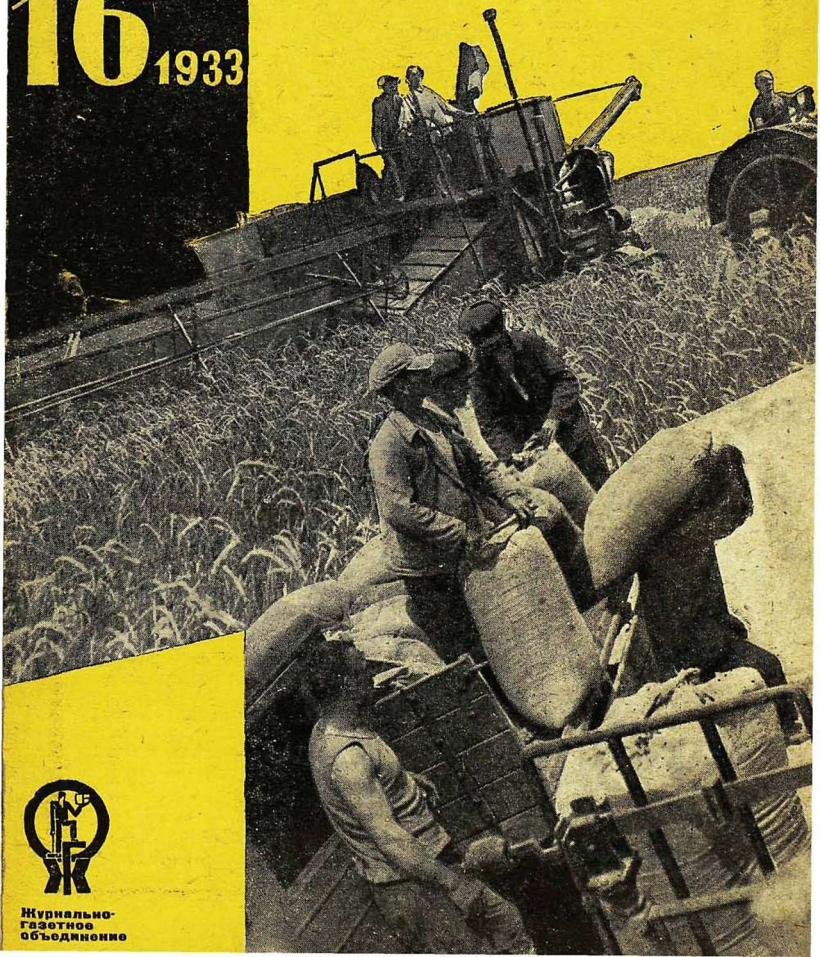


ЗА РУЛЕМ

16 1933



Журнально-
газетное
объединение



ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ
ЖУРНАЛ ВСЕСОЮЗНОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР
Шестой год издания
Редакция:
Н. Белая, А. Головкин, А. Горюнович,
В. Зарзар, М. Кольцов, Н. Осинский,
В. Рубцов, Т. Скачковская, проф. Е.
Чудаков, Н. Флакс, В. Фридман,
И. Халепский, А. Штейнер.
Отв. редактор — Н. Осинский.
ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

ЦС Автотора — Москва, Садовая
Кудринская, 17. Телеф. Д-1-50-82
РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страсти
бульвар, 11, тел. 3-31-91. Трам. А,
6, 15, 18, 23, 25, 29, 41.
Массово-тиражный сектор: тел.
5-51-69
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1933 год:
на год — 7 р. 20 к., 6 мес. — 3 р.
60 к., 3 мес. — 1 р. 80 к.

АВТОДОРОВЦЫ,

А. ЛЕЖАВА

ГОТОВЬТЕСЬ К ОЗИМОМУ СЕВУ!

В последние дни от работников Центрального совета Автотора, приезжающих с мест, приходится все чаще слышать хорошие отзывы о работе местных автодорожских организаций и, в первую очередь, низовых коллективов, вовлекающих массы в автодорожскую работу, особенно на помощь совхозам.

Это обстоятельство мы, конечно, отмечаем с большим удовлетворением. Однако более полное суждение по этому вопросу можем иметь лишь тогда, когда получим документальное подтверждение сдвигов в работе автодорожской низовки. Впрочем мы никогда не сомневались в том, что автодорожский актив выполнит свой долг и будет одним из активных участников мощного движения на помощь сельскому хозяйству, к которому призвали всех трудящихся нашего Союза партия и правительство.

Не все автодорожские организации прислали отчеты о своем участии в весенней посевной. Многие из поступивших отчетов не отличаются необходимой полнотой и обрисованностью. Судя по отчетам, работа, проделанная автодорожцами, в абсолютных размерах невелика, но по объему она значительно превышает результаты прошлого года. Это, конечно, свидетельствует о положительных сдвигах в автодорожской работе, о вовлечении автодорожскими организациями трудящихся масс в борьбу за урожай. Теперь самая настоятельная задача нашего актива — закрепить, углубить и расширить начавшееся движение в автодорожской организации.

Сейчас партия призывает нас начать подготовку к озимому севу теперь же, немедленно, и тут требуется показать нарастающие темпы массовой автодорожской работы.

В предстоящую озимую кампанию по плану 82,2 проц. озимого клена по Союзу должно быть засеяно совхозами и колхозами. На долю единоличного сектора таким образом приходится всего 17,8 проц.

Автодорожцы хорошо знают, что социалистическая реконструкция сельского хозяйства в корне меняет всю географию местных дорог, что старая дорожная сеть, обслуживавшая помещичьи хозяйства и деревню с миллионами индивидуальных крестьянских хозяйств, совершенно не приспособлена к обслуживанию современных совхозных и колхозных гигантов и не только потому, что старые дороги были фактически непролазными и непроезжими, но и потому, что самое направление этих дорог не удовлетворяет потребностей нынешнего сельского хозяйства.

Нужно ли объяснять автодорожцам, какое значение имеет для успехов озимого сева наличие дорог и их состояние?

Автодорожцы не могут пройти мимо вопросов как общего, так и местного практического значения. Меняется не только размер и характер сельскохозяйственных предприятий, меняется и самая география культур: происходит событие огромного хозяйственно-исторического значения — массовое продвижение пшеницы в северные и центральные районы нашего Союза. Это, в свою очередь, подчеркивает перед автодорожцами остроту новых дорожных проблем.

СОДЕРЖАНИЕ

А. ЛЕЖАВА. — Автодорожцы, готовьтесь к озимому севу	1
ДИРЕКТИВА ЦК И СОВНАРХОМА — Боевая путевка автодорожцам	2
БОЛЬШЕ МАССОВОСТИ. БОЛЬШЕ ОБЩЕСТВЕННЫХ МЕТОДОВ В АВТОДОРОЖСКОЙ РАБОТЕ	3
ШИРОКУЮ АВТОДОРОЖСКУЮ ПОМОЩЬ ОСЕННЕ-ЗИМНИМ ПЕРЕВОЗАМ	5
ОБРАЩЕНИЕ РАБОЧИХ ГОРЬНОВОСКОГО ЗАВОДА им. МОЛОТОВА КО ВСЕМ КОЛХОЗНИКАМ СОВЕТСКОГО СОЮЗА	6
М. СОЛОМОНОВ. — На основе решений ЦК о ж.д. транспорте — решительно перестроим работу автохозяйств	9
ПЕРВЫЕ ИТОГИ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА С ТРУДУЧАСТИЕМ НАСЛЕДИЯ	11
Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ. — Автоматическая коробка передач РЗО	14

А. РОДИОНОВ. — Борьба за качество советского грузозавка АМО-3	15
ЛИХТМАН. — Первый этап Москва-Ташкент пройден	16
Б. ВЕРИ. — Повышение квалификации шоферов обеспечит успех осенне-зимних перевозок в совхозах	18
АВТОМОБИЛЬ НА ДРОВАХ	20
ОБМЕНИВАЕМСЯ ОПЫТОМ ГАРАЖЕЙ	22
Инж. С. НОТОВ. — Ремонт в тяжелых условиях	24
НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ	28
ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ РАБСЕЛЬКОРЫ — АВТОДОРОЖЦЫ ПИШУТ	30
	31

На обложке. — Сверху — уборка ржи комбайном в немецком колхозе „Инициатива“ (Нижняя Волга). Снизу — сыпья хлеба на Чангарском сыпном пункте Гейничского района (УССР).
Фото Союзфото.

Август
1933 г.

16

ДИРЕКТИВА ЦК и СОВНАРКОМА — боевая путевка автодоровцам

Решения СНК и ЦК о железнодорожном транспорте должны приковать к себе внимание всех автодоровцев, ибо безрельсовый и железнодорожный транспорт связаны между собой прочной органической связью передвижения товарных масс и пассажиров из одних районов в другие. Согласованные действия обоих видов транспорта, дисциплина труда и высокое качество работы являются необходимыми условиями правильных и срочных перевозок.

Состояние подъездных путей к железным дорогам, работа автотранспорта по подвозке груза к станциям железных дорог и по вывозу грузов со станций, сдача железным дорогам и приемка от них грузов в исправном состоянии — все это единое дело, организации которого требуют партия и правительство и в котором автодоровцам принадлежит достаточная ответственная роль.

Основные недостатки в работе ж.д. транспорта, подчеркнутые в постановлении СНК и ЦК, в одинаковой мере присущи и автотранспорту, который несомненно нуждается в перестройке.

Укрепление технического руководства важнейшими производственными участками, перемещение значительной части инженеров и техников из аппаратов на линию, борьба с авариями, борьба за твердую трудовую дисциплину и правильное нормирование выработки и расценок — задачи, остро стоящие перед автохозяйством Союза.

Автодорожные организации, особенно на крупных автобазах и в гаражах, а также автотранспортные предприятия и организации, должны сделать все необходимые выводы из постановления СНК и ЦК о ж.д. транспорте,

беря на себя инициативу в борьбе за перестройку работы автохозяйств.

Особенно значительной является роль автодоровцев-железнодорожников в выполнении постановлений СНК и ЦК о железнодорожном транспорте. Автодоровцы-железнодорожники должны поставить перед собой задачу — занять место в первых рядах железнодорожников, сознательно и активно проводящих в жизнь требования партии и правительства о перестройке ж.д. транспорта на новых началах.

Железнодорожник-автодоровец особенно четко должен понимать огромные и сложные задачи, поставленные перед транспортом. Автодоровец должен быть носителем лучших методов и навыков общественно-организованного и политически осознанного выполнения практических заданий партии и правительства.

«Рост поручков, увеличение перевозок, рост здоровых и отремонтрованных паровозов и вагонов, рост всех показателей работы ж.д. транспорта — вот по этим именно признакам партия и правительство будут в первую очередь судить о действительной перестройке работы на транспорте, вот чем будут измеряться действительные успехи реализации постановления СНК и ЦК партии». (Из передовой «Правды» от 27 июля 1933 г.)

Автодоровцы-железнодорожники, — в первые ряды по выполнению этой директивы! Вам больше дано, вы общественники на ответственном фронте социалистического строительства, поэтому вы несете и больше ответственности за успех дела.

Руководящие органы Автодора на местах должны немедленно включиться в эту борьбу и рапортовать о своих достижениях Центральному совету в сроки, установленные ЦС. Автодоровец

В связи с новыми методами обработки полей пересматриваются и сроки подготовки к полевым работам в озимую кампанию.

Все эти соображения побудили Центральный совет Автодора разработать по научно-обоснованным методам вопрос о составлении типовых схем дорожных планов применительно к реконструируемому сельскому хозяйству. Это же обстоятельство побуждает Центральный совет Автодора обратить внимание всех местных автодорожских организаций на необходимость самого тщательного изучения местных конкретных задач строительства и содержания дорог, условий борьбы за успешное проведение озимого сева, чтобы найти наилучшие пути обслуживания его как по линии дорожных работ, так и организации ремонтных бригад, мастерских для автотранспорта, тракторного парка, сельскохозяйственного оборудования и дорожных машин и инструментов.

Для правильного составления своих конкретных планов автодорожские организации должны быть теснейшим образом связаны с местными руководящими партийными и советскими органами, а также руководящими органами МТС, совхозов и колхозов. Только при этом условии автодорожские активисты могут рассчитывать на то, что мобилизуемые ими массы трудящихся будут поставлены именно на те участки работы, которые имеют первоочередное значение для нашего сельского хозяйства и для предстоящей озимой кампании в частности.

