Их несколько. Прежде всего недооценка общественно-политического и организационно-финансового значения этой кампании. В редких случаях распространение лотерей было увязано с проведением широкой массовой работы, организацией новых и укреплением существующих коллективов на предприятиях, в учреждениях, совхозах, колхозах и МТС. В результате такого отношения к лотерее, эта работа на местах носила зачастую характер деляческой операции.

В основном реализацией лотерей занимался только аппарат без привлечения общественности. Ход этой кампании совершенно не находил освещения на страницах печати, особенно центральной.

Итоги реализации лотерей, которые составляют на 1 сентября около 6 500 тыс. руб., требуют решительного перелома в работе сверху до низу для быстрейшего окончания кампании, для стопроцентного выполнения лозунга «Ни одного нереализованного билета 3-й автолотереи к XV годовщине Октября».

Пленум лотерейного комитета наметил ряд мероприятий для успешного и своевременного окончания этой кампании.

ГДЕ И КОГДА

29 сентября состоялся тираж автолотерей в Белоруссии (Минск). Следующие ближайшие тиражи будут произведены в Казахстане, Средней Азии и Дальневосточном крае. Помимо этого в октябре тиражи будут произведены в Башкирии, Татарии, Зап. Сибири и Северном крае.

В ноябре тиражи будут производиться на Урале, Украине, ЦЧО, Ивановской области,

Отметим основные из них.

В основу перестройки работы необходимо положить немедленную реализацию 6 условий т. Сталина, решительно борясь с элементами обезлички и безответственности.

Шире привлечь автодоровскую и всю пролетарскую общественность к участию в реализации лотерей, которая должна быть на ближайший период времени основной автодоровской кампанией. Максимально использовать методы соци соревнования и ударничества, методы бригадной работы.

Автодоровская печать должна широко освещать ход кампании и оперативно руководить ею.

Усилить использование всевозможных средств агитации и рекламы (газеты, радио, афиши, листовки, кинорекламу, специальные витрины выигравшей и пр.).

Пересмотреть условия всесоюзного конкурса по реализации лотерей в связи с вынужденным 2½-месячным перерывом.

Усилить премирование районных организаций и отдельных активистов, особо проявивших себя в процессе кампании.

Тиражи ведущих фронтов провести к XV годовщине Октября и полностью закончить реализацию лотерей в первой половине декабря.

К настоящему времени успешно закончил реализацию лотерей, выполнив контрольные задания, Дальневосточный край, Таджикистан, Киргизия, Белоруссия, Армения, Казахстан, Карелия, Западная Сибирь. В ряде этих организаций в ближайшее время проводятся тиражи. Близки к окончанию кампании Уральская организация и Укравтодор. Но большинство краев и областей до сих пор отстает.

Октябрь и ноябрь должны быть объявлены штурмовыми. Местные автодоровские организации должны бороться за выполнение решений пленума, за успешное и своевременное распространение лотерей.

БУДУТ ПРОВОДИТЬСЯ ТИРАЖИ 3-Й АВТОЛОТЕРЕЙ

Крым, Нижней Волге, Нижнем Новгороде, Ленинграде, Западной области, Северном Кавказе.

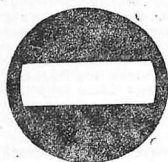
В декабре — в Москве, Средней Волге, Закавказьи и Восточной Сибири.

Местные организации Автодора должны установить точные даты производства тиражей, обеспечить проведение широкой предтиражной кампании.

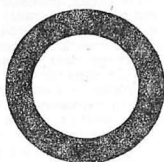
НОВЫЕ УЛИЧНЫЕ ЗНАКИ В МОСКВЕ

Отдел регулирования уличного движения вел по Москве новые уличные знаки. Эти знаки должен знать каждый шофер, каждый житель Москвы. Знаки окрашены в яркие цвета (красный, синий, желтый, голубой) и ночью освещены изнутри электричеством.

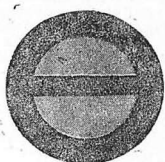
Ниже мы приводим снимки с соответствующими пояснениями. К сожалению они отпечатаны здесь в одну краску. Поскольку форма знаков резко отлична друг от друга, то и однокрасочное изображение может дать достаточное представление о знаке.



Проезд воспрещен



Грузовое движение
воспрещено



Остановка воспрещена



Воспрещается проезд
автомобилей



Ограничение скорости
движения



Воспрещается проезд
автомобилей и мото-
циклов



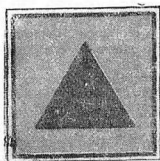
Ограничение веса



Ограничение высоты
проезда



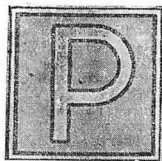
Ограничение ширины
проезда



Знаки у школ, клубов,
и пр.



Разрешенное направ-
ление



Место стоянки
автомобилей

ВОДИТЕЛЬ, **СОБЛЮДАЙ ПРАВИЛА,**
ДИКТУЕМЫЕ ЭТИМИ ЗНАКАМИ

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ГАЗА МЕТАНА В АВТОТРАКТОРНЫХ МОТОРАХ

Стремление заменить бензин из нефти горючим, получаемым из другого вида сырья, появилось давно. Это было вызвано тем, что многие страны не имеют нефтяных месторождений.

Для разрешения этого вопроса техническая мысль шла разными путями — как путем получения жидкого топлива из твердого при процессах полукоксования, гидрирования угля, гидрирования смол, так и путем применения других горючих для моторов. Было также обращено внимание на возможность использования газа как горючего для моторов. Работы, проведенные в этом направлении, можно разделить на две группы.

Первая группа работ идет по пути получения газов из жидкого топлива.

По одному из разработанных методов получение жидкого топлива осуществляется по следующей схеме: метан под действием электрического разряда дает ацетилен (метод Фишера), который по способу, разработанному химиками I. С—А, при полимеризации образует бензол, являющийся ценным моторным топливом. Было подсчитано, что таким путем возможно получить из коксовых газов Рурского района Германии около 400 тыс. т бензола в год.

Ко второй группе работ относятся опыты с непосредственным снижением газа в моторах.

Работы второй группы ведутся в двух направлениях: первое — это получение газа из генераторов, устанавливаемых непосредственно на автомашинах, второе — оборудование машин баллонами с сжатым газом.

Первые газогенераторные установки на тракторах и автомашинах появились во Франции. Опытный пробег грузовых машин, организованный французским военным ведомством, дал положительные результаты.

У нас также проводятся такие опыты ЦНИИД, недавно выпущена опытная газогенераторная установка системы Декаленкова, смонтированная на тракторе «Коммунар». Вес всей установки около 300 кг. Расход хвойных дров при влажности около 25% колеблется в пределах 25—30 кг в час.

Надо отметить, что установка генератора усложняет работу шофера, но тем не менее может с успехом применяться при некоторых условиях.

Опыты по сжиганию газа из баллонов производились как с метаном, получаемым из коксовых газов, так и с городским газом.

Первые попытки применить городской газ на автомашинах были сделаны в Англии во время войны, когда газولين стал дефицитным товаром. Газ накапливался в большие баллоны, помещаемые на крыше автомобилей. По окончании войны нефтепродукты снова появились в достаточном количестве на рынках Европы и использование городского газа для автомобилей было оставлено. Причиной этого явился большой вес баллонов, ограничивающий количество газового запаса, что сокращало радиус действия машины по сравнению с бензином.

За последние годы в Западной Европе появи-

лось много установок для выделения из коксового газа водорода по способу Броуна-Линда. В качестве побочного продукта при этом процессе получается газ с большим содержанием метана. Одним из возможных способов использования метана является применение его как горючего для автомашин.

Схема работы мотора на газе в опытах, проводимых различными фирмами, в основном одна и та же; разница только в незначительных деталях.

По схеме, разработанной акционерным обществом «Конкордия», газ из баллонов поступает в буфер небольшой емкости, проходит пусковой вентиль, регулятор давления, в котором давление газа снижается до 100 мм водяного столба и далее идет в смеситель, где образуется рабочая смесь для мотора. Надо отметить, что необходимым условием для правильной работы мотора является хорошая работа регулятора и смесителя.

Процесс горения в моторе метана, простейшего из всех углеводородов, протекает полнее и легче, чем у высших его гомологов или ароматических углеводородов.

Более совершенный процесс горения дает то, что, во-первых, в выхлопных газах мотора почти не содержится окиси углерода. Этот факт по мнению французского автомобильного клуба имеет важное значение для крупных городов, где большое число машин на улицах отвлекает атмосферу. Во-вторых, повышается от известной степени мощность мотора. И, в-третьих, отсутствуют процессы карбонизации, что объясняется также и более низкой температурой сгорания метана.

Из других положительных сторон метана как топлива следует отметить следующие: метан, полученный из коксовых газов, при выделении водорода почти не содержит сернистых соединений. Бензин же, по нормам, допускаемым стандартом, содержит от 0,03% сернистых соединений, вызывающих коррозию металла.

Метан является менее детонирующим горючим, чем бензин, что позволяет повысить компрессию в метане до 40%.

Стандарты бензина требуют присутствия в нем известного процента низкокипящих фракций, необходимых для быстрого пуска мотора в ход. На газовом топливе пуск мотора осуществляется очень легко.

При пользовании метаном не бывает перерывов в подаче или заправки подвода горючего, как это наблюдается в моторах, работающих на жидком топливе.

Акционерное о-во «Конкордия» считает, что сжатый метан менее опасен в смысле воспламеняемости и взрывчатости, чем бензин (!!).

Расход смазочных масел несколько снижается, что объясняется более равномерной работой мотора на метане.

На основании многочисленных опытов, проведенных в Германии с машинами, работающими на метане и бензине, было установлено, что в среднем отношение расхода метана к бензину было довольно равномерным, а именно 0,9 м³:1 л.

Сообщения «Конкордия» приводит следующие практические данные расхода метана: 4,5-тонный грузовик фирмы Либерти при очень многих остановках расходовал в среднем 450 л метана на 1 км, в то время как бензиновая потребовалось бы 0,5 л. При пробеге без остановок расход снижался до 320 л на 1 км.

По данным английских фирм 1 м³ метана более 1 кг бензина; французский автоклуб дает эквивалент метана на литр бензина несколько меньший, чем английский.

Наиболее важным моментом пользования метаном на автомобилях является хранение его. Метан, как было сказано выше, хранится на машине в стальных баллонах. Значительный вес баллонов не позволяет применять метан на пассажирских автомобилях. Он может быть применен только на машинах, для которых вес взятых баллонов не особенно влияет на общий вес.

При таких условиях метаном могут пользоваться следующие виды автомашин: грузовики, автобусы, машины для чистки улиц, поливки, почтовые машины, тракторы и т. д.

Баллоны помещаются на машинах различными способом, вес зависит от назначения машины и конструкций шасси. Так напр. в Германии у грузовиков Либерти баллоны помещаются позади сиденья шофера и располагаются один над другим. У Бюссинга баллоны ставятся в горизонтальном положении между шасси и площадкой грузовика. На автобусах и почтовых автомобилях баллоны помещаются по одному с боков на шасси под кузовом. Обычно на машинах устанавливается по два баллона. На мощных грузовиках число их доходит до 3—4. Запас газа обеспечивает пробег автомобиля в радиусе от 80 до 150 км, что в обычных условиях эксплуатации совершенно достаточно.