Каждая автодорожская организация, которая мобилизовала в весеннюю посевную кампанию сотни автодоровцев и добилась положительных результатов в борьбе за успешное проведение сева, должна приложить все старания к тому, чтобы удвоить и утроить количество автодоровцев — участников озимого сева и в той же пропорции улучшить качество производимой работы. Как и в весенний сев, нужно сейчас же приступить к составлению конкретных планов работ каждого коллектива и бригады. Эти планы обязательно должны быть согласованы с планамиготавливаемых работ по озимому севу МТС, колхозов и совхозов.

Организуя массы на производственные очередных хозяйственных работ, повышая политический уровень мобилизуемых масс, разоблачая классового врага и ведя с ним решительную борьбу, автодорожская организация этим самым подготовит прочный фундамент для дальнейшего развития массовой работы, для укрепления своих позиций на автодорожном фронте и для дальнейших побед социалистического строительства.

БОЛЬШЕ МАССОВОСТИ, БОЛЬШЕ ОБЩЕСТВЕННЫХ МЕТОДОВ

В АВТОДОРОВСКОЙ РАБОТЕ

История политической партии не знает примеров такой силы и мощи, какие являет наша партия в самом акте чистки. И это не случайно, это заложено в самой природе нашей партии и отличительных чертах ее от всех существовавших и существующих партий в мире.

Очищение рядов партии — необходимый процесс, такой же, как процесс очищения здорового организма от нездоровых элементов.

(Л. Каганович)

Чистка членов партии — работников Центрального совета Автодора проходила при огромной активности всех работников аппарата и отдельных активистов-автодоровцев. Результаты работы комиссии по чистке — огромный воспитательный материал, показывающий, как отдельные коммунисты и вся партийная организация Центрального совета Автодора понимают свои задачи на том участке работы, куда их послала партия.

Автодор — организация советской общест-венности. От работающих здесь коммуни-стов в первую очередь нужно требовать уме-ния работать методами, характерными для об-щественной организации.

Этого важнейшего основного требования отдельные работники Центрального совета не поняли. Ряд секций замкнулись в себе, не сумели образовать активом добровольцев-общественников, проводили свою работу чисто ка-бинетными, ведомственными методами.

В аппарате Автодора большое несоответст-вие между задачами, стоящими перед ним, и их выполнением.

В значительной мере этому содействовала атмосфера беспринципной склоки и грызни между отдельными руководителями работниками ЦС Автодора. Во время чистки с нагляд-ностью выявилась неработанность между пар-тийной организацией и руководством.

В этой атмосфере взаимного непонимания, отсутствия живой связи с широкими массами автодоровцев, с активом имели место бюрократизм, комчанство, разбазаривание лотерейных фондов и элементы самоснабжения.

В самое последнее время в связи с приходом в Автодор ряда новых работников, испытан-ных большевиков, намечается известный пере-лом и оздоровление в работе о-ва. Проведено сокращение штатов, улучшается и упро-щается структура аппарата. К таким людям можно отнести т. Сулимову, биография кото-рой, рассказанная на чистке, полна моментов революционной борьбы и крепкой хозяйствен-ной работы. Тов. Сулимова сумела в короткий срок значительно упорядочить работу аппа-рата Автодора.

Однако сдвиги только намечаются, улучше-ние работы далеко не достаточно, и выводы комиссии по чистке должны быть положены в основу коренной, решительной перестройки всей работы Автодора.

Работу аппарата характеризуют живые лю-ди. Перейдем к характеристике некоторых ра-ботников Автодора, прошедших перед комис-сией по чистке.

Тов. Скорняков, член партии с 1895 г. Он руководитель важнейшей, ведущей в Автодоре дорожной секции. Биография т. Скорнякова чрезвычайно интересна и поучительна для мо-лодых членов партии. Она восходит к прош-

Недавно закончилась чистка партийной организации Цент-рального совета Автодора. На снимке — выступление председа-теля комиссии по чистке т. Магидова

Фото С. Блохина (Союзфото)



лему столетию, к первым рабочим кружкам, зарожденно большевистской партии. Но и т. Скорнякову за время его работы в Автодоре (7 месяцев) выступающие товарищи ставят в вину отсутствие массовости, отсутствие общественных методов в работе. Работа т. Скорнякова в дорожной секции вызывает критику выступающих товарищей. Наконец, переводая «Правды» от 13 июня резко ставит вопрос о бездействии Автодора в дорожном строительстве, что в первую очередь относится к дорожной секции, возглавляемой т. Скорняковым.

Обстановка в Центральном совете Автодора и нездоровые взаимоотношения внутри аппарата, в частности между т. Скорняковым и руководством в лице тт. Лисовского и Рубцова, несомненно также сыграли отрицательную роль в плохой работе дорожной секции.

С особым вниманием комиссия по чистке подошла также к работе агитмассового отдела. Работу этого отдела, возглавляемого коммунистом т. Окушко, никак нельзя признать удовлетворительной. На вопрос о том, сколько в секции активистов, т. Окушко отвечает: пять человек. — А сколько членов Автодора? — Не то полтора, не то два миллиона, точно не знаю.

В изданных Автодором брошюрах ничего нет о работе в национальных республиках и о работе с национальностями. Это серьезное упущение.

Тов. Рубцов, ответственный секретарь Автодора, пришел сюда из армии, с великолепной незапятнанной репутацией. Тов. Рубцов на работе проявил себя как преданный и добросовестный работник, но на самом уязвимом участке автодорской работы — лотерейном — не проявил достаточной большевистской твердости. Отсюда — факты разбазаривания лотерейных фондов и, в некоторой части, — самоснабжения.

С огромным напряжением, при повышенной активности собравшихся, проходила чистка заместителя председателя ЦС Автодора т. Лисовского.

Биография т. Лисовского полна ярких моментов. Это биография профессионального революционера, борца, пропагандиста и агитатора.

Между тем целый ряд выступавших товарищей очень резко критиковал т. Лисовского, указывая на его чрезмерную грубость, нечуждость к живым людям и отрыв от рабочих масс. Многие говорили о том, что т. Лисовский очень слабо воспринимает самокритику.

Тов. Лисовский в своей автобиографии сам указал на то, что он не общается с рабочими массами.

Тов. Лисовский был прикреплен к комсомолу, но на комсомол не влиял и не смог повести его за собой.

Все эти недостатки т. Лисовскому надо, несомненно, исправить, а коллективу — ему помочь в этом.

Особенно колоритной является фигура заведующего заочным учебным комбинатом т. Косьякина. Этот вялый равнодушный бюрократ был поставлен во главе огромного дела, связанного с десятками тысяч разбросанных по всему Союзу рабочих и крестьян, жаждущих получить знания по автоделу и переквалифицироваться на шофера и механика.

Десятки тысяч писем приходили из разных концов необъятного Советского союза в комбинат с просьбами, надеждами и сомнениями. Эти письма зачастую сваливались в корзину без просмотра. Заочники не получали ответа, не получали лекций. «Правда» вынуждена была отметить эти безобразия на своих страницах. Налет легкой кавалерии подтвердил бездушное отношение к письмам рабочих. Имеется давнишнее постановление бюро ячейки и фракции Центрального совета о снятии Косьякина с работы, но он благополучно здравствует по сей день на той же должности директора комбината, где его и застала чистка.

Тов. Печерский — молодой член партии и молод отроду. На работе в ЦС он ни с партийной, ни с хозяйственной стороны ничем себя не проявил.

Здесь, в обстановке острого недостатка в людях, он становится секретарем партийной ячейки, секретарем лотерейного комитета, зам. ответственного секретаря ЦС, а во время отсутствия т. Рубцова выполняет обязанности ответственного секретаря. Тов. Печерский, по единодушным отзывам выступавших, является собой образец комчанства, упоения административной властью и служебным положением. При т. Печерском имели место разбазаривание лотерейных фондов и продажа ответственным работникам вещей из этого фонда. Конечно, т. Печерский и себя не забывал и отпустил себе вещей на изрядную сумму.

Партийная организация ЦС в целом оказалась не на высоте положения; в атмосфере склок и взаимной грызни между отдельными ее членами она не нашла правильного большевистского пути. Она почти не занималась производственными вопросами и во-время не одернула отдельных членов партии, отклонившихся от большевистской линии поведения, не подтянула отстающих, не указала подходящего места зарвавшимся.

И комиссия по чистке принуждена была вынести суровое решение, произвести болезненную, но оздоравливающую операцию: восемь человек из рядов партии исключены, двое переведены в кандидаты.

Партийная чистка, всколыхнувшая всю массу работников Центрального совета Автодора, несомненно окажет огромное оздоравливающее влияние на весь аппарат ЦС, а через него и на все о-во, и Автодор станет доподлинной массовой организацией, опирающейся на широкий общественный актив и развивающей свою работу путем общественных методов.

„Наша партия очищает себя для того, чтобы стать еще более боеспособной, чтобы отточить себя, чтобы партийный молот лучше выковывал, чтобы наш аппарат лучше работал“.

Л. Каганович

ШИРОКУЮ АВТОДОРОВСКУЮ ПОМОЩЬ ОСЕННЕ-ЗИМНИМ ПЕРЕВОЗКАМ

Вслед за зерноперевозками автотранспорт должен включиться в другую исключительной важности кампанию — в осенне-зимние перевозки. Кампания эта длительная и едва ли не самая ответственная для автотранспорта, ибо от четкости и продуктивности его работы зависит своевременное снабжение городов продуктами сельского хозяйства и снабжение промышленности материалами.

Осенне-зимние перевозки по существу являются завершением борьбы за урожай, борьбы за улучшение снабжения трудящихся продуктами питания. Заготовительная работа может быть сведена на-нет, если автотранспорт (а также железнодорожный и водный транспорт) не справится со своей задачей, не освоит данных ему заданий.

В каком состоянии находится автопарк накануне осенне-зимних перевозок?

Нужно, прежде всего, отметить, что за последние годы в основном ядре автопарка СССР обновлен, подавляющее большинство машин имеет эксплуатационный стаж не более двух лет. Парк в целом состоит из стандартных машин, что значительно облегчает ремонт и открывает исключительные перспективы в рациональной эксплуатации парка.

Техническая и материальная база автопарка также значительно улучшилась за последние годы. Достаточно сказать, что в строительстве гаражей и ремонтных мастерских вложено 200 млн. рублей.

И все же, несмотря на эти благоприятные обстоятельства, автопарк работает неудовлетворительно. Число ходовых машин в большей части автохозяйств за последнее время снизилось до 50 проц., т. е. половина автопарка не работает. Естественно, что при таком коэффициенте использования он не в состоянии выполнить предъявленные ему планы грузооборотов.

Может ли автопарк встретить осенне-зимние перевозки с такими «показателями»? Безусловно, нет. И перед всеми грузовыми автохозяйствами теперь же встает неотложная задача: выправить положение, увеличить ходовой парк, улучшить ремонт машин и пр.

Что же практически должны предпринять автохозяйства, чтобы во всеоружии встретить осенне-зимние перевозки?

В этом смысле заслуживает всяческого внимания инициатива Ленинграда.

С 1 августа в ленинградских автохозяйствах проводится конкурс колонн и бригад на лучшее проведение осенне-зимних перевозок. Проведение такого рода конкурсов на местах позволит мобилизовать внимание автоработников к задачам осенне-зимних перевозок, усилить выпуск машин на линию, укрепить трудовую дисциплину, улучшить систему эксплуатации автомашин.

Для обеспечения успеха осенне-зимних перевозок всем автохозяйствам, по примеру автоработников города Ленина, нужно провести

массовую самопроверку соцсоревнования, ударничества и бригадного хозрасчета.

Чтобы вызвать и воспитать на автотранспорте своих Изотовых, чтобы укрепить ряды автоработников, необходимо произвести самопроверку рядов ударников, проверить степень выполнения ими своих обязательств и хозрасчетных договоров, включив в них конкретные мероприятия по улучшению подготовки и проведению осенне-зимних перевозок.

Партийным и профессиональным организациям и администрации необходимо принять все меры к тому, чтобы на предпринятии абсолютно прекратились прогулы, пьянство, опоздания при выходе на работу и т. д.

Самая беспощадная борьба должна быть объявлена аварийщикам. Авария на автотранспорте, зависящая большей частью от квалификации водителей, от трудисциплины среди них, от степени их умения управлять машиной, от наличия среди шоферских кадров «лихачей» и т. п., должны быть в корне искоренены.

Вот, в основном, те мероприятия, которые следует провести в жизнь автохозяйствам в порядке подготовки к осенне-зимним перевозкам.

Авторботники Ленинграда, принимая на себя конкретные обязательства в связи с осенне-зимними перевозками, вызывают последовать их примеру авторботников Москвы, Харькова, Свердловска, Ростова-на-Дону и других городов, и этот вызов должен быть принят безоговорочно.

План осенне-зимних перевозок может быть выполнен лишь в том случае, если на автопредприятии буквально все работники — начиная с директора и кончая баллонщиком — усвят свою работу, уdesятят энергию, отдадут себе отчет в важности кампании. Каждый участок работы должен быть проверен, каждый работник должен образцово подготовиться к перевозке осенне-зимних грузов, чтобы с честью выполнить порученную ему работу.

За успех осенне-зимних перевозок отвечают не одни авторботники, но и местрановская общественность и, в первую очередь, — автодорожская. Автодор неплохо участвовал в посевной: тысячи отремонтированных деталей машин, сотни отремонтированных тракторов и автомобилей и пр. — наглядные свидетели энтузиазма автодорожцев. Автодор энергично борется и за урожай. Свою энергию и энтузиазм автодорожцы должны будут переклочить на помощь осенне-зимним перевозкам.

Форма помощи общезвестна. Это — участие автодорожских коллективов в ремонте автомашин, организация контрольных постов за продвижением грузов и т. п.

Не медля ни одной минуты, автодорожская общественность обязана включиться в подготовку к осенне-зимним перевозкам. Этого требуют от них директивы партии и правительства. Этого требуют интересы социалистического строительства.

ОБРАЩЕНИЕ РАБОЧИХ

ГОРЬКОВСКОГО ЗАВОДА им. МОЛОТОВА

КО ВСЕМ КОЛХОЗНИКАМ Советского Союза

УБОРКА вооружена передовой техникой

Мы знаем, товарищи колхозники, о ваших замечательных успехах на севе. Пролетарское государство делает все, чтобы вы убрали еще лучше, чем посеяли. Комбайны, тракторы, автомобили, десятки тысяч новых сложных машин пошли на ваши поля. Никогда еще уборка не была вооружена такой передовой техникой.

Немало трудов положили для этого и мы, рабочие автомобильного завода им. Молотова. Из нашего рапорта ЦК ВКП(б) и Совнаркому вам наверно известно о нашей победе: мы перевыполнили программу первого полугодия. Мы дали: 6507 грузовиков вместо 6400; 2620 легковых машин вместо 2500; 7703 мотора для комбайнов вместо 7600; почти на 30 млн. запчастей.

И все это главным образом для машино-тракторных станций, для колхозных полей. С большого конвейера нашего завода ежедневно сходит до 100 автомобилей, а ведь еще совсем недавно, в январе, мы давали не больше 50.

А каково у Форда? На заводах американского автомобильного короля жизнь замирает. Не до машин разоряемому американскому фермеру! Под жестокими ударами общего и сельскохозяйственного кризиса миллионы трудящихся крестьян в странах капитала попадают в объятия невероятной нищеты, разорения и голода; хозяйство их неудержимо падает; капиталистические правительства «озабочены» сокращением посевных площадей и уничтожением «излишков» хлеба, мяса, шерсти, обуви — уничтожением «излишков» в то время, когда голодают миллионы безработных, миллионы разоренных тружеников земли. Вот что происходит в лагере буржуазии!

Наш завод растет. Мы можем похвалиться и удешевлением автомобиля. В прошлом году грузовик обошелся нам в среднем 9700 рублей, а сейчас — меньше 5500 руб.

КАК мы добились этих успехов?

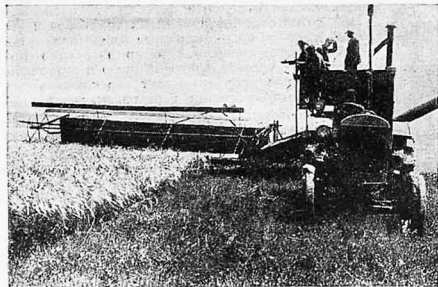
Нелегко они нам дались. Одно время на заводе были большие перебои. Мы задождали сотни автомашин. Центральный комитет нашей партии дал резкую критику работы завода, указал нам верные пути. Мы бодро, по-ударному, взялись за дело и быстро подтянулись. В горячие дни сева у нас была своя страда: мы, как черти, дрались за возвращение долга стране.

Вспомните слова т. Сталина: «Реальность нашей программы — это живые люди, это мы с вами, наша воля к труду... Наша решимость выполнить план». Золотые слова! Меткие и правильные! У нас на заводе тысячи таких людей. Взять хотя бы бригаду **Мироньчева**. Вместо 100 автомобильных рам в день бригада в июне давала по 170. Ударники снизили стоимость автомобильной рамы с 12 руб. до 5.

Или возьмем бригаду **Кутырева**. Она побила американский рекорд: один штамп на заводе Форда дает 39 поршней в час, а бригада **Кутырева** — 41. А по качеству, по чистоте отливки наши поршни не только не уступают американским. Еще пример: в прессовом отделе образовался прорыв. Когда подбросили металл, ударники **Сиунов, Гуров, Мороз, Панасюк, Мартьянов** работали по две смены. Это было 30 июня — последний день первого полугодия. В 10 утра 1 июля программа была выполнена полностью.

Многое могли бы мы рассказать о работе наших ударников, о бригадах **Смирнова, Котова, Гарамова** и других.

Наш завод еще молодой. Он пущен в январе п. г. За этот срок мы освоили массовое производство полугорючковых грузовиков, легковых автомобилей комбайновых моторов. Теперь мы уже осваиваем производство автобусов, специально для усиления связи между районным центром и деревней, между колхозом и МТС.



Комбайн на зерноуборке

Фото Савченко (Союзфото)

Мы овладеваем массовым производством «пикапов» — «колхозниц», как их называют у нас на заводе. Это новая интересная машина. Полугрузовая — полудекавая, она одновременно с перевозкой 8 человек берет горючее, воду и запчасти для тракторов и сельскохозяйственных машин. Скорость ее — до 100 км в час.

Все эти машины идут главным образом в деревню.

Вот почему мы чувствуем величайшую ответственность перед урожаем. Вот почему напряженно и ударно мы работали у станков. Вот почему наша производственная победа особенно радостна 25-тысячному коллективу молотовцев.



...Так заботятся о строительстве дорог в Татановском сельсовете, Тамбовского района. На снимке — застрявший автомобиль возле с. Куксово, Татановского сельсовета

Фото Н. Мамаева

УЛУЧШАЙТЕ РАБОТУ СОРЕВНОВАНИЕМ!

Товарищи колхозники! Мы справились с заданием партии и правительства. Мы большевистски выполнили свои обязательства перед уборочной.

Шумят колосся. Просторны колхозные поля. Люди, жатки, лошади, тракторы, комбайны, автомашины вышли навстречу обильному урожаю. Мы призываем вас, товарищи колхозники, работать на косовице и молотбе так же, как работают тысячи ударников на нашем заводе.

Будьте бдительны! Больше классового чутья! Изгоняйте из своих рядов наших общих классовых врагов — кулака, вора, вредителя. Не допускайте к полю, на ток, к машине, к амбару эту подлую троицу, этих заклятых ненавистников колхозного строя.

Зорко оберегайте урожай! Глядите в оба! Ни один колос не должен попасть в руки снопокорадов, колосорезов, расхитителей народного добра.

Уберите хлеб без потерь! Помните, что колос килограмм бережет, а килограмм — центнер.

Ни на минуту не забывайте свою первую обязанность: в установленные сроки сдать хлеб своему рабоче-крестьянскому государству. С первого же обмолота везите зерно на элеватор — зерно высшего качества, достойное нынешнего урожая! Мы требуем от вас выполнения ваших обязательств по хлебопоставке так же добросовестно, как мы выполняем свои обязанности по автомашинам.

Всю свою работу улучшайте и ускоряйте социалистическим соревнованием! Мы на собственном опыте убедились, как соревнование и ударничество творят чудеса. Только благодаря соревнованию мы перевыполнили свою программу.

Добросовестным, честным, ударным трудом, под руководством коммунистической партии и ее великого вождя т. Сталина, вы быстро добьетесь зажиточной, сытой, культурной жизни в колхозе.

„НЕ ТРУДЯЩИЙСЯ — НЕ ЕСТЬ!“

В странах капитализма богатство кучки паразитов рождает нищету и смерть миллионов. У нас для паразитов один закон: не трудящийся — не ест. Мы создаем урожай и радуемся ему; нам нужен хлеб для миллионов рабочих; нам нужен хлеб для того, чтобы укреплять обороноспособность страны; нам нужен хлеб, чтобы сделать всех колхозников зажиточными. Будем же помнить об этом, товарищи!

Машина помогает вам вырастить больше хлеба, она облегчает труд хлебороба. А хлеб, в свою очередь, нужен для того, чтобы быстрее двигать вперед все наше народное хозяйство, чтобы еще больше создавать машин. Без мощной индустрии немыслим был бы колхозный строй.

Товарищи, только один наш завод им. Молотова способен давать ежегодно десятки тысяч автомашин. Вот какое мощное оружие вслед за трактором и комбайном ставит социалистическая промышленность на службу колхозам. Сумейте же правильно, умело, по-хозяйски использовать каждую автомашину в своем производстве.

ГОТОВИТЬ КУЛЬТУРНУЮ ПРОЕЗЖУЮ ДОРОГУ!

Автомобилю прежде всего нужна культурная дорога. Мало, ничтожно мало, у нас хороших дорог! От проклятого прошлого остались у нас глухие бездорожье, ухабы, овраги, выбоины — враги машины. Не то что осенью, в непролазную грязь, а и летом зачастую не проехать! Влезет машина в рытвину, буксует, берешь первую скорость, с трудом вытянешь, а через минуту снова влянешь.

Мы считаем позором для секретаря ячейки и председателя колхоза, если дорогам не уделяется внимания. Маленькая кочка, небольшой ухаб намного сокращают жизнь автомобиля. Мы просим газету «Социалистическое земледелие» заносить на черную доску тех, кто не борется за хорошую дорогу, кто дает дорогам разрушаться.

Надо покончить с отсталостью дорожного дела от всего нашего социалистического строительства. Можете ли вы, колхозники, сказать, что строительство дорог соответствует темпам выпуска автомобилей? Навстречу автомобилю вы должны готовить культурную проезжую дорогу, стренить мосты, ставить на дорогах вешки. Вешки — это не мелочь! Сколько труда стоит шоферу, попавшему в незнакомую местность, найти нужную ему дорогу! Он спрашивает встречных людей, его направляют: «прямо, потом сверните направо, потом налево...» Эти путанные указания сбивают

шофера с дороги. Ему надо проехать 30 км, а он делает лишних 10—15 км, чтобы только найти дорогу. А ведь простая вешка избавила бы от этих лишних дорогостоящих пробегов.

ОКРУЖИТЕ АВТОМОБИЛЬ ПОДЛИННОЙ ЗАБОТОЙ

Товарищи политотдельцы, ударники МТС, шоферы! Плохо еще, очень плохо используют во многих местах автомобили. Разве неверно, что машины нередко работают только с половинной нагрузкой, что часты холодные пробег и поломки, велики простои? Разве неверно, что кое-кто смотрит еще на автомобиль как на второстепенную подсобную машину? Разве неверно, что ремонт автомобиля отодвигается в хвост, что к рулю частенько допускают кулака и разгильдяя?

Не годится это, товарищи! Мы требуем от вас социалистического отношения к автопарку. У хорошего водителя автомобиль может прослужить много лет, а у нас нередко бывает так, что машина, прослужив только несколько месяцев, уже требует капитального ремонта.

Мы требуем от вас: положите конец безнадзорности автопарка, дайте ему ответственного, квалифицированного хозяина, начальника колонны, бригадира. Окружите автомобиль заботой и вниманием, оградите его от кулацкой вредительской руки! Сажайте за руль только проверенных, преданных нашему общему делу людей, знающих и любящих машину!