На основании многочисленных опытов по определению экономичности применения метана на автомашинах даются следующие данные.

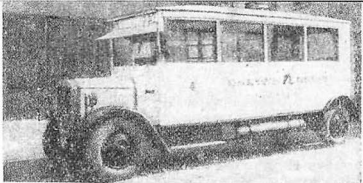
Все расходы по переоборудованию машины, т. е. установка регулятора, давления, смесителя, баллонов не превышают 250—300 герм. марок. Стоимость одного куб. м метана—0,2 марки. Таким образом, экономия на одном только горючем составляет около 44%. Акц. о-во «Конкордия» считает, что экономия достигает даже 50% и больше. Надо оговориться, что это имеет место в том случае, если источник газа находится не более 50—75 км от базы машины.

В нашем Союзе применение метана в качестве горючего на автотракторных моторах имеет широкие перспективы.

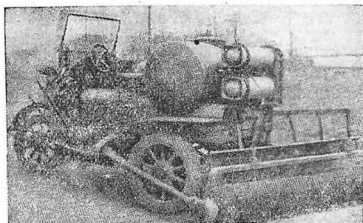
Природные газы многочисленных месторождений с содержанием метана, доходящим в некоторых случаях до 90%, являются дешевым источником газового топлива для моторов. Это ставит нас в более выгодное положение, чем западно-европейские страны, где почти нет природных газов и стоимость метана, получаемого из коксового газа, составляет около 10 коп. за куб. м.

По плану на вторую пятилетку, разработанному эксплуатационно-разведочным сектором Юмозгаза, намечаются следующие цены на газ — франко-промысел:

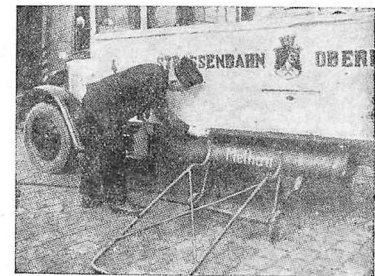
Астраханский район	1,65	коп. за м ³
Дербентский	0,6	»
Мелитопольский	4,2	»
Сталинградский	1,4	»
Калмыцкие степи	2,0	»
Нижне-волжский	1,2	»



Автобус с метановой установкой. Под кузовом виден баллон с газом метаном



Машина для очистки улиц с метановой установкой



Шофер автобуса меняет израсходованный баллон с метаном на свежий (снимки из журнала „Das Gas — und Wasserfac“).

Если учесть расходы на очистку газа от углекислого газа и компрессирование, то стоимость одного куб. м газа не превысит 3—4 коп., в то время как бензин стоит около 20 к. за литр. Так что при употреблении метана на автомобилях и тракторах экономия на одном горючем будет около 400—500%.

В связи с моторизацией сельского хозяйства и увеличением автотранспорта, необходимо заняться проведением опытов по использованию газа в автотракторных моторах.

В. Галковский

УЧАСТИЕ МТС — РЕШАЮЩИЙ ФАКТОР В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПОДЪЕЗДНЫХ ПУТЕЙ

Договор, вернее генеральное соглашение было заключено своевременно.

Облдортранс брал на себя руководство и организацию дорожных работ по устройству подъездных путей к МТС и колхозам по Ленинградской области, обеспечивая ассигнование на эти цели 325 тыс. рублей. Тракторцентр со своей стороны, должен был предоставить тяговую механическую и живую силу (тракторы и трактористов), а также денежные средства.

Начет средств в договорах было упомянуто дважды и обусловлен декадный срок.

Но именно в этом пункте вышла заминка.

Тракторцентр денег не дает.

— Мы под Москвой ходим. Там центральное управление. В прошлом году 30 тыс. дали, а в этом ни копейки. Четыре раза ездили, просили. Не дают денег и все!

Москва «закапризничала», не без некоторого, впрочем, основания. Дело в том, что прошлогодние суммы, отпущенные на строительство подъездных путей, не были использованы по назначению.

Правда, Тракторцентр еще не унывает. Но без денег далеко не уйдешь.

По закону каждая МТС должна отпускать свои тракторы для дорожных работ в течение 6 дней.

Выполняется ли это постановление и как?

— На 35—40%.

Такую цифру мы слышали в Тракторцентре. Но никакой ответственности взять за нее нельзя. Она не основана на реальных данных. Тракторцентр не ведет систематического учета выполнения МТС своих обязательств в отношении строительства дорог.

Приедет директор, расскажет о работе своей МТС — и хорошо! Ему и карты в руки!

По таким сведениям, из 39 имеющихся в области МТС договор с райисполкомами заключено приблизительно 25 проц.

25 — это самое большее, — говорят в Тракторцентре. Надо думать, что цифра не преуменьшена.

Тем не менее мы имеем примеры и боевой ударной работы отдельных МТС по дорожному строительству.

Так Сошихинская МТС, Островского района, по договоренности с местными дорожными организациями, которые взяли на себя питание трактористов, провела эти работы в порядке субботников.

Таким же путем, в порядке субботников, были проведены работы и в Пушкинской и в Рудниковской МТС.

Красногвардейская МТС обслуживает 39 колхозов, расположенных на территории 11 сельсоветов. 39 колхозов — это почти 50% всего социалистического сектора в округе.

Красногвардейская МТС уже выполнила 40% задания и сумела договориться с колхозами. Заработную плату трактористам, как и пита-

ние, колхоз брал на себя. Со своей стороны МТС обеспечивает тракторы горючим.

— Задание выполним, — говорит директор МТС тов. Никитин, — если не на все 100%, то во всяком случае, подойдем к этой цифре близко.

Выполнила свое задание по строительству подъездных путей и Книгинская МТС. Но в виду того, что не было никакой предварительной договоренности ни с облтракторцентром, ни с местными дорожными организациями, сейчас у книгинцев возникает сомнение, кто заплатит им за проделанную работу. А счет у Книгинска солидный — 4 тыс. рублей.

В Тракторцентре разработан план культурно-массовой работы по борьбе с бездорожьем: спущены на места директивы; намечены передача материала по радио и выпуск специальной листовки. Планы заслуживают всяческого поощрения, беда только в том, что их реализация непосредственно запаздывает.

Срок выпуска листовки был намечен с 15 июля по 1 августа. Уже август, а листовки еще нет.

Предполагалось объявить конкурс на лучшую работу МТС в борьбе с бездорожьем. Дело хорошее, но от него пришлось отказаться из-за отсутствия средств.

В планах массового сектора фигурирует пункт — о необходимости организации образцовых МТС по культурно-бытовой работе в дорожном отношении. Такими образцовыми МТС намечено сделать Палкинскую и Олавковскую. Необходимо приложить все усилия, чтобы это постановление не осталось только на бумаге.

Облтракторцентр не имеет пока главного — денег. Без твердой сметы действовать трудно. И необходимо приложить все силы для того, чтобы добиться ассигнований на строительство подъездных путей в этом году.

Второе. Тракторцентр должен наладить более тесную связь со своими МТС. Важно не только спустить директиву, но и следить за ее своевременным выполнением.

Мы видим сейчас примеры высокого энтузиазма рабочего персонала МТС, показавших в отдельных случаях образцы героической ударной работы по прокладке подъездных путей.

Следует отметить, что заслуга Автодора в этом еще невелика. Ячейки Автодора в МТС насчитываются только единицами. Облавтодор не позаботился о создании большого автодорожного актива в колхозах и МТС, и эта ошибка должна быть срочно исправлена. МТС должны стать на местах боевыми штабами пропаганды словом и действием энергичной борьбы с бездорожьем.

Рейдовая бригада журнала «За Рулем» и газеты «Автодор»

С. Ромм, Арк. Пекельный, Куроз, Норотков, Крючков, В. Павалинская

НА 2-М ВСЕУКРАИНСКОМ
С'ЕЗДЕ АВТОДОРА

В начале сентября в Харькове состоялся второй всеукраинский съезд Автодора.

Со времени первого съезда прошло три с половиной года. Это были годы напряженной борьбы всей страны за индустриализацию, за реконструкцию и механизацию сельского хозяйства, за овладение техникой.

В этих условиях роль Автодора и стоящие перед ним задачи значительно расширились. Если в начале Укравтодор проводил работу главным образом по ликвидации автонеграмотности, то теперь правительство дало ему твердые задания по подготовке кадров и осуществлению планов дорожного строительства. Теперь от Укравтодора требуется активное, живое участие во всех политических и хозяйственных кампаниях.

Справился ли Укравтодор с этими заданиями? Съезд отметил, что несмотря на ряд достижений, деятельность Укравтодора была развернута недостаточно. Не было массовости в работе, той ориентации на широкую общественность, которая является залогом успеха в работе автодорожских организаций.

Возьмем рост членства. Мы имеем по Украине около 250 тыс. членов организации, что явно недостаточно. Борьба за контрольную цифру ЦК, за миллион членов — дело всех активных автодорожцев.

Слабо была развернута работа на селе. Втянуть широкие массы колхозников, мобилизовать их на борьбу за улучшение дорог, проводить среди них техническую пропаганду — вот решение второго всеукраинского съезда. Для этого надо ликвидировать организационное отставание, максимально укрепить работу низов ячеек, усилить инструктаж, широко практиковать методы ударничества и социальное соревнование и наладить обмен опытом и помочь сильным ячейкам более слабым. Включить ячейки в борьбу за выполнение планов промышленного и сельскохозяйственного производства, добиться, чтобы автодорожские активисты были лучшими ударниками своего производства — задачи ближайшего времени.

Надо, чтобы районные и городские отделения давали низовым ячейкам конкретные и точные задания. Например: улучшить столько-то километров дороги, отремонтировать мост, добиться вовлечения в ячейку определенного процента работников данного производства и т. д. Такие задания вовлекут их в социальное соревнование и оживят работу.

Съезд отметил, что учет работы, учет членства налажен плохо и решил провести в ближайшем будущем (октябрь — ноябрь) перепись членства всех членов Укравтодора и обмен билетами. Эта кампания должна носить массовый характер и дать в результате значительный рост организации.

Для подготовки кадров съезд поручил Центральному совету организовать сеть стационарных курсов, проработав определенную методологию и программу, а также обратить больше внимания на подготовку специалистов Дорожников. Дело в том, что подготовкой кадров занимаются почти все организации Укравтодора. С подготовкой трактористов дело обстоит хуже, а что касается подготовки дорожников, то не найдется и десятка райсоветов на Украине, которые могут похвастать успехами в этой области.

Организации Укравтодора должны развернуть систематическую борьбу за сохранность автотранспортного парка, борьбу с аварийностью. Агитационно-воспитательная работа среди шоферов и трактористов (беседы, лекции, устройство товарищеских судов над виновными в небрежном отношении к машине и т. д.), повышение квалификации водителей, общественный контроль над эксплуатацией машин — вот вопросы, которыми должны заняться автодорожские коллективы автотранспортных хозяйств. Наличный автопарк должен быть использован с максимальной эффективностью, аварийность должна быть снижена.

Нужно также, чтобы автодорожские организации на Украине серьезно занялись за работу среди юных друзей Автодора, работу, которой до сих пор, за редким исключением, уделялось недопустимо мало внимания. Широкое привлечение молодежи и подростков в ряды активных друзей Автодора — задача, которую должны поставить перед собой все автодорожские организации.