Товарищи шоферы! Мы выполняем лозунг т. Сталина, мы овладели техникой массового производства автомашин. Мы оказали техническую помощь МТС — направили туда 100 инструкторов и монтеров. Мы вправе требовать от вас освоения автомобиля, овладения техникой его ремонта, ухода и управления.

На вас лежит большая ответственность за своевременную переборку миллионов тонн зерна, свеклы, хлопка. Вы должны честно и добросовестно выполнить свои обязательства перед государством и колхозами. Во время уборки каждая машина должна работать в две смены. Никаких холодных пробегов, никаких простоев! Выполняйте добросовестно правила технического ухода за машиной, следите за системой смазки, во-время меняйте

масло в картере, почаще проверяйте подтяжку гаек и болтов. Мойте машину!

Ваша прямая обязанность — беречь и экономно расходовать резину, запасные части, горючее и масла. Помните, товарищи, что это ценнейшая государственная собственность.

МЫ ВЫПОЛНИМ ПРИЗЫВ т. СТАЛИНА!

Со своей стороны, мы обязуемся с еще большей настойчивостью бороться за автомобилизацию страны. Мы принимаем на себя обязательства:

во втором полугодии выпустить 17 300 автомобилей против 9 100, выпущенных в первом полугодии;

дать 5 300 моторов для комбайнов и на 30 млн. руб. запчастей;

выпустить до января 250 автобусов специально для деревни и 400 «пикапов» («колхозниц»);

с 1 октября отгружать все автомашины обязательно с инструкциями о порядке ухода и управления;

взять еще больший разгон в производстве во втором году второй пятилетки. Не позже первого квартала 1934 г. полностью освоить проектную мощность завода первой очереди и довести среднесуточный выпуск в переводе на грузовики до 230 машин против 164 сейчас.

Мы обязуемся улучшить качество автомашины, всех ее частей, вплоть до дверных ручек и замков. В сентябре мы созовем конференцию потребителей и вместе с вашими представителями обсудим способы совершенствования советского автомобиля. Мы считаем делом своей чести выпускать автомобили по качеству лучше американских, полностью отвечающие требованиям социалистического хозяйства.

Мы выполним призыв великого капитана Страны советов т. Сталина: посадить СССР на автомобиль. Поручкой тому мы сами, живые люди, наша воля и готовность к победе.

Да здравствует наш вождь т. Сталин! Да здравствует вторая пятилетка, пятилетка построения бесклассового социалистического общества! Да здравствует непобедимый колхозный строй!

Подписи рабочих-ударников завода.

ОБРАЩЕНИЕ РАБОЧИХ ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА — В МАССЫ КОЛХОЗНИКОВ!

В обращении рабочих Горьковского автозавода им. Молотова ко всем колхозникам Советского союза с особой настойчивостью выдвигаются важнейшие задачи миллионов колхозников в борьбе за высокий урожай, за своевременную и полную хлебосдачу, за социалистическое соревнование и ударничество.

С необычайной ясностью и убедительностью в обращении говорится о необходимости правильно, умело, по-хозяйски использовать каждую автомашину, окружить автомобиль заботой и вниманием, сажать за руль только проверенных людей, знающих и любящих машину, готовить навстречу автомобилю культурную проезжую дорогу, строить мосты.

Все эти задачи, написанные и на знамени автодорожных организаций, должны быть широко популяризованы среди колхозных масс, особенно сейчас, в период уборочной и хлебозаготовительной кампаний.

Обращение рабочих Горьковского завода автодорожцы должны довести до каждого колхозника, до каждого ударника МТС и шофера.

Автодорожные организации при колхозах, совхозах и МТС, помните о своей роли — роли застрельщиков в борьбе за выполнение этих задач. Служите примером в овладении техникой ремонта, ухода и управления машиной, в борьбе с бездорожьем.

Колхозники — ударники социалистических полей, при активном содействии и непосредственном участии автодорожных организаций сумеют достойно ответить на обращение горьковцев — обильным высококачественным урожаем, решительной борьбой с потерями, полным выполнением обязательств по хлебопоставкам, развернутым соцсоревнованием, заботой об автомобиле, решительным наступлением на бездорожье.

НА ОСНОВЕ РЕШЕНИЙ ЦК О Ж.-Д. ТРАНСПОРТЕ РЕШИТЕЛЬНО ПЕРЕСТРОИМ РАБОТУ АВТОХОЗЯЙСТВ НА 2-й АВТОБАЗЕ СОЮЗТРАНСА

Постановление ЦК и Совнаркома о Донбассе и о ж.-д. транспорте полностью относится и к автотранспорту. Здесь также направляется реорганизация управления, решительная борьба с методами бюрократически-канцелярского руководства, передвижка специалистов, засевавших в канцеляриях, ближе к решающим местам производства и эксплуатации.

Как реагируют наши автохозяйства на постановление ЦК и Совнаркома о ж.-д. транспорте? В какой мере и какими темпами они перестраивают свою работу?

Мы обследовали 2-ю автобазу Союзтранса. Что же показывает ее работа?

За первое полугодие 1933 г. план грузооборота во 2-й автобазе недоволен на 14,2 проц.

При резком недовыполнении плана сильно растут административно-хозяйственные, коммерческо-эксплуатационные и общезаводские расходы.

В первом полугодии фонд зарплаты по гаражу использован на 110,9 проц., а по коммерческой эксплуатации — на 109,5 проц. Причины заключаются в том, что база «не уложилась в плановые нормы».

Имеются перерасходы также и по статьям, относящимся непосредственно к производству. По бензину плановый коэффициент 4,22, а фактический—4,75.

Специалисты из отдела технической эксплуатации и других не пытались спуститься вниз, присмотреться вплотную, по какой причине происходит перерасход бензина. Больше того, «администрация» отдела технической эксплуатации до сих пор не установила точных норм расходования бензина каждой машиной.

В начале года по хозрасчетным договорам шоферы получали премии за экономию бензина. Но затем от хлопотливого дела с учетом и выдачей премий отказались и одновременно перестали производить удержания за перерасход бензина согласно новому колдоговору.

Ни удержаний, ни премий. В результате перерасход бензина за полугодие составил 1 866 кг.

Так же плохо обстоит дело с использованием резины. Прикрепление резины произведено только по 40 машинам, при этом учет крайне неточный. В сущности, резина обезличена, рекламаций нет при значительном спасании заведомо плохих покрышек.

И опять-таки не было случая, чтобы специалисты «подлежащего» отдела спустились к машинам и непосредственно, в пунктах эксплуатации, добились прикрепления резины ко всем машинам.

Отмечается рост простоя машин (8,1 проц. от общего количества работы парка), главным образом вследствие технических неисправностей. Это теснейшим образом связано с тем, что большинство машин обезличено, что на базе не ведется борьба за внедрение строенной езды.

План ремонта за полугодие выполнен всего на 90,3 проц. Недовыполнение плана ремонта машин и крайне плохое качество ремонта са-

мым непосредственным образом сказываются на выполнении плана грузооборота. Очень часты случаи возвращения машин с линии из-за недоброкачественного ремонта. Межремонтный пробег значительно ниже нормы.

Такого рода «качественные» и количественные показатели при росте административных и всяких других непроизводительных расходов вызывают значительное повышение себестоимости эксплуатации автотранспорта.

Себестоимость тонны-километра выражается в 63,81 коп. против плановых 60,99 коп.

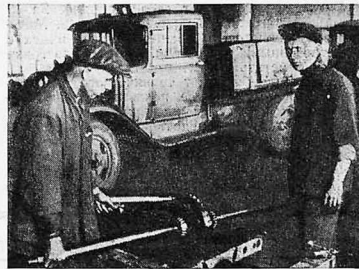
В первом квартале на автобазе было 104 ИТР, во втором — 130, количество, немалое для такого сравнительно небольшого предприятия. Но подавляющая часть ИТР сидит в аппарате за составлением сложных форм учета, отчетности и показателей.

Автобаза располагает сложной бюрократической структурой управления. Усиленное бумажное «делопроизводство» создает средостение между руководством, производством и эксплуатацией.

Территориально как-будто небольшое расстояние отделяет канцелярию и аппарат автобазы от ее основных и решающих производственных точек. Стоит только выйти и посмотреть. Но такова уже «емкость» аппарата — он целиком поглощает специалистов, особенно если они охотно зарываются в бумажные вороха от шума и тревог производства.

В важнейших оперативных отделах инженеры и техники порой с большим производственным стажем сидят и подсчитывают пройденные тонно-километры, машино-смены, часто дублируя работу планового отдела. Даже в производственном отделе, в котором до 30 проц. всех ИТР автобазы, подавляющая часть их не выходит за пределы аппарата отдела.

Можно было бы подумать, что хоть по крайней мере учет, отчетность, план, измерители здесь на высоте. Но это далеко не так.



В мастерской «совхоза Искра» (Н. Волга, Урюпинский район) готовят автотранспорт к уборочной кампании. На снимке — разборка деталей грузовика для ремонта

Шоферы, например, жалуются, что на автобусах разные измерители, которые вводят их в заблуждение. Зарботок подсчитывается в условном километраже, а план — в фактическом. Шоферы считают, что они перевыполняют план, оказывается, они его по другим измерителям систематически недовыполняют.

Ударники, согласно одного измерителя, развенчиваются на основании показаний другого измерителя. А специалисты сидят в канцеляриях и подсчитывают «в двух параллельных направлениях».

Отделом технологического планирования и организации труда руководит т. Трофимов, который усердно отсиживается в глубине аппарата. Спустя много времени выясняется, что отдел технологического планирования «занялся совершенно не своими функциями». Раствановой рабочей силы т. Трофимов совершенно не интересовался. Ему и в голову не приходило, что можно и должно увязать планирование с живой практикой. Он не спускался в производство, чтобы проверить, как претворяется в жизнь технологическое планирование.

Теперь решили освободить т. Трофимова от руководства отделом технологического планирования и **направить в цех**. Не потому, что он хороший производственный, а потому, что он слаб как начальник отдела.

Цех — это нечто далекое, это место для «снижаемых по квалификации» — таково до сих пор отношение на автобазе к цеху.

Наиболее узвимое место во всей работе автобазы — это ремонт. Плохое качество ремонта тяжело сказывается на выполнении плана грузооборота. Между тем ремонт, профилакторий, агрегатный цех являются наиболее заброшенными отделами, наименее руководимыми объектами в работе автобазы.

Агрегатным цехом до последнего времени руководил специалист со стажем т. Федоров. Но он руководил по-старинке, из глубины канцелярии. Раздается гудок, и он уходит из канцелярии, не заботясь, обеспечена ли завтравляющая работа материалами, правильно ли расставлена у станков рабочая сила.

От начальника цеха до станка — «дистанция огромного размера». У станков расхлябанность, никакой дисциплины, единоначалия нет и в помине.

Бракоделы чувствуют себя свободно. За 15 дней июля вместо 25 моторов сдано 18. Моторы возвращаются по два-четыре раза в цех с неустраненными дефектами. Часто из-за грязи нельзя заметить дефектов деталей.

На месте работы нет технического руководства, рабочим даже не показывают, как владеть и обращаться с инструментом, некому предупреждать и предотвращать совершенно недопустимые приемы работы. «Гайки завертываются ключом с накладкой на грани, масляные насосы после испытания валяются в пыли, поршневый палец так небрежно и неумело

ставится, что в результате поршень очень скоро приходит в негодность».

Это связано с крайне плохой организацией труда, с обезличкой, с отсутствием твердо установленных норм и расценок. Рабочие не только агрегатного, но и кузнечного, ствольного, капитального и прочих цехов не знают, сколько они зарабатывают в день, не знают норм выработки.

Работники ТНБ беспомощны и мало авторитетны, а те специалисты, которые могли бы помочь ТНБ и должны были бы, в сущности, принимать самое непосредственное участие в организации труда при каждом агрегате, станке и машине, продолжают сидеть в канцелярии.

«Нельзя дальше терпеть доведенную до крайности многочисленность и дробность норм выработки и расценок, путающие рабочих и дезорганизующие работу, так же как нельзя терпеть такого положения, когда ответственное дело нормирования труда и установления расценок поручено не мастерам и другим оперативным руководителям в депо, на станциях, на дорогах и в НКПС, а второстепенным работникам из канцелярий, оторванным от живой работы».

Это положение, как и все постановление Совнаркома и ЦК ВКП(б) о ж.-д. транспорте, целиком относится и к автотранспорту, в частности ко 2-й автобазе Союзтранса.

Необходимо как можно скорее и решительнее реорганизовать и упростить бюрократическую структуру управления автобазы. Нужно раз навсегда удалить бумажный барьер, который мешает специалистам заняться непосредственным техническим руководством.

Сейчас автобазовая общественность и администрация выделила комиссию для того, чтобы разработать новую структуру управления на основе постановления ЦК и Совнаркома о Донбассе и ж.-д. транспорте. Много болтовни в этой комиссии. Бесконечные споры вызывает вопрос о слиянии одного отдела с другим, находящимся в недрах одной и той же канцелярии.

Пока ограничились тем, что передвинули трех-четыре ИТР на производство. Но по существу дело сводится к тому, что ИТР просто приписывают к различным производственным и эксплуатационным точкам без решительного изменения характера технического руководства. Нужно серьезно бороться со всеми попытками саботажа этой реорганизации. В ремонтные мастерские, в агрегатный цех, в ответственные места эксплуатации и производства нужно послать лучших ИТР из аппарата.

Переход «на линию» и на производство требует подготовки и переподготовки ИТР, потерявших свою квалификацию, сидя в канцелярии. Нужно к этому приступить немедленно. Требуется более тесная связь ИТР, работающих на производстве, с соответствующими научно-исследовательскими институтами, втузами, образцовыми автохозяйствами.

М. Соломонов

ВНИМАНИЮ ТРАКТОРИСТОВ, ШОФЕРОВ В СОВХОЗАХ И МТС

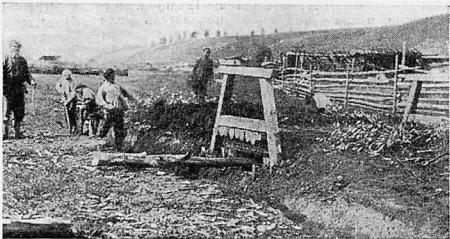
Журнал „За рулем“ включен в список изданий, рекомендованных Политуправлением Наркомзема для политотделов совхозов и МТС.

ПЕРВЫЕ ИТОГИ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

с трудучастием населения

В Западной Сибири усиленно ремонтируются проселочные дороги. На снимке — дорожное строительство в Чекмаревском сельсовете, Беловского района

Фото Кустова (Союзфото)



Предварительные данные с мест на 25 июля и на 1 августа рисуют довольно благоприятную картину выполнения дорожного строительства с трудучастием населения.

Уже теперь можно с уверенностью сказать, что постановление правительства о выполнении плана дорожного строительства к 15 июля на 50 проц. реализовано со значительным превышением как по РСФСР, так и по Украине и другим крупнейшим союзным республикам.

На Украине план дорожного строительства выполнен уже на 70 проц. Месячинок прошел настолько удачно, что сейчас поставлен вопрос о значительном расширении плана дорожного строительства с трудучастием населения до зимних холодов. На Украине впереди идут Днепропетровская, Харьковская и Донецкая области, отстают Черниговщина. В дорожном строительстве имеются не только количественные, но и качественные достижения.

По РСФСР план строительства грунтовых профилированных дорог выполнен к концу июля на 58,8 проц., гравийных дорог — на 53,8 проц., грунтовых улучшенных дорог на 50,4 проц. Хуже идет строительство дорог высшего типа с каменным покрытием, здесь план выполнен лишь на 27,1 проц.

Повторяется прошлогодняя история — отставание строительства высших типов дорог, где требуются квалифицированные силы и механизация, план строительства искусственных сооружений (мостов и труб) выполнен по РСФСР на 68 проц. Такие темпы строительства в период междуарья следует считать вполне удовлетворительными.

Строительство новых дорог и искусственных сооружений в порядке трудучастия населения сопровождалось довольно успешным выполнением плана ремонта дорог и мостов. Ремонт грунтовых профилированных дорог выполнен на 54,2 проц., гравийных на 65,9 проц. Хуже выполнен план ремонта грунтовых улучшенных дорог — на 35,5 проц., лучше с каменной одеждой — на 46,6 проц., почти полностью выполнен план ремонта мостов и других искусственных сооружений (98,2 проц.).

О темпах и размерах дорожного строительства текущего года можно судить по тому,

что по одной РСФСР за семь месяцев текущего года работы выполнены с превышением на 30 проц. по сравнению с объемом работ всего прошлого года. По искусственным сооружениям превышение строительства составляет за тот же период 50 проц.

Какие факторы содействовали успешному выполнению количественных и качественных показателей по дорожному строительству с трудучастием населения?

Раньше всего — широкое использование опыта передовых районов по применению наиболее рациональных форм вовлечения населения в дорожное строительство. Характерна сравнительно незначительная в большинстве областей замена трудучастия денежными взносами. В большинстве областей РСФСР и Украины эта замена допускалась лишь в исключительных случаях, действительно предусмотренных законом, в то время как в прошлом году замена трудучастия денежными взносами широко допускалась в ряде областей.

Успешному выполнению плана дорожного строительства содействовала также заблаговременная заготовка строительных материалов и подвозка их к месту работ. Зимняя заготовка по одной РСФСР свыше 1 400 тыс. кубометров строительных материалов сделала свое дело. В период междуарья, в месячник дорожного строительства можно было непосредственно приступить к «линейным» дорожным и мостовым работам.

Техническое руководство в текущем году было поставлено значительно лучше, чем в 1932 г. Главдортранс направил на места 40 инженеров-практиков для непосредственного руководства работами. Дортрансы должны были до 50 проц. наличного количества своих инженерно-технических сил перебросить на места дорожных работ. До 200 студентов, окончивших вузы, и многочисленные контингенты студентов-практикантов были направлены в районы для той же цели.

Впервые была произведена такая значительная передовка технических сил непосредственно в решающие места дорожного строи-

тельства. Это не могло не оказать своего действия на интенсивность и качество работы.

Общая благоприятная картина дорожного строительства резко меняется, когда мы переходим к рассмотрению отдельных районов.

Казахстан и Восточносибирский край сорвали план дорожного строительства; 12 проц. выполнения плана — позорный показатель для Северного Кавказа. Близко к этому стоит Крым — всего 17,5 проц. выполнения плана. ЦЧО шла в прошлом году впереди многих областей, теперь она значительно отстает, выполнив план всего лишь на 24,6 проц. Немногим лучше обстоит дело в Западносибирском крае, где план выполнен на 30,7 проц., и на Урале — 31,8 проц.

Ряд областей, которые в прошлом году стояли впереди, ныне отстает, и наоборот — отстающие области начинают перегонять прошлогодних передовых. Это лучшее доказательство того, что темпы и качество дорожного строительства зависят от «субъективных» причин, главным образом от степени внимания, которое уделяется этому делу местными организациями, от умения развернуть в данное время общественные формы трудового участия населения.

Средневожский край, занявший в прошлом году одно из первых мест в дорожном строительстве, выполнил на 25 июля текущего года только на 42,5 проц. Передовая Ленинградская область — на 56,2 проц., Московская — на 72,5 проц., Западная — на 84,5 проц., Ивановская — на 95,7 проц., Татария — на 99 проц.

Ряд областей перевыполнил план. Северный край и Дагестан — 102 проц., Башкирия — 107,3 проц., Горьковский край — 171,1 проц., Киргизия — 227,9 проц.

Чувашия на 20 июля выполнила свой план дорожного строительства на 538 проц. Это не опечатка. Что касается качественных показателей этого строительства, то участники пробега Москва—Кара-Кум удостоверили, что грунтовые дороги Чувашии — лучшие в СССР. Чувашия продолжает крепко держать знамя первенства и показывает другим областям и республикам, что можно сделать в улучшении местных дорог.

Потребность в расширении дорожной сети в условиях развернутого социалистического

строительства и автоматизации страны — огромна. Емкость трудового участия населения очень велика. Мы несомненно получили бы в этом году значительно большие результаты в дорожном строительстве, если бы не было значущих провалов в ряде крупных районов и областей.

Этим областям необходимо подтянуться. Положение в них с дорожным строительством может и должно быть выправлено с момента окончания уборочной кампании. В этом деле должны принять активнейшее участие автодорожные организации.

Умень развлекать широкие формы трудового участия населения, умень поднять дорожное строительство на должную высоту именно там, где оно особенно отстает, — важнейший экзамен для автодорожных организаций.

С мест поступают тревожные сведения, что автодорожные организации далеко не всегда и не везде этот экзамен выдерживают. В Свердловске мощная автодорожная организация, но она относится довольно пассивно к факту срыва дорожного строительства в ближайшем районе и во всей Уральской области. Плохо работают автодорожные организации на Северном Кавказе, в ЦЧО, в Башкирии.

Часто даже в тех краях и республиках, где дорожные работы с трудучастием населения хорошо развернуты (Татария, Башкирия), автодорожные организации проявляют все признаки слабой работы. Это значит, что борьба за лучшую дорогу проходит в этих районах мимо автодорожных организаций.

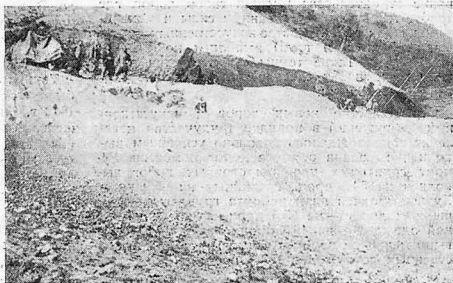
5 августа в дорожной секции ЦС Автодора предполагалось подвести первые итоги дорожного строительства по СССР на 1 августа. С докладами явились представители Цудортранса и Главдортранса; первые суммарные сведения можно было получить по Украине.

На заседании дорожной секции нужно было выяснить, каково участие местных автодорожных организаций в дорожном строительстве, но летнее настроение сказалось и в работе дорожной секции. Важно заседание не могло состояться из-за неявки значительной части членов секции.

М. Надежин

В социалистическом переустройстве Дагестана большую роль играет создание хороших дорог, связывающих центр Дагестана с горными районами. На снимке — участок новой дороги, вырубленной по склону горы у аула Урхара (Северный Кавказ).

(Фото Союзфото)



КАК АВТОДОР УЧАСТВОВАЛ В МЕСЯЧНИКЕ ДОРОГИ

Белорусская ССР

Выполнение плана дорожного строительства по БССР на 15 июля не превышает 50 проц. Центральный совет Белорусского Автодора только с 9 июля вплотную занялся дорожным строительством. 18 июля ЦК ЛКСМБ совместно с Автодором провел всебелорусский субботник.

ЦС Автодора Белоруссии, Главдортранс и ЦСПСБ проводят конкурс на лучшее количественное и качественное выполнение плана дорожного строительства. Для премирования выделено 80 тыс. руб. Автодор Белоруссии взял на себя обязательство отработать 100 тыс. трудодней на дорожном строительстве. К настоящему времени в порядке субботников отработано 10 200 человекодней и 3 128 конедней. В колхозы и сельсоветы посланы 33 бригады.

Уральская область

Уральский облсовет Автодора провел 4 оргсовещания и пленум с участием 40 районных советов Автодора по вопросу практической помощи дорожным работам.

С помощью актива облсовет обследовал 40 областных хозяйственных организаций по линии развертывания дорожных работ в своих системах (Уралуголь, Востокоральск и др.). В районы облсовет командировал 5 дорожных техников, а также направил агитавтомобиль с 3 организаторами-массовиками и 8 артистами с пьесой, специально написанной к месячнику.

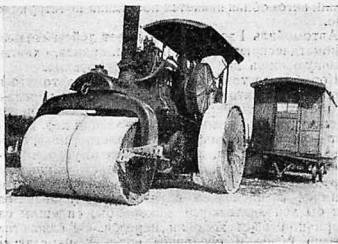
Образцы активного участия в дорожном строительстве показывают отдельные районы Уральской области. Возьмем, например, Пермский район. Здесь автодорожцы провели 22 беседы с охватом 2 тысяч колхозников, организовали 16 субботников с охватом 1 250 чел., сделали 14 выездов в сельсоветы, направили на участки дорог несколько бригад в количестве 56 человек.