Украинский Автодор, который отлично провел кампанию сбора средств в фонд моторизации погранчастей, который стоит на одном из первых мест по реализации билетов 3-й автолотереи, должен справиться со всеми стоящими перед ним задачами.

Недостаточное руководство периферией, отсутствие живого инструктажа должны быть изжиты. Последнее административно-территориальное деление Украины — организация областей — должно помочь охвату периферии. Конечно, это только в том случае, если области будут четко работать, если они будут достаточно гибки и чутки, а низовые организации будут достаточно активны. Сейчас дисциплина в ячейке, особенно финансовая, хромает на обе ноги.

Только перестроив свою работу так, чтобы в центре внимания была работа ячейки, всячески направляя и руководя этой работой, активизируя массы и привлекая их к участию во всех политически-хозяйственных кампаниях, Укравтодор под руководством партии справится со стоящими перед ним задачами.

МОТОРИЗАЦИИ И МЕХАНИЗАЦИИ

СОВРЕМЕННЫХ АРМИЙ

СТАТЬЯ 1

С этого номера начинается печатанием серия статей т. Гречаника о моторизации и механизации современных армий.

Вопросы механизации и моторизации возбуждают значительный интерес у широких масс автодорожцев.

Между тем в автодорожской печати имеются очень скудные сведения о развитии техники в современных армиях, в частности в области механизации и моторизации, являясь близкой Автодорожке.

Пересеть в минуту опасности для социалистического отечества от руля трактора и автомобиля за руль бронемашин и танка — не механическая смена машин, а задача, требующая серьезной подготовки и знаний.

Предлагаемые читателю статьи т. Гречаника представляют собой начальный этап в выполнении этой задачи. Они дают общее представление о состоянии механизации и моторизации в современных армиях и в самых общих чертах картину современного боя.

Статьи т. Гречаника являются первой попыткой ликвидации неграмотности значительного числа автодорожцев в этих вопросах — в этом их цель и задача.

Редакция

Иллюстрации к статье взяты из книги проф. Хейбл-Тас-шенбухер der "Taktik".

16

В современных условиях ведения войны и боя двигатель внутреннего сгорания играет первостепенную роль. Особенно наглядную картину той роли мотора, которую он занял в армиях всех государств за последние 20 лет, дает мощное развитие авиации. Однако мотор завоевал почетное место не только в авиации; немалое значение он приобрел на земле, внедряясь в состав самых разнообразных элементов частей сухопутных войск. В настоящее время армии всех государств используют мотор не только как средство, служащее для перевозки тех или иных грузов, но и как средство боя.

Моторизация и механизация армий развивается такими темпами, что в будущей войне на полях боя мы увидим целые соединения, состоящие из бронированных повозок, снабженных двигателями большой мощности (300—400 л. с.).

Прежде чем говорить о моторизации и механизации армий, необходимо дать хотя бы схематическое определение терминов «моторизация» и «механизация».

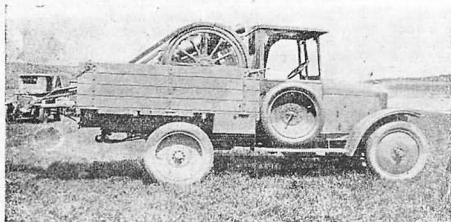
Под моторизацией армии мы понимаем такое применение мотора (автомобиля, трактора, мотоцикла), которое позволяет нам использовать его исключительно для перевозки грузов людей, снарядов, орудий и т. п. не только в глубоком тылу той или иной армии, но даже непосредственно на поле боя.

Если мы представим себе, что какая-то стрелковая часть или батарея погружены на автомобиль и перевезены с определенным боевым заданием в определенный район, то мы в таком случае будем иметь в чистом виде моторизованную войсковую часть, в которой мускульные усилия бойца или лошади заменены мотором. Подобная моторизованная часть, подвезенная к полю боя, должна оставить автомобиль, «спешиться» и действовать уже без него, отослав весь приданный ей автотранспорт в тыл или отведя его за какое-либо открытое в двух-трех км от поля боя. Иногда могут быть созданы части, которые постоянно имеют в своем распоряжении автомобиль и в таком случае они будут представлять собой моторизованные войска (отряды, батальоны и т. п.). Все эти моторизованные части действуют в боевой обстановке, учитывая особенности использования автомобиля, и руководствуются специальной тактикой. Они широко применялись уже в прошлую войну 1914—1918 гг.

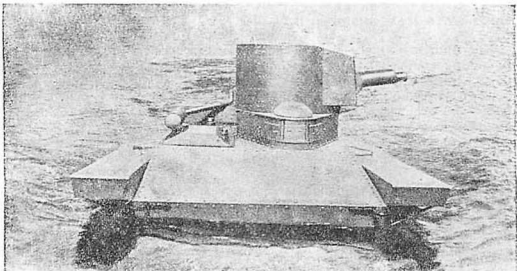
Опыт гражданской войны не особенно богат применением моторизованных частей, но все же несколько очень поучительных эпизодов применения мотоциклов можно почерпнуть и из истории гражданской войны.

Под моторизацией мы еще понимаем и применение автомобиля как транспортного средства, используемого наряду с железными дорогами для крупных оперативных перебросок

Моторизованная пушка (пример моторизации армии)



Английская плавающая танкетка „Амфибия“



войск. В этом отношении массовые автомобильные перевозки получили широкое применение на западном фронте в империалистическую войну 1914—1918 гг.

В сентябре 1914 г. немцы, наступая своим правым флангом к р. Марне, получили неожиданный удар со стороны Парижа, причем часть резервов была подвезена французам на фронт на такси, мобилизованных в течение нескольких часов парижской полицией на улицах города. Совершенно очевидно, что не это было причиной поражения немцев на р. Марне, но во всяком случае в боях под Парижем автомобиль, как средство оперативных перевозок, уже получил свое боевое крещение и сыграл немаловажную роль.

К концу мировой войны массовые автомобильные перевозки войск приняли широкий размер. Под Верденом в течение суток был переброшен корпус на 5 тыс. автомобилей. В марте 1918 г. во время немецкого прорыва французы в течение недели подвезли на фронт одиннадцать дивизий, благодаря чему прорыв был ликвидирован.

Американцы в сентябре 1918 г. перевезли около 1 млн. чел. на автомобилях, причем только в течение одной ночи на расстоянии 30 км было переброшено около 400 тыс. человек.

Рассматривая вопросы «механизации» армии, мы должны указать, что в этом случае мотор используется уже не как транспортное средство, а как средство боя, как оружие, которое

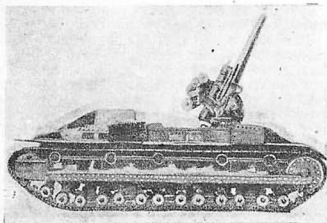
по-прежнему определяет не только вопросы тактики войск, но и вопросы оперативного приращения целых корпусов и армий.

Средствами механизации армии служат броневые автомобили, танки, танкетки, специальные самоходные орудия и т. д. Если мы представим себе войсковую часть в составе нескольких десятков или сотен танков, танкеток и т. д., то получим механизированное войсковое соединение, способное не только передвигаться с помощью мотора, но и непосредственно вести бой с хода, одновременно сочетая элементы механического движения, элементы огневого нападения на противника и элементы укрытия в эдакой броневой машине.

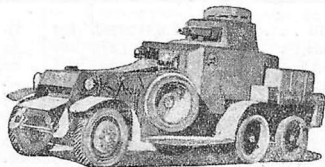
Сравнивая моторизованные и механизированные части, мы теперь в состоянии отметить основное различие между ними. В то время как моторизованная часть, передвигаясь на автомобилях, должна в момент боя с этого автомобиля сойти, механизированная часть не только двигается, но и ведет бой непосредственно на моторе, направляя его к объекту атаки и ведя в движении огонь по противнику.

Наряду с моторизованными и механизированными частями, мы видим еще в современных армиях смешанные соединения, **моторомеханизированные**, в которых имеются как войска, перевозимые на автомобилях, так и войска, вооруженные танками, танкетками и проч.

Совершенно очевидно, что схематическое определение механизации и моторизации современных армий не исчерпывается приведенными выше данными, но во всяком случае позволяет нам получить хотя бы отправную ориентировку в вопросах механизации и моторизации.



83-миллиметровая самоходная пушка (пример механизации армии)

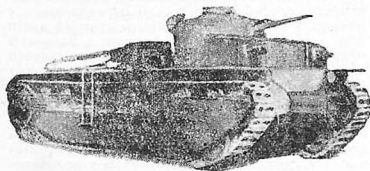


Шестиколесная бронемашинка „Ланчестер“

База мотомеханизации армии

Все попытки разрешить в широком масштабе вопросы моторизации и механизации армии будут обречены на неудачу, если в стране нет соответствующей промышленной и технической базы. Будет небезынтересно ознакомиться с цифровым материалом, отражающим состояние автотранспортных средств, запасов нефти, каучука в наиболее крупных капиталистических странах.

Все империалистические государства учли опыт мировой войны, и мы видим, что начиная с 1920 г. рост автотранспорта в ряде государств принимает широкий размер. Кризис мирового хозяйства в последние годы резко снизил автотранспортную продукцию, но наличие автотранспорта в крупных капиталистических государствах все же таково, что оно определяет собой возможность развития моторизации и механизации армий в больших размерах. Очевидно, что формирование автомобильных частей в несколько тысяч машин, создание механизированных дивизий и корпусов, моторизация армейских и войсковых тылов — вещи вполне реальные и возможные во многих государствах, в том числе и у наших ближайших соседей.



Тяжелый танк Виккерса

Если мы возьмем наличие автотранспорта по состоянию на 1930 г., то получим следующие данные (цифры округлены):

Наличие автомобилей в важнейших капиталистических странах (в тысячах) в 1932 г.

	Легковые машины	Грузовики	Всего	Количество машин на 100 кв. км	Количество населения на 1 машину
САСШ	23 128	3 373	26 501	338	4,6
Англия	1 100	347	1 447	599	32
Франция	930	366	1 296	235	32
Германия	500	160	660	141	97
Япония	53	31	84	22	735
Польша	31	7	38	11	792
Финляндия	26	10	36	9	100
Румыния	31	5	36	12	483
Эстония	2	1	3	6	372
Латвия	2	1	3	5	632

Тракторная промышленность тоже получила во многих государствах широкое развитие, особенно в САСШ, где сейчас имеется около 1 млн. тракторов. Правда, кризис сельского хозяйства и ограничение возможности развития его в рамках капиталистического производства задерживают дальнейший рост количества тракторов. Во всяком случае, мы должны считать с тем, что многие государства имеют возможность уже сейчас значительную часть своей артиллерии поставить на тракторную тягу.

Одна автотракторная база не дает еще исчерпывающих данных для определения возможностей моторизации и механизации армий. Необходимо учитывать, что нефть и каучук играют также важнейшую роль в деле моторизации и механизации. В этом отношении в наиболее благоприятном положении находятся САСШ и СССР, у которых запасы нефти гарантируют бесперебойное снабжение всего личного состава моторов.