Своими силами автодорожцы построили 1 км новых дорог, отремонтировали 2,5 км дорог и 30 пог. м мостов.

Не менее активно проявили себя на дорожном фронте автодорожцы Челябинского, Ирбитского, Шувьинского, Курганского, Березняковского и Лысьвенского районов. Достаточно привести несколько показательных цифр. В этих районах проведены 22 беседы, 60 субботников, на места посланы бригады, организованы 32 ячейки Автодора с охватом тысячи колхозников. Членами Автодора сделано 4 утюга, 3 канавокопателя, 20 косилок, 20 тачек. Выслан агитавтомобиль с кино- и радиопередвижкой, выступали 3 живые газеты, организована выездная редакция газеты.

Донбасс

Автодорожские организации Донбасса послали в села для помощи дорожным работам 211 чел. и провели 168 докладов о значении месячника. Помимо контроля над работой дорожных участков создано свыше 90 автодорожских контрольных постов, организовано также 69 автодорожских бригад по ремонту дорог и 89 субботников с участием 4 595 чел. В период месячника создано 66 новых ячеек Автодора с охватом 2 776 чел.



Колхозники колхоза им. Сталина, Елецкого района, проложили через поле шоссеюнию дорогу, по которой прошли автомашины нарлакумского пробегса. На снимке — трамбовка шоссе паровым валом

Фото Инсарова (Союзфото)

Украинская ССР

1933 г. для Украины является годом перелома в дорожном строительстве. До этого Украина из года в год недовыполняла свои планы. На 1 июля 1933 г. мы уже имеем по Украине (по 3 областям — Винницкой, Донецкой, Харьковской) перевыполнение планов.

Автодорожские организации Украины в 1933 году практически включились в дорожное строительство. Здесь организовано свыше 40 сигнальных автодорожских постов, 162 бригады, 37 новых ячеек Автодора. В сельсоветы послано 390 чел. Проведено 59 субботников с участием 6 237 чел., которые отработали 11 416 человекодней, 2 560 конедней. В результате субботников построено 59,2 км дорог, профилировано 2,5 км, отремонтировано 107 мостов, построено 44 новых моста. Проведено 85 бесед, докладов и лекций.

ЦЧО

Общий итог участия Автодора ЦЧО в дорожном строительстве за первое полугодие выражается в следующих цифрах и фактах: на места посланы 235 уполномоченных и 4 техника; организовано 11 сельских троек и 19 производственных автодорожских бригад. За коллективами Автодора закреплены 64 км дорог. Проведено 19 субботников, в результате которых профилировано 11 км дорог, построено 28 мостов, отремонтировано 154,32 км грунтовоых дорог, произведено 970 кубометров земляных работ, заготовлено 1 807 кубометров камня, 2 486 кубометров песка, 69 кубометров леса, 47 кубометров щебня, 5 000 шт. дерна, четыре вагона и 1 556 возов материалов; озеленено 300 пог. м дороги.

Автодорожцы ЦЧО довольно широко развернули массовую разъяснительную работу. Проведено свыше 80 бесед и докладов, организовано 5 дорожных выставок, создано 17 орграйбюро Автодора, организованы 52 коллектива с охватом 1 009 членов Автодора.

АВТОМАТИЧЕСКАЯ КОРОБКА ПЕРЕДАЧ РЭО

Существенным шагом вперед в деле автоматизации автомобиля является последняя конструкция Рэо.

Автомобиль Рэо — Руаяль имеет действительно автоматическую коробку передач, правда, охватывающую лишь две ступени переключения.

Коробка состоит из двух частей: неавтомата и автомата. Неавтомат — обычная коробка передач, из которых одна передача — прямая, одна — через промежуточный вал и одна — задний ход. Автомат — чисто механическое устройство, позволяющее автоматически, в зависимости от условий дороги, менять указанные две неавтоматические передачи на пониженную, т. е. уменьшенную и прямую. В последнем случае автомат является как бы дополнительным маховиком, слящим на вторичном валу коробки передач. Он сливается в одно целое и соединяет коробку передач и карданный вал на-прямую.

Автомат имеет два основных элемента — понижающую передачу и многодисковое сцепление (оно является вторым в автомобиле и не заменяет обычного). Устройство понижающей передачи ясно из рис. 2. Вращение от вала R, связанного с неавтоматической коробкой, передается через промежуточную зубчатку внутреннего зацепления R на внешнюю зубчатку Q, непосредственно связанную с карданным валом. На внешней окружности зубчатки Q находятся восемь центробежных грузов-регуляторов, которые при достижении карданным валом и зубчаткой Q определенной скорости вращения поднимаются и при помощи небольших рычажков включают сцепление P (рис. 1), соединяя зубчатку Q и карданный вал на-прямую с вторичным валом неавтоматической коробки передач, и одновременно выключают понижающую передачу.

В отличие от обычных автомобилей Рэо не имеет знакомого нам рычага перемены передач. Вместо него имеется небольшая рукоятка на щитке приборов. В нейтральном положении она находится тогда, когда она несколько вытянута из щитка приборов.

Как же производится переключение передач? Для того чтобы сдвинуть автомобиль с места, нужно выключить сцепление и оттянуть рукоятку дототказа назад. Тогда система промежуточных зубчаток W неавтомата передвинется вправо (по



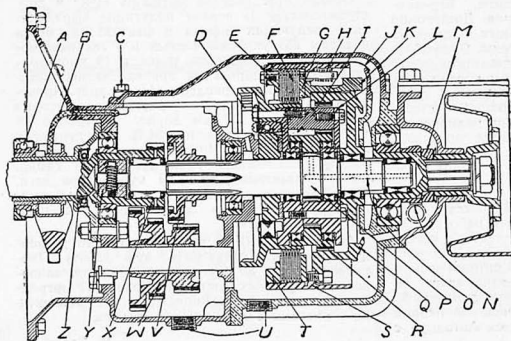
Рис. 2

черт. 1) и соединит зубчатки X и V. В автомате будет включена понижающая передача. При включении сцепления автомобиль тронется с места.

Дальнейшее переключение передач происходит без пользования сцеплением. При достижении автомобилем скорости 20 км в час центробежные регуляторы включают сцепление F автомата и тем самым уничтожают действие понижающей передачи. Получается вторая передача. Третья передача (пониженная в автомате прямая неавто-

Внизу. Продольный разрез коробки передач Рэо

A — упорный подшипник сцепления, B — фитильная масленка, C — гайка, D — внутренний барабан, E — замок кольца регулировки сцепления, F — многодисковое сцепление, G — нажимный диск, H — пружина нажимного диска, I — противовес, J — крышка и проход для масла, K — центробежный регулятор (всего 8), L — задний диск эксцентричного механизма, M — шайба, N — привод спидометра, O — масляный канал, просверленный в валу, P — передача на валу с пазами, Q — понижающая передача (внешняя зубчатка), R — передаточная зубчатка понижающей передачи, S — внешний барабан, T — кольцо регулировки сцепления, U — пробки, V — скользящая зубчатка неавтоматической коробки, W — промежуточные зубчатки, X — зубчатка первичного вала, Y — синхронизатор, Z — сальник.



Вверху. Поперечный разрез коробки
Обозначения те же

Рис. 1.

матическая) при переключении пропускается. В то время как автомат включен на-прямую, в неавтомате включается также прямая высшая передача. На высшей передаче карданный вал делает то же число оборотов, что и вал двигателя. Включение неавтоматической прямой производится толканием рукоятки вперед доотказа.

Автомобиль движется на четвертой передаче.

При значительном понижении скорости движения машины грузы-регуляторы выключают сцепления F, и неавтоматическая прямая понижается системой зубчаток автомата (третья передача).

Таким образом все переключение передач сводится к включению первой передачи нормальным порядком и к толканию рукоятки вперед в момент, когда автомобиль развивает скорость в 40 км в час.

Все остальные действия коробки производятся автоматически. Переключение на низшие передачи осуществляется обратным порядком. Задний ход включается при повороте рукоятки по часовой стрелке, когда она находится в своем заднем положении.

Коробка передач Рэо безусловно открывает огромные возможности для дальнейшей автоматизации автомобиля.

Ю. Долматовский

От редакции. Автомобиль с автоматической коробкой передач Рэо получен Центральным советом Автодора и в настоящее время приступлено к его испытанию.

БОРОТЬСЯ ЗА КАЧЕСТВО СОВЕТСКОГО ГРУЗОВИКА АМО-3

В течение трех месяцев я наблюдал за работой автомашин АМО-3, находящихся в эксплуатации во 2-м парке Мосавтогруза. Наблюдение должно было установить, во-первых, степень смежности деталей по заявкам шоферов и, во-вторых — хотя бы приблизительную картину характерных дефектов машины АМО-3.

Под наблюдением были взяты пять машин АМО-3 с момента поступления их в эксплуатацию. В связи с тем, что период наблюдения был сравнительно небольшой, исключалась возможность определить степень износа отдельных деталей после капитального ремонта. Норма пробега для постановки машин в капитальный ремонт была установлена в 40 тыс. км. Естественно, что за три месяца наблюдения ни одна из машин не прошла такое расстояние, и поэтому пришлось учитывать только просмотренный ремонт и ремонт № 2.

Материалом о ремонте служила книга записей, в которой ежедневно по каждой машине фиксировались все заявки на ремонт. Большое число заявок на ремонт выявило целый ряд характерных неисправностей, как-то: плохую регулировку тормозов и клапанов, частую течь радиатора и периодический срыв угольников амортизатора. Установить какой-либо коэффициент смежности не удалось по той причине, что заявки на ремонт во 2-м парке Мосавтогруза выполняются не периодически и одни и те же заявки подчас поступают в течение нескольких дней.

Из дефектов по агрегату следует отметить недостаточное крепление мотора к раме. В силу постоянной вибрации и толчков при движении машины болты довольно часто подвергаются срезу. Обращает на себя внимание также один характерный недостаток, а именно — чрезвычайно слабая посадка втулок верхней головки шатуна. Это упущение следует отнести целиком за счет заводской сборки. Следствием слабой посадки втулок является провертывание их в верхней головке, а отсюда как следствие — закупорка масляных отверстий, заедание поршня и обрыв шатуна. Во 2-м парке было несколько таких случаев. Борьбась с этими явлениями пробовали следующим способом, давшим сравнительно положительные результаты: втулка пробивалась креном в нескольких местах и в таком виде запрессовывалась; если при этом после некоторого пробега она начи-

нала провертываться, то все же масло не переставало циркулировать, так как имелось не одно, а несколько отверстий.

Большая часть заявок указывала на неисправность радиатора. В машинах происходила закупорка капилляров радиатора, частое кипение воды и течь. Кроме того болты, крепящие радиатор к раме, часто подвергались срезу. Причина этого явления заключалась в недостаточной амортизации. Необходимо при постановке радиатора предварительно делать несколько резиновых прокладок. Сравнительно большие проходные отверстия радиатора рассчитаны исключительно на работу зимой, когда теплоотдача в атмосферу бывает достаточной для предохранения воды от закипания.

Сильно дают себя чувствовать также поломки предохранительных угольников амортизаторов. Назначение угольников — воспринимать удары верхнего листа рессоры и ослаблять их, так как сила удара бывает достаточно большой для того, что срезать три болта, крепящие угольник к раме. Этот дефект теперь устранен приделчей угольнику добавочного изгиба под нижнюю часть лонжерона, что увеличивает площадь соприкосновения с рамой.

Обращает на себя внимание частое выкрашивание ведомой конической шестерни. Причиной этого, вероятно, является плохая термическая обработка. Осмотр дифференциала машины № 649 обнаружил, что зубья ведомой конической шестерни в своих внутренних концах поломаны. Машина находилась во втором плановом ремонте и прошла 12500 км. Комиссия, осматривавшая машину, признала, что это произошло вследствие перекалки шестерен.

Довольно часто бывают случаи поломки наружного роликового подшипника переднего колеса. Подшипники ставятся не нашего производства, а итальянской фирмы «Рин». Причиной частых поломок является пережатка подшипников (за три месяца зарегистрировано семь таких случаев). Следует обратить серьезное внимание на качество автоматерялов и плохую термическую обработку.

В настоящее время на заводе им. Сталина в результате введения четкого контроля большинство этих упущений устранено. Надо надеяться, что в процессе дальнейшего освоения производства завод пойдет по пути неуклонного улучшения советской грузовой машины.

А. Родионов

ПЕРВЫЙ ЭТАП

МОСКВА — ТАШКЕНТ ПРОЙДЕН МАШИНЫ АМО И ГАЗ РАБОТАЮТ БЕЗУПРЕЧНО



В пути на Чебоксары.
Фото Богдана и Прехнер

Перед всеююзным испытательным автопробегом Москва—Кара-Кум—Москва была поставлена задача «испытания в различных климатических и дорожных условиях работы советского автомобиля, электрооборудования, авторезины и воздухоочистителей разных систем». В период подготовки к пробегу было развернуто широкое социальное соревнование между рабочим и инженерно-техническим персоналом, заводоуправлений, научно-исследовательских институтов, московских авторемонтных заводов и дорожников по всей трассе пробега, чтобы изготовить лучшие детали и механизмы, чтобы всемерно содействовать успеху пробега.

Испытание во время пробега проводится в шести направлениях: 1) прочность, надежность конструкции, выносливость машины; 2) проходимость дорог, состояние их, скорость и учет средних скоростей; 3) расход топлива, смазки, а также испытание воздушных очист-

телей и фильтров; 4) качество электрооборудования машин, 5) качество синтетического каучука и каучука тау-сагыз, контроль давления в шине и износа покрышек; 6) влияние конструкции управления и посадки водителя на утомляемость.

Социалистическая автомобильная промышленность и смежные ей отрасли сдают экзамен на аттестат зрелости.

27 суток прошло с тех пор, как колонна в 23 машины двинулась по трассе пробега Москва—Горький—Чебоксары, Казань—Самара—Оренбург—Актюбинск, Казалинск, Аральское море—Туркестан—Ташкент. За это время пройдены уже 3 950 км, из них только 432 км машины шли по шоссе. Остальное—суглинистый тракт, с крутыми подъемами, черноземный и песчаный проселок, солончаки, овраги, зачистую только очертания дороги в условиях песчаной почвы, где совершенно отсутствует во-



Первая проба на песке (Самара—Оренбург)

Фото Богдана и Прехнер



Машина командора автопробега на старте в Горьком
Фото Богдана и Прехнер

да, заболоченные места, высохшие арыки, верблюдьи тропы, заброшенные еще в прошлом столетии почтовые тракты, голая степь-целина, сыпучие барханы с крутыми откосами.

Где сейчас «оракулы» — вытики, пророчившие, что 2,5-тонные машины завода им. Сталина не дойдут до Ташкента? Где они, пытавшиеся не пустить полутонки завода им. Молотова даже до Казани, так как «мы их строим для российских условий, а не для среднеазиатской полосы»?

Ни одна из стандартных машин заводов ГАЗ и ЗИС не имела ни одной аварии, ни одной поломки. Две экспериментальные трехоски завода ГАЗ также не потерпели аварии на этом участке. А ведь для сравнения пущены новенькие импортные трехоски Форд (с тимкенскими

мостоми), которые то и дело по разным конструктивным недостаткам терпят аварии.

Стоит ли сейчас выделять качество отдельных смежных производств?

Оценку машинам за первый этап мы дали. Эта оценка относится и к электрооборудованию, поставленному московским Электрзаводом, чего нельзя сказать про некоторых других смежников.

Возьмем, к примеру, Владимирский завод — его спидометры не работают. На дверных ручках завода Мосштамп № 5 слезает никелировка, появляется ржавчина.

Машины почти на 100 проц. обуты в резину из советского каучука: синтетического (производство трех заводов СК) и натурального (тау-сагыз). Но если качество синтетического каучука наших молодых заводов на этом этапе показало себя с безупречной стороны, то нашим, хотя и молодым, шинным заводам необходимо поскорее и лучше освоить применение синтетики. Надо еще поработать над рецептурой для авторезины из синтетического каучука. Экспериментальные покрышки из тау-сагыз на протяжении всего пути остались эластичными, показали образцы прочности и даже сохранили рисунок на протекторе.

Высокую проходимость показали экспериментальные шины «сверхбаллон», конструкции НИИРПА, (конструктор — молодой советский инженер т. Левин).

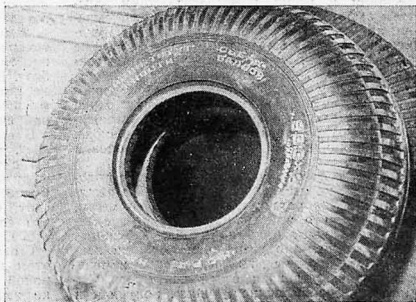
95 проц. машин сохранили воздух в шинах на всем протяжении от Москвы до Ташкента, несмотря на трудные условия пути.

Оценка качества советской резины, как и качества советских машин в целом, будет дана только по окончании испытания по всему маршруту пробега. Однако первый этап Москва—Ташкент с полным правом можно считать вполне самостоятельным и весьма трудным пробегом.

В чем секрет наших успехов? Тов. Сталин говорил: «реальность нашей программы — это живые люди». И действительно, несмотря на то, что для большинства участников условия работы, дорожные и климатические, новы, однако выдержка, знания и любовь к машине, образцы ударной самоотверженной работы личного состава колонны обеспечивают победу советской машине.

Лихтман

Шина сверхбаллон, испытываемая в пробеге
Фото Богдана и Прехнер



ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ ШОФЕРОВ ОБЕСПЕЧИТ УСПЕХ ОСЕННЕ-ЗИМНИХ ПЕРЕВОЗОК В СОВХОЗАХ

Только за два дня — 14 и 15 июля — в Учебно-опытный совхоз (один из крупнейших совхозов Северного Кавказа) прибыло около 60 шоферов. В большинстве своем новые шоферы были только что выпущены Грозненскими, Краснодарскими, Новороссийскими и др. курсами Автодора. Таими же темпами пополнение идет и в другие совхозы.

В основном на Северном Кавказе потребность совхозного парка в водителях (с количественной стороны) удовлетворяется почти полностью — достижение, которым мы обязаны в известной мере работе Автодора. Нужно еще учесть и темпы роста совхозного автопарка: в Учебно-опытном совхозе было 50 машин, стало 130; в «Гиганте» вместо 50 машин стало 150; в Егорлыкском вместо 20 стало 75 машин и т. д.

Подготовить шоферов для этой лавины автомобилей было далеко не легким делом. Коллективы Автодора на местах явились в значительной мере организаторами этого дела, так как подавляющаяся часть новых шоферов прошла выучку на автодоровских курсах и только меньшая часть была подготовлена совхозными гаражами.

Но тем не менее проблема кадров для совхозных гаражей не только не решена, но в настоящий момент стоит как никогда остро. Получение сотен и тысяч новых машин, реорганизация совхозных гаражей в самостоятельные хозрасчетные базы, необходимость введения новых современных методов эксплуатации и ремонта и, главное, — борьба за своевременную и максимальную хлебосдачу предъявляют к совхозным автопредприятиям такие требования, на которые в настоящий момент они не могут ответить, главным образом потому, что они плохо укомплектованы.

Рациональная эксплуатация автомобиля является основой плана хлебоперевозок. Но правильная эксплуатация машины невозможна без диспетчеризации, без предоставления автобазе монопольного права распоряжаться машинами. Между тем ни в одном совхозе не проведена диспетчеризация, и даже в «Гиганте», где раньше всех была создана автобаза и где устроена специальная диспетчерская будка с телефоном и всеми принадлежностями, диспетчер занимается главным образом выписыванием требований в технический склад. Руководить же движением он не собирается и даже не знает, где расположены отделения совхоза.

Ни в одном совхозе автобазы не руководит движением автомашин. Эксплуатация парка находится целиком в руках всевозможных заведующих отделами или отделениями совхоза. Здесь налицо яркое проявление недооценки роли автотранспорта.

Но если внимательно присмотреться к положению в совхозных автобазах, то проблема кадров здесь приобретает главенствующее место. Дело в том, что в большинстве случаев заведующими и начальниками автобаз, функции которых неизмеримо выше, чем функции завгаров, стали бывшие завгары, которые и раньше не соответствовали своей должности. Автоматическое повышение в чинах получили и

механики, ставшие зав. техчастью; нарядчики превратились в диспетчеры и т. д. От такого механического передвижения никакого улучшения руководства автотранспортом не наступило. Машины не получили более рачительных хозяев, автопарк в целом не приобрел более авторитетных руководителей. Словом, с организацией автобаз пока переменялась только вывеска.

Между тем создание автобаз при совхозах является важнейшим мероприятием в подготовке автотранспорта к уборочной. Вопрос в огромной степени заключается в том, чтобы найти для совхозного автотранспорта людей, достойных руководить этими огромными предприятиями.

Много ли у нас в городе автопредприятий со 150 машинами? Вспомните, каким вниманием они пользуются, какими крупными работниками они располагают. Совхозные гаражи точно так же должны быть насыщены опытными, авторитетными механиками, диспетчерами, монтерами, руководителями эксплуатации, начальниками колонн и т. д. Этим людям теперь в совхозных гаражах нет, но они им необходимы и они должны их получить.

Откуда? Разумеется, из города при помощи всех автотранспортных общественных организаций, в первую очередь союза шоферов и Автодора.

Но не нужно думать, что положение с кадрами шоферов вполне благополучно. В начале статьи мы указывали, что в количественном отношении в основном достигнуто соответствие между потребностью в новых шоферах и их выпуском. Но в качественном отношении имеется огромный разрыв.

Совхозным автобазам в силу специфических условий их работы нужны квалифицированные шоферы, способные самостоятельно ориентироваться в положении. В качественном отношении требования к сельским шоферам, естественно, должны быть выше, чем к городским: ведь городской шофер на большом предприятии может быть только водителем. Другое дело сельский шофер. Забравшись в какую-нибудь глушь, на десятки километров от базы, он лишен возможности позвонить по телефону в случае порчи машины и попросить помощи. Он должен самостоятельно исправить (если это технически возможно) свою машину, иначе она простоят два-три дня, пока ее не доставят на базу. Во многих случаях автобазы в совхозах не имеют специальных монтажников, и поэтому шофер на селе является основной ремонтной силой.

В совхозе шофер и ремонтирует, и заправляет, и водит свою машину. Мы вполне согласны с теми, которые говорят, что это нужно изжить. Но на ближайшее время, как мы ни будем стараться, это положение сохранит свою силу. Следовательно, нужно твердо усвоить, что совхозам нужны только квалифицированные шоферы.

Северокавказские организации Автодора об этом забыли. В погоне за количественной стороной дела автодоровские организации нередко забывают о качестве выпускаемых шофер-

Испытания советских лодочных моторов

Первого августа со стадиона Автодора в Москве был дан старт большому испытательному походу катеров с подвесными советскими лодочными моторами по маршруту Москва—Самара.

В походе участвуют восемь катеров, которые должны пройти 2 тыс. километров водного пути в 25-дневный срок.

Перед стартом на водно-моторном стадионе Автодора состоялся митинг, на котором выступили представители комитета похода, Моссовета, ЦС Автодора, ЦК Освода и заводов глухонемых и «Искра». С ответным словом от имени участников похода выступил командор т. Селезнев.

Агитремонтная колонна Автодора

30 июля на массовом поле Парка культуры и отдыха стартовала агитремонтная колонна Автодора и «Комсомольской правды», направленная в основные свекловичные районы ЦЧО.

В этом году урожай сахарной свеклы в ЦЧО исключительно хороший. Потребуется огромное напряжение сил для того, чтобы своевременно справиться с уборкой урожая. Решающее значение имеет здесь состояние дорог и



Одна из машин агитремонтной колонны, направленной в свекловичные районы ЦЧО

Фото Крель

ров. В частности, это относится к грозненской и краснодарской организациям.