Запасы нефти (геологические)

	В миллионах тонн	В процентах
СССР	1 000	16
Польша	167	4,5
САСШ	1 030	16,3
Мексика		10,5
Колумбия	1 526	24,2
Вся Европа	1 167	18,4
Вся Америка	3 220	51
Вся Азия	1 798	28,4
Африка	136	2,2

Указанные цифры дают возможность определить соотношение запасов нефти (геологических) в том или ином государстве. Мы видим, что ни Франция, ни Германия не имеют своей нефти и вынуждены ее покупать в других странах. Вполне понятно, что в случае войны вопросы снабжения нефтью будут играть для этих государств первостепенную роль. Правда, в настоящее время имеется возможность заменить нефть суррогатами, и опыт Германии, сумевшей во время прошлой войны в условиях блокады союзников выйти из положения без нефти, является наглядным примером. Такое же положение и с каучуком, добыча которого производится в Бразилии, в Британской Индии, в Британской Малайке, в Нидерландской Индии. Все государства, возвозщие каучук, вынуждены так или иначе разрешить у себя вопрос с производством искусственного каучука.

Таким образом, борьба за нефть и каучук, как средства питания моторизованных и механизированных армий, должна получить соответствующее отражение в народнохозяйственной жизни всех стран, создающих у себя современные войсковые организмы.

А. Гречанин

КОНВЕЙЕР ТРЕБУЕТ ЧЕТКОСТИ, КОМПЛЕКТНОСТИ И СВОЕВРЕМЕННОЙ ПОДАЧИ МАТЕРИАЛА

НА КОНФЕРЕНЦИИ СМЕЖНЫХ ПРОИЗВОДСТВ НИЖЕГОРОДСКОГО АВТОЗАВОДА

При современных методах массового производства автомобилей разница между главными и второстепенными деталями машины стирается. С точки зрения сборщика, работающего на конвейере, отсутствие какой-нибудь даже мельчайшей детали создаст такую же помеху в работе, как и недостаток колечного вала или какой-либо другой «важной» детали.

Едва ли нужно разъяснять и доказывать эти общеизвестные истины. Однако то, что кажется ясным автомобилистам, понятно далеко не всем.

Это с чрезвычайной наглядностью было обнаружено на конференции смежных производств, созванной районным советом Автодора и отделом смежных производств Нижегородского автозавода, происходившей в Н.-Новгороде с 11 по 13 августа.

На конференции было представлено свыше 30 заводов, поставляющих НАЗу 40% деталей и частей автомобилей.

Цель конференции — показать заводам-поставщикам на месте, на самом конвейере, к каким последствиям приводит невыполнение ими обязательств или неточное соблюдение технических условий.

Руководители заводов полагают, что конвейер может «подождать» неделю-другую, им непонятно, почему НАЗ бомбардирует их молниями, когда опоздание составляет «всево каких-нибудь два—три дня». А в это время на конвейере все переворачивается вверх дном, и весь стройный процесс сборки разламывается из-за отсутствия бензокраников, ручек, петель, замков и т. п.

Другое зло — некомплектность поставляемых частей. Если из 100 деталей разного наименования, которые должны быть выполнены к определенному сроку, доставлено 99, то это значит, что ничего не доставлено. Одна отсутствующая деталь зачеркивает наличие всех остальных. Эта простая истина усваивается поставщиками с большим трудом. Иной завод-поставщик склонен даже гордиться, если им недодан всего десяток из потребных нескольких сот деталей.

Качество изделий смежных заводов — вот прелесть бедствие, мешающее ударникам НАЗа овладеть полной проектной мощностью завода. Заводам-поставщикам нередко кажется, что к ним просто «придираются». В самом деле, неужели нельзя примириться с тем, что тормозная лента из ферридола на 1—1½ мм толще, чем предписано техническими условиями, что отверстие для шпильки не раззенковано, что гайка немного туго наворачивается на резьбу, что размеры какой-нибудь петли для двери кабины чуть-чуть отступают от чертежа и пр.

Действительно, при единичном или мелкосерийном производстве все это не составляло бы большой беды: деталь можно пригнать, подпилить, зачистить. При массовой же сборке для всех этих пригонок нет ни времени, ни места, ни практической возможности.

Устранимы ли все эти ненормальности в работе смежных производств? Имеются ли объективные причины, мешающие надлежащему выполнению ими своих обязательств?

Конференция установила, что таких причин нет и что отмеченные неполадки объясняются исключительно невнимательным отношением к заказам НАЗа, недооценкой его значения, небрежностью и непониманием требований массового производства.

Надо признать, что автодорская общественность не сосредоточила до сих пор в достаточной мере своего внимания на этом вопросе. Даже на самой конференции Автодор был представлен лишь делегацией Ленинградского областного совета. Эту ошибку надо немедленно исправить.

Представители заводов, участвовавшие на конференции, торжественно заявили, что в дальнейшем безобразное отношение их к выполнению заключенных с автозаводом договоров будет ликвидировано, однако успокаиваться этими обещаниями нельзя. Нужно развернуть широкую кампанию за упорядочение работы смежных производств, от которых зависит успех НАЗа.

В каких конкретных формах может выразиться эта помощь?

Ответом на этот вопрос служит выписка из договора, заключенного ленинградской делегацией с районным советом Автодора НАЗа и с заводоуправлением.

Ленинградский областной совет Автодора берет на себя обязательства:

1. Форсировать работу на заводах смежных производств ленинградской группы, добиваясь полного выполнения ими производственной программы как в количественном, так и в качественном отношении.
2. Установить тесную связь с ленинградским представительством НАЗа для оказания ему всемерной помощи и содействия.
3. Организовать в Ленинграде при облсовете Автодора штаб содействия развитию смежных производств на ленинградских заводах для бесперебойного снабжения НАЗа доброкачественной продукцией.
4. Вовлечь в борьбу за качество и количество деталей, производимых ленинградской группой заводов, широкую автодорскую общественность путем создания контрольных постов Автодора на самих заводах.

Необходимо однако иметь в виду, что из 36 с лишним заводов-смежников в Ленинграде находится только 7. Таким образом помощь, которую ленинградцы предлагают оказать Нижегородскому гиганту, может быть только частичной и не решает задачи во всей ее широте.

Надо, чтобы почин ленинградцев был подхвачен другими районами и в первую очередь организациями Москвы, Нижней и Харьковской.

Бригада Ленинградского облсовета Автодора

А. Иерусалимский, М. Коваленко, Г. Гуршман

Лучшие шоферы СССР

Центральный комитет союза рабочих местного транспорта на днях утвердил выводы жюри по всесоюзному конкурсу строенных бригад, о котором мы в свое время писали.

Каковы же итоги конкурса?

Конкурс явился стимулом в работе мострановцев, вызвал широкую волну политической и производственной активности в борьбе за ликвидацию обезлички, за внедрение и закрепление строенной езды, за организацию хозяйственных бригад.

Конкурс позволил выявить лучшие образцы работы шоферов во всесоюзном масштабе и показал, что при желании работать действительно поударному на имеющихся машинах можно добиться очень многого.

Достаточно сказать, что только взятым на выдержку 85 конкурсным машинам за время конкурса, т. е. в течение двух месяцев была достигнута экономия бензина в 100 т. По этим же 85 учетным машинам грузооборот увеличился на 23%.

Ходовой парк увеличился за время конкурса на 13%, достигнута экономия резины, материалов и пр.

Но не только этими цифрами можно отметить достижения конкурса. Они сказываются и в других, не поддающихся анализу и не укладывающихся в рамки статистики, фактах. Сюда, в первую очередь, нужно отнести энтузиазм, с которым мострановская общественность вступила в конкурс, активно участие в конкурсе административно-технического персонала, участие многотиражек, развертывание массово-производственной работы, мобилиза-

ция рабочих на реализацию шести исторических указаний т. Сталина.

Всесоюзный конкурс строенных бригад вместе с месячным оздоровлением автопарка также сыграл большую роль в подготовке автопарка к зерноперевозочной кампании текущего года.

Цифровые итоги конкурса сводятся в основном к следующему.

Вместо 500 машин, как предполагалось раньше, в конкурс включились 538 машин. Однако к финишу пришли только 227 машин, а 311 выбыли из конкурса (23 машины — из-за срыва строенной езды, 10 — из-за аварий и 278 — по разным причинам).

Наибольший отсев машин наблюдался в Ленинграде, который первоначально потребовал, чтобы для него выделили 100 машин. По Ленинграду включилось в конкурс 71 машина, а к финишу пришли... 19 машин; 52 машины вышли из конкурса.

Большой отсев был и на Украине. Из 85 машин к финишу пришли 51. В Закавказьи финишировали только 6 машин из 35, взявших старт. В Нижегородском крае из 19 стартовавших машин 15 снялись с конкурса. В Западной Сибири лишь 2 машины пришли к финишу, а 16 остались за флагом. ЦЧО настойчиво просила центральную комиссию дать ей 6 мест. Просьбу ее удовлетворили, но ни одна машина не пришла к финишу. Средняя Азия, Восточная Сибирь и Дальневосточный край вообще не включились в конкурс.

Чем же объясняется тот факт, что больше половины машин снялись с конкурса?



Бригада машины № 105, тт. Бутузкин, Иноземцев, Белов и Харитонов (Бахметьевский парк, Москва), получившая 1-ю премию на всесоюзном конкурсе на лучшего шофера СССР. Фото А. Тимофеева

20

Бригада машины Союзтранса гт. Носихин и Николенко (Сочи), получившие первую премию на всесоюзном конкурсе на лучшего шофера СССР

Фото автора



Тем, что некоторые облатделы союза местран и автохозяйства недооценили значения всесоюзного конкурса, протязили к нему бюрократическое отношение, смазали политическое значение конкурса.

Наибольшим же злом явились плохо организованый учет работы машин, несвоевременное представление отчетности и т. д.

Подводя итоги конкурса, следует отметить, что все пришедшие к финишу машины находились в прекрасном состоянии.

Всего на всесоюзном конкурсе участвовало 10 областей, представленных 64 хозяйствами.

Московская область завоевала в конкурсе 15 мест, Украина—5, Крым—3, Ленинградская область—4, Белоруссия—1, Сев. Кавказ—4, Закавказье—1, Ср. Волга—2, Урал—4, Зап. Сибирь—1.

Больше всего премий получили машины коммунального транспорта—17, Союзтранса—15, промышленного транспорта—5 и кооперативного—3. Участвовали в конкурсе как заграничные машины, так и машины советского производства примерно в равной пропорции.

Из 227 машин, пришедших к финишу, с плюсами оказались 192 машины, с минусами—35. 45 автомашин из 192 явились кандидатами на получение премий. Кроме денежных премий, шоферы получили почетные грамоты на звание «лучшего шофера СССР» и серебряные жетоны.

По решению Центрального комитета союза рабочих местного транспорта выданы премии следующим лицам:

6 первых премий по 2000 рублей: Бутузину, Иноземцову, Белову и Харитонову—Бахметьевский автобусный парк (Москва); Гриденко, Левченко и Можесеву—коммунальный трест (Харьков); Иванову, Смоленскому, Соловьеву и Евстафьеву—грузовой парк Ленкомтранса (Ленинград); Дороговцеву, Крутову и Конькову—2-я автобаза Союзтранса

(Москва); Захарову, Фатодьяну и Глекеру—гараж Магнитостроя (Магнитогорск); Москалеву, Федорову и Федорову—Рязанский автопарк треста Мосавтогруз (Москва).

13 вторых премий по 1500 рублей получили: Носихин и Николенко—гараж Союзтранса (Сочи); Рудометкин, Колесин и Серебрянский—коммунальный транспорт (Гомель); Сапегин, Карташев, Терентьев и Пятаков—2-й автобусный парк (Москва); Балакин, Колосов и Шиваев—1-я автобаза МОСПО (Москва); Волович, Сигов и Шенгели—гараж Ленкомтранса (Ленинград); Кукуев, Ефимов, Татарников и Петрашев—3-й автопарк Мосавтогруза (Москва); Нетребин, Свар и Егоров—гараж Союзтранса (Харьков); Мустеров, Слепochenko и Финчев—гараж Союзтранса (Одесса); Капитонов, Суетнов и Светланов—гараж Союзтранса (Самара); Попов, Уланов и Квитко—гараж Союзтранса (Тюмень); Жилов и Скляров—4-я автобаза Союзтранса (Феодосия); Косов, Платонов и Скопцов—Рязанский автопарк Мосавтогруза (Москва); Гафинг, Писарев и Платонов—Рязанский автопарк Мосавтогруза (Москва).

Кроме того были выданы еще 21 премия по 1000 руб.

Состояние машин всех этих бригад после конкурса вполне удовлетворительное. Бригады выполнили все 10 условий конкурса и получили при оценке их работы максимальное количество очков.

Несмотря на отдельные неполадки, всесоюзный конкурс строенных бригад все же нужно считать удавшимся. Его значение для улучшения работы автопарка СССР—несомненно.

Учитывая это, а также многочисленные требования рабочих автотранспорта и местрановских организаций, ЦК Союза местран решил в октябре-ноябре текущего года организовать новый всесоюзный конкурс.

Тих. Р-ов

АВТОДОРОВЦЫ

КРАСНОЙ СТОЛИЦЫ ОБЪЕДИНЯЮТСЯ В ОБЩЕМОСКОВСКУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ



22 Президиум первой Московской конференции Автодора. Слева пред. обл. сов. т. Кухтин докладывает конференции об очередных задачах Автодора

Фото С. Шингарева

В связи с перестройкой Автодора для лучшего приближения руководства к низовым ячейкам в Москве организован городской совет Автодора.

20 августа прошла первая конференция московских автодоровцев.

С докладом об очередных задачах Автодора выступил т. Кухтин, председатель областного совета.

— Наши достижения, — говорит т. Кухтин, — далеко не соответствуют требованиям, стоящим перед автодоровцами красной столицы.

Мы должны решительно развернуть работу, мобилизуя внимание вокруг трех основных вопросов.

Первое — это автомобиль. Сейчас в нашей стране ежедневно выпускается до 100 машин. Наши автогиганты созданы при значительном участии и помощи Автодора, но работа их еще не вполне налажена, качество нашей автомашины еще не вполне удовлетворительно. И нужно сказать, что этому мы уделяли недостаточно внимания. Кроме того мы еще не имеем достаточно бережного и внимательного отношения к каждой машине. Частые аварии выводят из строя десятки автомобилей. А между тем большинство водителей выпущено нашими же автодоровскими кружками.

Скверно, что еще не в каждом гараже мы имеем автодоровскую ячейку.

Особое внимание нужно уделить изготовлению запасных частей, из-за нехватки которых часто происходят излишние простои. А ведь

это дело не только автомобильных заводов, но целого ряда других предприятий, которые с первого взгляда будто и не имеют никакого отношения к автотракторной промышленности.

Автодоровцы на каждом заводе, в каждой мастерской должны взять шефство над этими работами.

Мы знаем, что наше сельское хозяйство уже имеет огромное число тракторов. Своевременный ремонт, изготовление запчастей, подготовка высококвалифицированных кадров трактористов — это ли не дело московских автодоровцев. К сожалению, наши коллективы занимаются этими вопросами от случая к случаю, от кампании к кампании.

И, наконец, третий вопрос — это строительство и ремонт дорог.

Бездорожье в условиях растущего из года в год автотракторного хозяйства становится все более угрожающим. Кроме того нельзя забывать об оборонном значении дорог.

Автодор должен широко использовать трудовое участие населения в дорожном строительстве. Отдельные коллективы Автодора показали действительные образцы борьбы с бездорожьем.

Наряду с этим надо сказать, что нами не использованы все возможности, что многие автодоровские ячейки недооценивают дорожное строительство.

Я уверен, что если автодоровцы со всей решительностью возьмутся за дорожное строительство, мы будем иметь хорошие проезжие дороги в самое ближайшее время.

КРАЙНЕ НЕДОСТАТОЧНО

Реализация займа 4-го, завершающего года пятилетки силами Автодора проходит попрежнему крайне неудовлетворительно. До сих пор имеется лишь одна автодоровская организация, выполнившая задание Центрального совета — это Туркменская, реализовавшая заем на 40 740 руб. вместо 35 тыс. руб. Но и Туркменская организация пошла по линии наименьшего сопротивления. Она распространяла облигации займа среди сезонников и неорганизованного городского населения, не проводя почти никакой работы с колхозниками и единоличниками.

Наиболее успешно проводит займовую кампанию Крымский Автодор. К 15 сентября он выполнил 85,54% задания. Но и здесь контрольная цифра по распространению займа среди единоличников выполнена только на 4,34%.

Общее задание ЦС Автодора — реализовать заем 4-го, завершающего года пятилетки на 10 млн. рублей выполнено к 15 сентября всего на 19,9%. Правда, такой низкий процент объясняется отчасти тем, что до сих пор ЦС Автодора не получили никаких сведений от Украины, Карелии, Дагестана, Бурято-Монголии, Якутии, Дальнего Востока, Казакстана, Киргизии и Башкирии, Таджикистана и Нижней

Волги. Но есть основания предполагать, что эти организации не сообщают о ходе работы по той простой причине, что похвалиться нечем.

Сроки реализации займа подходят к концу. А такие мощные автодоровские организации, как Московская (25,7% выполнения задания), Ленинградская (31,83%), ЦЧО (11,23%) позорно плетутся в хвосте. Наиболее отстающей, достойной рогожного знамени, является Белорусская организация Автодора, выполнившая только 2,8% задания.

Руководящие работники краевых, областных и районных советов зачастую недоценивают огромной политической важности реализации займа 4-го, завершающего года пятилетки.

Реализация займа проводится чаще всего аппаратным путем, без мобилизации широкой автодоровской общественности, без предварительной широко проведенной агитмассовой работы.

В оставшийся короткий отрезок времени надо использовать все формы и методы агитмассовой работы, бросить на этот участок лучших работников, максимально мобилизовать актив, чтобы к 15-й годовщине Октября с честью выполнить ответственное политическое обязательство, взятое на себя Автодором.

Мобилизуя массы на все эти участки работ, мы добьемся превращения Автодора в одно-миллионную организацию, превращения московской организации в армию 400 тыс. автодоровцев.

В борьбе за овладение автотракторной техникой, в борьбе с бездорожьем, за полное освоение производственной мощности наших автотракторных гигантов, превратим Автодор в массовую, боевую организацию.

В прениях выступает представитель завода им. Сталина т. Штейнберг.

— Автодоровцы, работающие на эксплуатации, должны помочь нашему заводу учитывать наиболее характерные недостатки наших машин.

Представитель Ленинского района т. Лунина говорит об отставании массовой работы в автодоровских организациях.

От имени допризывников 1910 г., проходящих подготовку на военно-учебных пунктах Автодора, т. Косырев заезжает конференцию в том, что допризывники оправдают звание автодоровцев и покажут образцы подготовки к боевым машинам Красной армии.

Всего в прениях выступило 15 человек.

После этого конференция приступила к работе пленума московского совета.

В пленум избрано 60 человек, из них более 30 представителей крупнейших московских заводов — Динамо, АМО, Электрозавод, «Серп и молот», Газ № 1 и др.

Председателем совета избран 2-й секретарь МК ВКП(б) т. Воропаев.

Съезд принимает решение всемерно укрепить и расширить работу автодоровских коллективов Москвы. Развернуть решительную борьбу за овладение техникой. Положить в основу всей работы методы соревнования и ударничества. Организовать реальную помощь и контроль над выполнением заказов автотракторных хозяйств. Усилить оборонную работу Автодора и др.

3 сентября состоялось первое заседание пленума, выделившее специальную бригаду для проработки конкретных планов работ и структуры Московского совета.

Кроме того, пленум наметил руководителей основных секторов совета.

УРАЛ и СИБИРЬ, СТРОЯЩИЕ ПЕРЕДОВУЮ ТЯЖЕЛУЮ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ, НЕ МОГУТ МИРИТЬСЯ

С ДОПОТОПНЫМИ ДОРОГАМИ

На Урале и в Сибири чувствуется острая нужда в хороших дорогах. Уже теперь, в 1932 г., из-за несвоевременной доставки шихты и сырья на Урале ряд шахт и заводов простаивали по несколько дней.

Сотни тысяч тонн угля, сурика, охры, мрамора и других полезных ископаемых лежат невезенные из-за отсутствия хороших дорог в Бердском районе (Зап. Сибирь), в то время как 25-километровый Бердский тракт строится уже третий год.

Целый ряд дорог, соединяющих города с окраинами, приведены в непроезжее состояние или же строятся по несколько лет и никак не построятся (Московский, Тобольский, Курьинкор-Меңделеевский и др. тракты, соединяющие Омск с окраинами).

Такое положение особенно нетерпимо, когда половина перевозок по Уралу и Сибири производится автогужтранспортом. Из имеющихся 155 тыс. км дорог Урала, только 0,5% мощеных, 4,5% улучшенных грунтовых, а остальные 95% естественные дороги, большую часть года непригодные для эксплуатации.

Из 256 тыс. пог. м. мостов Урала половина нуждается в ремонте. Аналогичная картина наблюдается и в Сибири.

Несмотря на острое бездорожье Урал и Сибирь систематически не выполняют план дорожного строительства. Так в 1931 г. Урал выполнил программу дорожного строительства только на 29%, Западная Сибирь на 19%, Восточная Сибирь на 6%.

Это мизерное выполнение плана объясняется беспомощностью дорожных органов, слабостью автодорожных организаций и недооценкой значения дорожного строительства со стороны краевых (областных) и районных организаций.

По Уралу в 1932 г. было вложено в дорожное строительство 42 млн. рублей, в Западной Сибири — 32 млн. руб. На эти вложения Урал должен был построить и отремонтировать 10 тыс. км дорог и 20 тыс. пог. м мостов, а Западная Сибирь — 15 тыс. км дорог и 1800 пог. м мостов. На долю трудового участия населения падает 60-70%.

Каковы же итоги и перспективы выполнения плана дорожного строительства по Уралу и Сибири в 1932 году?

Западно-сибирский крайдортранс обеспечил районы дортехперсоналом только на 50% (52 района). Планы дорработ на 1 августа 1932 г. составлены только по 58 районам. План работ по использованию трудучастия на 15 августа этого года выполнен всего на 7,9. Этот прорыв объясняется изолированностью крайдортранса от других организаций. Общественные организации никакой помощи не оказывали. Работа Автодора развалена.

Командированные в районы на проведение посевного месячника 20 сотрудников крайдортранса работали крайне слабо и составили дутые планы работ. Никто их работу не контролировал.

Постановления крайкома партии и крайис-

полкома не выполняются, контроля за проведением их в жизнь нет. Транспортная секция КК РКИ говорит, что ей некогда или нехватает работников.

Убинский рик издал обязательное постановление о привлечении населения на дорработы в порядке трудучастия. Срок действия этого постановления определялся в 10 дней, а потом была издана директива, что привлекаются на работы только единоличники, а колхозники и МТС от работы освобождаются. Такое извращение постановления правительства и партии для КК РКИ является почему-то мелочью.

Строительство дорог по бюджету находится также в прорыве. План работ по Запсибкрайдорстрою выполнен на 15 августа 1932 г. на 28%. Работа на важнейших трактах идет слишком медленно (Усунский тракт выполнил план на 35%, Северные дороги — на 35%, Бердский тракт — на 37%).

При полном срыве весенних работ, в особенности работ с трудучастием населения, крайисполком считает, что краевой штаб по борьбе с бездорожьем является... лишней надстройкой, порождающей... обезличку, что организовать его не надо.

Почти такое же положение и в Восточной Сибири. Разница лишь в том, что там имеется плохо работающий штаб по борьбе с бездорожьем, и план работ с трудучастием населения выполнен на 7 августа 1932 г. на 11,8%.

Все районы Западной Сибири выделили на дорожное строительство из своих бюджетов только 144 тыс. руб., причем даже при этих ничтожно выделенных средствах районы тратят дорфонды на другие цели. Вот примеры: Маринский район растратил 1 тыс. руб., Колосовский — 1 тыс. р., Бийский — 6 тыс. р., а Оханский район (Урал) побил рекорд — он растратил 23 тыс. руб.

Многие районы используют дортехперсонал не по назначению. Дорработиков командируют на проведение различных сельскохозяйственных кампаний, мобилизуют для гражданского строительства, а дорожное дело остается беспризорным.

В последнее время общественность Урала значительно встряхнулась. Уральские автодорожцы по-большевистски развертывают все формы работы. 250-тысячная автодорожская армия Урала взяла на себя обязательство отработать на дорожных работах шесть дней дополнительно и это обязательство выполняется. Между райсоветами и отдельными ячейками Автодора развернуто соцсоревнование. По области проведено несколько агитпробегов, организован штаб по борьбе с бездорожьем, который заседает через каждые 3-4 дня и вызывает на каждое заседание для докладов председателей райисполкомов и представителей хозорганизаций, заинтересованных в дорожном строительстве.

Редакция газеты «Уральский рабочий» организовала специальную сессию и учредила красное и рогожное знамя и первую премию в

Трехосные автомашины Ярославского завода на финише пробега Ярославль—Москва

Фото А. Шайхета



50 тыс. руб. Перед началом месячника был созван областной съезд дорожных строителей, на котором представители 95 районов объявили всеуральское соревнование по дорожному строительству и включились в борьбу за красное знамя и первую премию.

Из всех районов области (129) 4 района не имеют техников. Обком партии мобилизовал для отправки в районы 1 тыс. комсомольцев и 100 партийцев, выделено 150 человек для подготовки секретарей райсоветов Автодора.

Облдортранс, Облавтодор и др. организации послали в районы на проведение осеннего месячника 50 ответработников. Районы живо откликнулись на мероприятия области. Почти по всем районам были созданы штабы по борьбе с бездорожьем, при редакциях — боевые производственные советы по дорстроительству. Установка области — выполнить в течение месячника 90% плана.

В Западной Сибири вышло наоборот. Получив неприглядное наследство после старого руководства, автодорожская организация или не умеет, или не хочет по-боевому взяться за работу. Руководство крайдортранса беспомощно, аппарат в целом неспособен справиться с порученной задачей. Все это привело к отрыву от общественности, к замкнутости, к срыву весеннего месячника борьбы с бездорожьем. Вся работа сверху донизу в Западно-Сибирском крайдортрансе и Автодоре идет самотеком и обезличена.

Руководство районами, даже бумажное, слишком недостаточно. В таких крупнейших центрах края как Томск, Омск и др. работа идет вяло. Организации этих городов все внимание уделяют курсам шоферов, а дорожные секции не работают.

Потребности и специфические условия отдельных районов крайдортрансом не были учтены. На Томском эксплуатационном участке второй год стоят без работы 8 катков, 7 утюгов и 1 восьмифутовый грейдер. В Уч. Пристанском районе бездействует каток и 3 утюга, в то время как ремонт дорог производится ручным способом, Лушинковский, Маринский и др. районы имеют много тракторов, но не имеют дорожных машин.

Наряду с этим Уральский и Западно-Сибир-

ский зернотресты имеют сотни единиц машинно-дорожного оборудования каждый и по несколько десятков грейдеров, которые частью совершенно не используются, частью используются на 30%.

Не лучше обстоит с распределением и использованием дортехперсонала. Только что окончивших школу посылают на самостоятельную работу в районы. Не имея опыта и поддержки, они беспомощны. Такие случаи имели место в Томском, Маринском, Татарском районах, в то же время в ряде других районов и эксплуатационных участках сосредоточены исключительно старые производственники.

Комсомол и Автодор Кольневского, Назаровского, Уч. Пристанского, Тайгинского и ряда других районов по-боевому включились в борьбу с бездорожьем. В этих районах выделен премиальный фонд для премирования лучших ячеек и отдельных ударников. Организуются автодорожские ударные бригады по проведению работ на тракте, отдельные ячейки закреплены за отдельными участками дороги для установления охраны, правильной эксплуатации и организации дорработ, Томский и Омский Автодор взяли шефство над тремя сельхозветами и обязались своими силами построить 3 км дороги, оба горсовета организуют по району агитпробеги для развертывания массовой работы. С 15 августа по Западной Сибири объявляется осенний месячник борьбы с бездорожьем.

Крайдортрансу необходимо использовать все возможности, чтобы направить энергию общественности на дело выполнения плана. Правильная расстановка сил, своевременный ремонт машин и инвентаря, введение сменных работ и решительное устранение вредительского отношения к машинам — вот очередные задачи крайдортранса.

Самое главное, за что должны бороться все дорожники и вся общественность, — это довести план работ до низов. Все районы Сибири должны взять пример с Урала, со всех передовых районов, и методами соцсоревнования и ударничества полностью освоить программу дорожного строительства.

Бригада Цудортранса и ЦС Автодора

Борискин, Безобразов

НОВОЕ ТОПЛИВО для АВТОМОБИЛЕЙ

ДВИГАТЕЛЬ ЭРРЕН, РАБОТАЮЩИЙ НА ПРОДУКТАХ ЭЛЕКТРОЛИЗА ВОДЫ

Практикой давно установлено, что автомобильные двигатели любого типа (конечно, кроме электродвигателей) могут работать только на продуктах минерального или растительного происхождения, т. е. погонах нефти, каменного угля, спирта и проч. Других источников топлива никто не представлял себе. Однако, такой источник недавно найден германским инженером Эррен из изобретенного им двигателя, который работает на кислороде и водороде, получаемых при электролизе воды.

Известно, что при прохождении электрического тока через слегка подкисленную воду, последняя может быть разложена на два компонента — кислород и водород, образующие взрывчатую смесь. Эта смесь при сжигании дает высокий механический эффект и термический коэффициент полезного действия. Многочисленные попытки применить кислород и водород в качестве топлива для двигателей внутреннего сгорания встречали большие конструктивные затруднения, ожидаемый от экономии топлива эффект целиком поглощался повышением затрат при эксплуатации таких двигателей.

Двигатель Эррен имеет оригинальную конструкцию и во всех случаях практического применения обещает большой экономический эффект.

Фирма Erren Motoren в Берлине приступила к серийному выпуску этих двигателей с тем, чтобы всесторонне испытать их. Если результаты испытаний будут положительными, то они безусловно произведут целую революцию в автотракторной индустрии и освободят (частично) некоторые страны от необходимости импортировать минеральное топливо.

У двигателя Эррен электролитическая установка для разложения воды вынесена в несколько замкнутых секций, находящихся под постоянным давлением в 2,15 атм, причем отходящие от секции газы при помощи диафрагм легко устанавливаются в частичном виде и поступают в отдельные резервуары, питающие цилиндры двигателя. Каждая секция представляет собой как бы отдельную установку и самостоятельно получает подкисленную воду от одного центрального баллона.

Электрический ток доставляется обычным автомобильным динамо (в некоторых случаях думия); он идет от центрального баллона с подкисленной водой в замкнутые электролитические секции и возвращается обратно в центральный баллон.

Какие-либо задержки в циркуляции тока практически у двигателя Эррен совсем исключены. Потребная мощность тока равна 9 ватт на каждый куб. м получаемого газа. Пуск двигателя в ход может быть осуществлен по желанию или от двух запасных баллонов с кислородом и водородом, которые получают на центральном заводе с стационарными установками, или от жидкого горючего, причем двигатель свободно допускает после незначительной регулировки применение нефти, керосина и даже сырого картофельного спирта.

Возможно также применение и комбинированного топлива, а именно водорода и бензина, керосина или спирта, или, наконец, водорода и воздуха. В общем, выбор топлива зависит от экономики того района, в котором будет работать этот двигатель.

Воспламенение горючей смеси, в данном случае кислорода и водорода («гремучая смесь»), производится от нормальных запальных свечей. В результате горения получается высокоперегретый пар. Появление детонации в цилиндрах невозможно. Двигатель обладает гибкостью паровой машины и одинаково бесшумно работает при любом числе оборотов и любых условиях нагрузки. Пуск двигателя в ход производится совершенно свободно даже при нулевой температуре воды в рубашках цилиндров. Огложенный углеродом внутри цилиндров не наблюдается.

Термический коэффициент полезного действия двигателя равен 0,50. Диаграмма расхода топлива при постоянной нагрузке выражается почти горизонтальной кривой. Такие же показатели наблюдаются и в случае работы двигателя на водороде и воздухе, только продуктами горения тогда будут азот и перегретый пар.

При работе двигателя на жидком топливе при пуске или при комбинированном питании, частицы топлива вследствие высокого сжатия получают мгновенное испарение в самый невыгодный момент схождения поршня близ верхней мертвой точки.

Сравнительные испытания 4-цилиндрового двигателя Эррен, работавшего на водородо и бензине, и такого же размера бензинового двигателя показали, что мощность у двигателя Эррен на 30% выше. Расход бензина на 50% ниже. Общая экономия стоимости горючего достигает 42%. Стоимость пробега грузовика с нормальным двигателем в 40 л. с. на расстоянии 400 км при средней скорости движения в 40 км в час, расходе бензина в 0,35 кг на 1 л. с/час, удельном весе бензина в 0,73 и цене 1 л бензина в 0,4 марки, составляет 80 марок (сжигается 200 л бензина). При пробеге такого же грузовика с двигателем Эррен расход водорода составляет 0,9 куб. м на 1 л. с/час или 360 куб. м на весь пробег. Средняя стоимость одного кубического метра водорода не превышает 0,05 марок, следовательно стоимость всего пробега выразится в 12 марок.

Интересно заметить, что атмосферное давление воздуха никакого влияния на мощность двигателя не оказывает. Это говорит за то, что двигатель Эррен может иметь чрезвычайно большое применение в авиации, а именно в аппаратах, предназначенных к стратосферным полетам. Обычные двигатели на больших высотах дают резкое снижение мощности и вызывают необходимость снабжения их мощными компрессорными установками. Широкое применение двигатель Эррен может получить также и в подводном флоте, где будет исключена потребность в громоздких и тяжелых аккумуляторах.

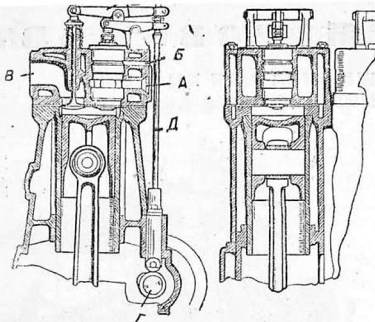


Рис. 1

В условиях Германии наибольшая экономичность в эксплуатации автомобилей с двигателями Эррен будет достигнута в том случае, если в качестве топлива применяется водород и воздух. Водород получается с центрального завода в стальных баллонах с внутренним давлением в 200—210 атм.

Крупный экономический эффект двигатели Эррен могут дать при установке их на паровых или гидро-электрических центральных станциях. В периоды падения нагрузки избыточная энергия станции может затрачиваться на выработку кислорода для продажи на сторону и водорода для питания двигателей в периоды резкого возрастания нагрузки, т. е. в периоды

Использовано только, что двигатель Эррен может работать и по четырехтактному и двухтактному циклу, что многие существующие автомобильные двигатели после небольших переделок легко могут быть превращены в тип Эррен, и что к переделываемым двигателям представляется одно обязательное требование—прочность рабочих камер цилиндров, т. к. здесь учитывается очень высокое давление газов в момент их вспышки. Степень сжатия в цилиндрах равна 8:1. Головки цилиндров (рис. 1) имеют комбинированные впускные клапаны для отдельного впуска кислорода А и водорода Б (или водорода и воздуха). Имеется также выпускной клапан В для продуктов горения, т. е. для перегретого пара. Впускной и выпускной клапаны работают от кулачкового вала Г и толкающих тяг Д с двойными коромыслами Е. На конце кулачкового вала насажен регулятор, который быстро реагирует на изменение нагрузки на двигатель и восстанавливает в нем новые положения равновесия.

Смазочная система работает от помпы, имеет фильтры и специальный охладитель, который по мере надобности легко может быть выключен из системы. Температура выключенных паров равна 600° Ц. Это тепло свободно может быть утилизировано для обогрева внутреннего пространства кузова, и расчет показывает, что термический коэффициент полезного действия двигателя тогда возрастет до 0,77.

На рис. 2 показан стационарный 6-цилиндровый двигатель Эррен. При размере цилиндров в 230 × 300 мм и 500 об/мин. он развивает 300 л. с. Расход газа не превышает 0,6 куб. м в час. Двигатели такой же общей конструкции применяются и для автомобилей. Уменьшение мощности (до 50—60 л. с.) у нас достигается за счет уменьшения размера цилиндров.

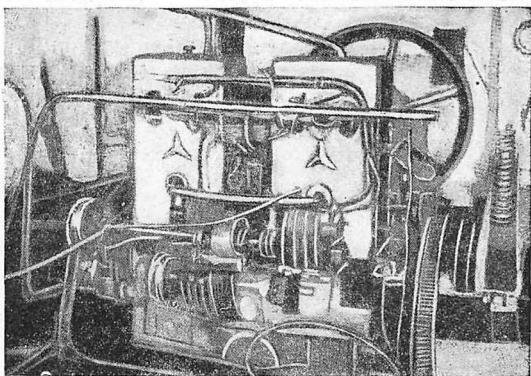


Рис. 2

«клик». Двигатели Эррен особенно интересны для трамвайных электростанций.

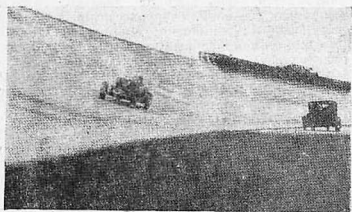
Детали в конструкции двигателя, относящиеся к способам подачи газа в цилиндры и распределению фаз, держатся в большом секрете.

В настоящее время двигатели Эррен устанавливаются на берлинские автобусы, что подтверждает их высокие качества.

Инж. А. Коростелин

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

**130 000 КИЛОМЕТРОВ
НА АВТОМОБИЛЕ**

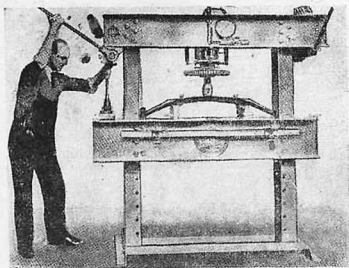


Этот рекорд установлен на машине Ситроен тип С6G на треке в монтли (Франция). Автомобиль, с пятью сменяющимися друг друга через каждые 500 км водителями, начал пробег 5 марта 1932 г. и двигался 54 дня без перерыва со средней скоростью 104,358 км в час. Пробег был прекращен из-за поломки распределителя.

За 1308 час. 49 мин. пройдено 134 866 км. На фото—машина „Розалия—2“ Ситроен на треке в Монтли.

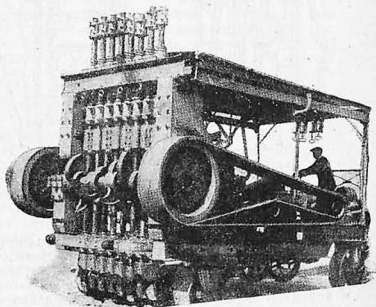
28

КОМБИНИРОВАННЫЙ ПРЕСС



На прилагаемом рисунке показан гидравлический пресс фирмы Лейкок, практически представляющий собой три прессы — в 3,25 и 60 т — удачно скомбинированных в одном. Благодаря такому устройству один и тот же пресс может выполнять самые разнообразные работы, начиная от запрессовки небольших втулок и кончая правкой передних осей, что весьма удобно для гаражей и ремонтных мастерских,

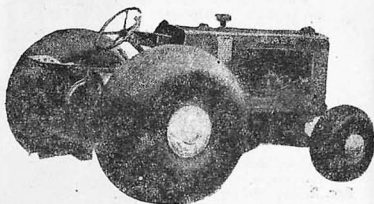
**МАШИНА ДЛЯ УДАЛЕНИЯ
ИЗНОШЕННОГО АСФАЛЬТА**



В Англии старые асфальтовые покрытия удаляются при помощи специальной машины, имеющей 8 мощных зубьев, вонзающихся в мостовую под давлением 2 000 кг.

Эти зубья крошат в куски самый твердый асфальт, очищая от него поверхность дороги в короткий срок.

ШИНЫ С НИЗКИМ ДАВЛЕНИЕМ



Шины низкого давления получают все большую популярность. Имеются уже шины с давлением в 1,25 атмосферы. Они значительно удлиняют срок жизни машины.

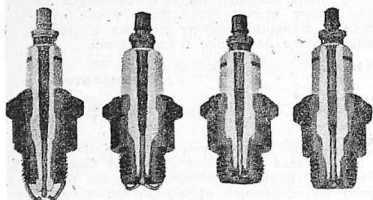
На снимке—трактор тягач Кейс на баллонах низкого давления.

ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

УЛУЧШЕНИЯ В КОНСТРУКЦИИ АВТОСВЕЧЕЙ

Обыкновенно при самой незаметной трещине изолятор, а вместе с ним и свеча становятся негодной. Это происходит потому, что изолятору приходится выдерживать высокие напряжения тока (до тысячи вольт) и ежесекундные перемены степени нагрева.

Акц. о-во Роберта Боша выпускает теперь новые свечи, имеющие четыре термические коэффициента (степени нагрева); это значительно облегчает выбор подходящей свечи. Изоляция новых свечей сделана из пираниита, превосходно сопротивляющегося высокому напряжению и резким изменениям температуры.



Длинная ножка пираниитового изолятора способствует быстрому очищению от нагара. После пробега в 10 тыс. км приходилось проверять электропроводы только несколько раз. На больших горных подъемах, правда, наблюдались случаи калильного зажигания. Но их редкость свидетельствует о больших достоинствах новых свечей.

Новые свечи были подвергнуты многочисленным лабораторным исследованиям и испытаниям в пробегах. Они были также исследованы в лабораториях московского Автотракторного института.

Термический коэффициент новых свечей — 45, 95, 145 и 175. Для старых американских авто-

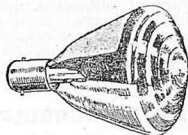
мобилей с низкой степенью сжатия выпущены еще новые свечи с термическим коэффициентом 10.

ЛЕГКАЯ ШЕСТИКОЛЕСКА



Фирма Бюссинг-НАГ сконструировала полоторатонную шестиколеску с базой всего лишь от 2,7 до 3 м. Мотор 4-цилиндровый 55-сильный. Радиус поворота — 8 (!) м. Машина берет подъемы до 53° и снабжена всеми новейшими усовершенствованиями.

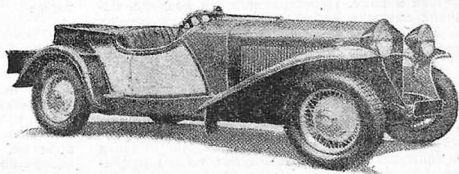
НОВАЯ НЕОСЛЕПЛЯЮЩАЯ ЛАМПА



Лампа, выпускаемая фирмой Мазд (Англия), предназначается для автомобильных фар. Часть ее поверхности, обращенная в верхнюю сторону, затемнена и не бросает лучей на рефлектор.

НОВАЯ МОДЕЛЬ ФИАТ 1932 г.

Фирма Фиат в борьбе за покупателя в условиях кризиса в этом году полностью обновила почти все модели своих машин. На нашем снимке — новая, очень экономичная модель Фиат — 6 цилиндров 2,5 л, отличающаяся особым изяществом форм.



На общественный суд!

БЕЗОБРАЗНОЕ ОТНОШЕНИЕ К ЖЕНЩИНАМ-ШОФЕРАМ

Много пишут о том, что женщина может и должна уверенно сесть за руль трактора и автомобиля. Однако бывает случаи, когда это положение злостно нарушается.

Так, в Ката-Кургане, Узбекистанская ССР, открылись шоферские курсы, на которые поступили 2 женщины. Все время учебы они подвергались насмешкам и гонению со стороны остальных курсантов. Несмотря на это, они довели учебу до конца и получили шоферские права. Впереди их ждали большие трудности. Хозяевам категорически отказывались от «бабского» труда. Автодорожская организация вместо отпора таким тенден-

циям, заявила женщинам-шоферам, что они кончили курсы и могут в Автодор больше не ходить.

Вот уже третий месяц как курсантки обивают пороги всех организаций, встречая лишь насмешки.

Мы считаем, что в условиях Узбекистана, где женщина веками была закрепощена и лишена всяких человеческих прав, такое отношение к женщине-шоферу должно встретить самое суровое наказание и порицание.

Ката Курган

Толкователь

РАЗБАЗАРИЛИ ИМУЩЕСТВО АВТОШКОЛЫ

По постановлению ВСНХ СССР Смоленский ЦИТ «Установка» передал хозорганам свои базы по подготовке квалифицированной рабочей силы. В том числе областной конторе Союзтранса была передана школа шоферов.

Эта школа существовала 2 года, и за это время оборудовала помещения, приобрела соответствующий инвентарь, закрепила кадры инструкторов и т. д. Школа готовила также и ремонтеров, имея хорошо оборудованный слесарный, токарный, слесарно-монтажный цехи и кузницу.

С передачей подготовки кадров Союзтрансу школа была закрыта, а взамен не были организованы кружки. Имущество было разбазарено по различным организациям, а специально оборудованное под школу здание было превращено в ремонтную мастерскую для машин Союзтранса.

Вся эта головотяпская деятельность обошлась слишком дорого. Союзтрансские «хозяйственники» должны быть привлечены к ответственности.

Смоленск

В.

РАЗВЕРНУТЬ БЕСПОЩАДНУЮ БОРЬБУ С ХУЛИГАНАМИ-«ЛИХАЧАМИ»

За последнее время в Тифлисе участились автомобильные аварии. Так, шофер Союзтранса в 12 час. ночи, потушив фонари, ехал на полном ходу на грузовой машине. На Воронцовском мосту он наскочил на подводу, в которой сидела женщина с ребенком. Женщина была убита, а машина с разгона ударила о перила моста и, разбив чугунную решетку, полетела в воду. Перевернувшись в воздухе, машина закрыла собой шофера и двух других

людей, сидевших в машине. Погибло 6 человек.

Однако, эта катастрофа не явилась примером для других «лихачей», которые продолжают ездить сломя голову.

Автодорожская организация Тифлиса должна повести решительную борьбу с хулиганами-лихачами, гроящими людей и машины.

Тифлис

Автодорец

БОЛЬНОЙ ГАРАЖ

В гараже завода им. Косякова процветает обезличка. В результате этого—бесхозяйственное отношение к машинам, постоянные поломки, простои и т. д. Учет работы и оплата труда поставлены из рук вон плохо. Инструмента и запасных частей нет. Ремонт машин производится лишь тогда, когда машина совершенно

но не может работать. Механик В. Н. Шувалов, некогда не сидевший за рулем, не знает машины, а отсюда и качество его работы.

Нужно немедленно оздоровить гараж завода им. Косякова, иначе машины будут безвозвратно угроблены.

г. Роталь, Моск. обл.

Буксир

РАБОРЫ АВТОДОРОВЦЫ!

Пишите, какое участие принимают ваши ячейки в осенне-зимних перевозках.

РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

Кешут

АВТОХОЗЯЙСТВА ДОЛЖНЫ ПОМОЧЬ ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ

Местком крымского Авторемснаба, во главе с директором т. Социальным объявил себя мобилизованным на дорожное строительство и, взяв обязательство доставить на доручастки 100 куб. м стройматериала, вызвал все автохозяйства Крымской АССР.

Авторемснаб к 4 сентября по-боевому выполнил свои обязательства. Вызов же его был встречен автохозяйствами молчанием.

Штаб по дорожному строительству при Крымсовнаркомоме проводит второй дорожный месячник. Совместно с Крымавтодором разработан план и проведена организационная работа. Работники республиканского совета Автодора выезжают в районы для организации автодорожских

коллективов и привлечения трудящихся к дорожным работам.

Для обеспечения высоких темпов работ Автодор и Цудортранс объявили конкурс-сметр на лучшее выполнение плана дорожнестроительства с участием населения. По конкурсу установлен целый ряд премий.

Автохозяйства Крыма, наиболее заинтересованные в хороших дорогах, на этот раз должны проявить больше активности и принять участие в месячнике.

Годовой план дорожнестроительства должен быть выполнен в срок и полностью.

Крым

Озеров

ДАДИМ СИБИРИ КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ ШОФЕРОВ И ТРАКТОРИСТОВ

Канский райавтодор организовал первые районные курсы шоферов на 60 человек.

Несмотря на недоброжелательное отношение, отсутствие помощи со стороны хозяйственных и других организаций, курсы успешно развернули работу. 100% курсантов вступили в Автодор. Сами курсанты организовали ячейки Автодора на своих предприятиях. Было проведено два субботника по борьбе с бездорожием. Включившись в займовую кампанию, курсанты реализовали облигации зйма «4-го, завершающего года пятилетки» на 1 200 руб.

Окончив теоретическую учебу, курсанты приступили к прохождению практики.

Преодолев все трудности, Канский Автодор выпустили 34 шофера, получивших в квалификационной комиссии права на управление машиной. Когда хозяйственники убедились в том, что курсы действительно готовят кадры, в Канский совет Автодора посыпались заявки на шоферов.

Сейчас начал работу второй набор курсов. Канским организациям надо будет более внимательно отнестись к курсам и всячески помогать им в повседневной работе.

Необязной Сибири нужна не одна сотня квалифицированных шоферов и трактористов.

Канск

Сюкленев

СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ СОБСТВЕННОСТЬ СВЯЩЕННА И НЕПРИКОСНОВЕННА

СБЕРЕЖЕМ ОТ ХИЩЕНИЯ

ПОКРЫШКУ, КАМЕРУ, КАЖДЫЙ КУСОК МЕТАЛЛА

Постановление партии и правительства об охране общественного, колхозного и государственного имущества должно найти широкий отклик среди работников автодорожного транспорта.

Хищения, наплевательское отношение и разбазаривание имущества — явления, весьма характерные для многих наших автохозяйств.

Возьмем автогараж Сталинградского тракторного завода. В гараже около 40 машин. Учета камер нет. Шкаф с имуществом постоянно открыт. Шоферы берут камеры без всякого контроля и учета. Покрышки с небольшими пробоями, которые после некоторой вулканизации могли пройти еще не один км, складывались в подвал за гаражом без всякого присмотра, в результате чего большинство

растасано. Таково же отношение и к инструменту. При сдаче машины инструмента никто не принимает. Он валяется без присмотра, а в итоге большая часть его расхищается. Были случаи, когда с машин, стоящих у гаража, снимали часы и магнето.

Такое же бесхозяйственное положение и в автомастерской. Там черные и цветные металлы валяются на полу, на столах и расходуются опять-таки без всякого учета.

Пора положить конец подобному отношению к государственному имуществу. При нашем растущем хозяйстве нам дорога каждая камера, каждая покрышка, каждый кусок металла.

Сталинград

Рабочий

Дорога, под'ездной путь — неотъемлемая часть всякого строительства. Однако наши строительные организации об этом забывают. Я работаю в автобазе, обслуживающей исключительно стройки. Из опыта своей работы могу сказать, что почти ни одно строительство не обеспечено мало-мальски проезжей дорогой. Всюду доски с гвоздями, щель, кирпич, ухабы, и когда едешь по такой дороге, то машина буквально стонет. Из имеющихся у нас 17 машин, 2—3 ежедневно меняют рессоры. Бывает, что в одну смену меняешь 5—6 баллонов.

Все это влечет за собой большие расходы, порчу машин и перебои в доставке стройматериалов.

Строек таких могу указать много: Сивцев-Вражек — Огнеупорнемстрой, Бол. Дмитровка — Бензоскладострой и много других.

Я предлагаю изменить в обязанности стройорганизациям своевременное сооружение под'ездных путей, а так же организовать при Моссовете специальную секцию по под'ездным путям.

Москва, Автобаза Союзстроя

Володин

НА АВТОКУРСЫ ПРОЛЕЗЛИ КУЛАЦКИЕ СЫНКИ

В г. Шадринске (Уральская область) райсовет Автодора организовал шоферские курсы. Записалось 52 человека.

С самого начала работа курсов захромала. Курсанты не были разбиты на бригады. Соцсоревнование и ударничество отсутствовало. Планы занятий все время срывались. Кроме того, нужно отметить, что набор курсантов проходил без тщательного отбора. В процессе занятий выяснилось, что на курсы пролезли кулацкие сыночки, которые всячески срывали учебу.

Сейчас теоретическая учеба приходит к концу, а для прохождения практики нет машины. Ни одна организация не хочет брать курсантов на практику.

В будущем райавтодору нужно будет учесть все эти недостатки.

г. Шадринск

Наборный

МОЛОДЫХ ШОФЕРОВ НА РАБОТУ НЕ БЕРУТ

При Северокавказском крайавтодоре были организованы курсы шоферов.

Я окончил эти курсы к концу 1931 года. Получив удостоверение, я хотел поступить на работу. Но оказалось, что шоферов без стажа на работу не берут.

Для чего же мы готовим кадры? Я думаю, что существующему отношению к молодым шоферам нужно положить конец.

Ростов на Дону

Лысаков

Сочинский райсовет Автодора объявил месячник штурма бездорожья. Все коллективы Автодора включились в конкурс.

Райсовет выделил 3 премии: первая — автомашина на полном ходу, вторая премия — 300 руб. и третья премия — 200 руб.

Первая премия взята Солох-Аульским коллективом Автодора. Коллектив сумел втянуть в работу все трудовое население. Построено новых и отремонтировано старых дорог 28 км. На основе мобилизации масс вокруг месячника штурма, вовлечено в Автодор новых 160 членов. Организовано 6 новых ячеек. Втянуто 6 колхозов в юридические члены Автодора. Реализовано билетов 3-й лотереи на 300 руб. и займа 4-го, завершающего года пятилетки на 100 руб.

К 1 октября премия должна быть вручена Солох-Аульскому коллективу Автодора.

Сочи

Сняренко

В ПОМОЩЬ ПОСЕВНОЙ ОРГАНИЗОВАЛИ АВТОГЕННУЮ МАСТЕРСКУЮ

Симферопольский райсовет Автодора в помощь уборочной и посевной кампании организовал автогенную мастерскую.

Вся автогенная сварка производится в первую очередь по автомашинам, занятым на хлебоуборочной и посевной кампании, а также по с.-х. инвентарю для колхозов.

Имевшееся помещение не удовлетворяло требованиям. Сейчас помещение переоборудовано, имеется хороший генератор с полным комплектом оборудования.

Единственным недостатком является нехватка баллонов для кислорода.

Райсовет Автодора предполагает организовать группы автодорцев специально по изучению автогенного дела.

Симферополь

Гильдинерв

СЛОВА И... ДЕЛА

В Лабинском районе 29 сельсоветов. 19 из них обеспечены дорожными десятниками, но и там дело не движется. Десятники жалуются на сельсоветы, где на словах дорожному строительству придают большое значение, а на деле ссылаются на финансовые затруднения, недостаток тягла и т. д. Трудучастие населения совершенно не проводится.

Все это приводит к срыву планов дорожного строительства.

Президиум рика должен обсудить этот вопрос и дать конкретные указания своим сельсоветам.

Сев. Кав. край

П.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Журнально-газетное объединение

Уполн. Главлита В—39401 Техред Н. Свешников. Отп. в 7-й тип. «Искра революция» Мособлполиграф. Москва, Филипп., 13.
З. Т. 1148 Тираж 65.000 Ст. В. 5—178 × 260 мм. 1 бум. лист. Кол-во листов в одном бумажном листе 202.700
Выдание 1695. Журнал одан в набор 28 сентября, подписан к печати 15 октября. Принято типографией к печати 17/Х—32 г.