Автодорские курсы пользуются неважной славой у руководителей совхозных автохозяйств. Недавно совхоз «Гигант» наотрез отказался принять группу грозненских автодорожцев вследствие их низкой квалификации. Эта группа была переброшена в Учебно-опытный совхоз, но и здесь, несмотря на нужду в шоферах, были приняты далеко не все автодорожцы. Начальник автобазы Учебно-опытного совхоза т. Алексеев устроил проверку знаний грозненских и краснодарских автодорожцев и обнаружил их крайне слабую подготовленность. О ремонте машины они в большинстве случаев не имели понятия. Краснодарские автодорожцы имели, как правило, только 5—6 часов практической езды. Можно ли доверить авто-



Парад участников агитремонтной автоколонны

Фото Чернова (Союзфото)

автотракторного парка. Агитремонтная колонна, организованная ЦС Автодора, Цудортрансом и редакцией «Комсомольской правды», должна привести в проезжее состояние дороги, помочь местным организациям во время агитремонтных тракторов и грузовые машины.

В составе колонны четыре автомобиля — ремонтная мастерская, кинопередвижка, радио, эстрада, походная типография. Среди участников пробега помимо ремонтников, имеются масовики и пропагандисты. В пробеге участвует выездная бригада «Комсомольской правды».

Пробег мощных советских мотоциклов НАТИ-А

Мотоциклетная секция ЦС Автодора решила организовать пробег-испытание первых советских мотоциклов НАТИ-А, недавно построенных Ижевским мотоциклетным заводом имени Автодора по конструкции инж. Можарова.

20 августа 4 опытных мотоцикла конструкции НАТИ-А-750 прибыли в Москву. От Ижевска до Сарапула и от Горького до Москвы машины шли самоходом и показали хорошую проходимость, развивая скорость по шоссе до 75—80 км в час.

Первые советские мотоциклы будут испытаны в пробеге вокруг Москвы по специально разрабатываемому маршруту.

мобиль таким шоферам? Учебно-опытный совхоз немедленно организовал практические занятия для автодорожцев, выделил для них учебную машину, но такие возможности имеют далеко не все совхозы. Между тем обучение каждого шофера на автодорожских курсах обходится Крайзернотресту в сотни рублей. Это дает ему право требовать от курсов доброкачественной продукции.

Выпуск большого количества шоферов, не умеющих управлять машиной, не только не решает проблемы кадров, но даже усложняет ее. Автодорожские курсы должны раз навсегда отказаться от практики выпуска неполноценных шоферов, так как каждая авария, каждый проступок в вине шофера являются тяжелым ударом по плану хлебодачи.

АВТОМОБИЛЬ НА ДРОВАХ

В ПОРЯДКЕ ДНЯ—ГАЗОФИКАЦИЯ АВТОТРАНСПОРТА

Газофикация автотранспорта — одна из интереснейших и актуальных проблем, встающая сейчас во весь рост перед рабочими автомобилями и тракторного дела.

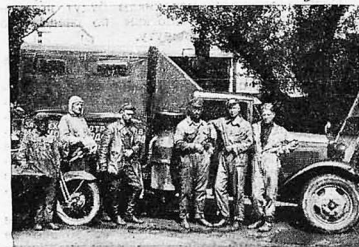
Заменить дорогостоящий и с немалыми трудностями транспортируемый на далекие окраины бензин таким топливом, которое можно найти в любой момент в любом месте, — задача заманчивая. И недаром творческая мысль советских изобретателей и конструкторов неустанно работает над ее разрешением.

В основном эта проблема уже разрешена и нашла свое выражение в применении газогенераторных установок, продукт работы которых — окись углекислоты (угарный газ) в соединении с воздухом дает взрывчатую смесь, заменяющую в двигателях внутреннего сгорания бензин.

В СССР работы над применением газогенераторных установок ведутся десять лет. Пионером и большим энтузиастом этого дела является проф. А. С. Наумов (Ленинград); общественник ленинградского Автодора. Без всякой посторонней помощи, лишь при участии близких сотрудников, упорно работал проф. Наумов над конструированием газогенераторной установки, и в 1924 г. впервые в СССР автомобиль пошел не на бензине, а на... древесном угле.

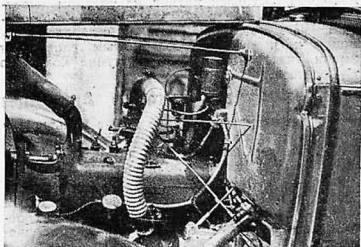
В 1928 г. порядком потрепанный Фиат с газогенераторной установкой проф. Наумова блестяще провел пробег Ленинград—Москва—Ленинград, и не только провел, но и побил своего конкурента — французский автомобиль с газогенераторной установкой, участвовавший в этом пробеге.

С того времени советская техника выдвинула еще несколько конструкций газогенераторных установок, и Автодор провел соответствующий конкурс. Однако нужно сказать, что почин Автодора не был подхвачен другими организациями, и в деле применения газогенераторов на автомобилях и тракторах еще продолжает царить косность: газогенераторными установками интересуются немногие.



Участники пробега газогенераторного автомобиля. Стоят справа налево — инж. Михайлов, ассистент проф. Наумова — инж. Шереметьев, командор пробега — т. Маковецкий, водитель т. Жулов, мотоциклист т. Карпов
Фото Кроль

Кроме проф. Наумова активно в этой области работает группа автотехников, объединенная и поддерживаемая ЦС Автодора. Эта группа разрабатывает сейчас конструкцию газогенераторной установки к трактору ЧТЗ. Разрабатывается также газогенераторная установка и для автомобиля ЗИС-5, выпускаемого автотавомом им. Сталина в Москве. Работы по газификации автотранспорта ведутся ЦНИМЭ, НАТИ и др.



Мотор Форд, приспособленный для работы на смеси угарного газа с воздухом
Фото Кроль

Какие выгоды приносит газификация автомобильного и тракторного парков СССР?

Выгоды громадные. Вот несколько цифр и фактов. Стоимость бензина на 1 км пробега исчисляется в 9 коп., стоимость древесного угля (для автомобиля проф. Наумова) на 1 км пробега — в два-три раза дешевле. Автомобиль с газогенераторной установкой может «питаться», кроме угля, также антрацитом, коксом, древесиной, брикетированным торфом и соломой. Следовательно, в любой части СССР можно найти топливо для такого автомобиля.

Добившись перевода грузовика или трактора на местное топливо, можно сберечь нефтепродукты для тех отраслей промышленности, которые не могут обойтись без них для легкового автотранспорта, для бурно растущей авиации и, наконец, для экспорта.

При потреблении автотранспортом и тракторным парком твердого топлива железные дороги значительно разгрузятся от перевозок нефтепродуктов на тысячи километров.

Каждый работающий в лесном хозяйстве трактор требует в год не меньше 15—20 т керосина (1½—2 цистерны) и для сотен тысяч тракторов нужны тысячи цистерн на колесах. Твердое местное топливо освобождает эти цистерны для других нужд.

Экономия, как мы видим, громадная, особенно при том колоссальном росте автомобильного и тракторного парков, который мы имеем сейчас в СССР.

Что же представляет собой газогенераторная установка и как она функционирует?

Мы кратко опишем газогенераторную установку конструкции проф. Наумова, которая



Цилиндрическая печь газогенераторной установки проф. Наумова. У нижней части кузова — запасы древесного угля, применяемого в качестве топлива

Фото Кроль

применяется на Форде-АА, совершившем 30 июля—2 августа этого года новый пробег Ленинград—Москва и отправившийся 5 августа дальше на Тифлис.

Газогенератор представляет собой, так сказать, цилиндрическую печь (помещенную между кабиной и кузовом), которая загружается твердым топливом, в данном случае древесным углем.

Зажженный уголь выделяет окислы углерода (угарный газ). Затем газ проходит через охладитель, где он охлаждается до окружающей температуры, а затем через очиститель, в котором освобождается от частиц смолы и пыли. Очищенный газ, попадая в специально сконструированный газовый клапан, смешивается там с воздухом и образует такую же взрывчатую смесь, как и бензин. Мотор на этой смеси работает точно так же, как и на бензине.

О том как работает газифицированный автомобиль, лучше всего говорят данные пробега Форда-АА из Ленинграда в Москву. Путь в 733 км был пройден за 23 час. 49 мин. Для этого пришлось израсходовать 324 кг древесного угля, или 0,46 кг угля на 1 км пробега. Пробег был совершен без единой поломки. Газогенератор полностью оправдал себя.

Средняя скорость езды во время пробега равнялась 30 км в час, максимальная — 54 км, т. е. скорость — нормальная для грузовых машин. Вес газогенераторной установки — 200 кг.

Результаты пробега настолько благоприятны, что ЦС Автотора решил изготовить и направить в лесные районы 10 установок системы проф. Наумова, чтобы в больших масштабах и в самых разнообразных условиях испытать их работу.

Автодорожные организации, беря пример с Москвы и Ленинграда, должны подхватить их начин газификации автомобиля и трактора и пробудить на местах интерес к этому делу.

Тезр

ДОРОГИ И МОСТЫ К УБОРОЧНОЙ ГОТОВЫ

ПРЕД. ЦС АВТОДОРА И ВСЕСОЮЗНОГО ШТАБА Т. ЛЕЖАВА
ЗАМ. ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ЦС АВТОДОРА УССР Т. РЯБЧЕНКО
СЕКРЕТАРЮ ДОНЕЦКОГО ОБКОМА КП(б)У Т. САРЫНСОУ
ПРЕДСЕДАТЕЛЮ ДОНЕЦКОГО ОБЛИСПОЛКОМА Т. ИВАНОВУ
РЕДАКТОРУ ГАЗЕТЫ «СОЦ. ДОНБАСС» Т. СЕРГЕЕВУ
РЕДАКТОРУ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» Т. ОСИНСКОМУ

РАПОРТ

Под большевистским руководством Донецкого обкома КП(б)У, облисполкома и центральных советов Автотора СССР и УССР, при активнейшем участии широких масс трудящихся и при небывалом подъеме активности и практического участия передовой пролетарской автодорожной общественности Донбасса постановление правительства и партия о подготовке дорог и мостов к уборочной и хлебозаготовительной кампаниям на 15 июля 1933 г. **ВЫПОЛНЕНО** по Донецкой области на 105 проц.

Приведено в проезжее состояние 10 722 км дорог, отремонтировано и построено новых 442 моста в 4 738 пог. м.

Благодаря исключительной активности автодорожной общественности на основе развернутой организационно-массовой работы, выразившейся: в проведении двух областных совещаний по вопросу месячника; в посылке 22 бригад донецким областводдором в районы для руководства и оказания помощи местам в проведении месячника; в посылке 211 уполномоченных непосредственно в сельсоветы; в проведении 168 докладов о значении месячника; в организации 69 автодорожных бригад непосредственно по ремонту дорог и 91 контрольного поста; в привлечении населения к трудовому участию в количестве 9 763 человеко-дней и 8 159 конедней; в привлечении в общественном порядке 54 автомашин и 10 тракторов; в проведении 89 автодорожных субботников с охватом 4 595 автодор вцев, из общего плана силами и средствами Автотора и под его непосредственным общественным контролем и воздействием приведено в проезжее состояние 6 262 км дорог, 230 мостов в 2 509 пог. м.

В течение месячника организовано 66 сельских автодорожных чоек с охватом 2 766 человек.

Донецкий Автотор переключает в дальнейшей все силы автодорожной общественности на непосредственное активное участие в уборочной и хлебозаготовительной кампаниях и на усовершенствование и правильную эксплуатацию отремонтированных дорог и мостов.

Председатель президиума Доноблвтотора **ЯВОРСКИЙ**
Ответственный секретарь Доноблвтотора **БЕРГ**
Руководитель бригады ЦС Автотора СССР **ЛАЗУТИН**

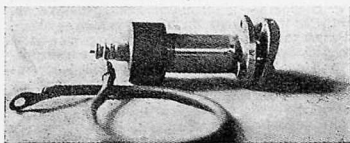
Обмениваемся опытом Таражеев

КАК ПРЕДУПРЕДИТЬ РАСПЛАВКУ ПОДШИПНИКОВ

Предложение Виноградова (Горьковское край-зу) и механика Германа (Горьковская МТМ)

По далеко не полным данным 50 проц. аварий тракторов и автомобилей происходит вследствие расплавки подшипников. На одной только Еглдаевской МТС убытки от аварии из-за расплавки подшипников за лето 1930 г. составили 3 тыс. руб.

Тт. Виноградов и Герман предложили специально сконструированный ими прибор (рис. 1),



предупреждающий расплавку подшипников в тракторах.

Принцип действия этого прибора заключается в следующем: разработанный шатунный подшипники позволяет поршню опускаться ниже по цилиндру, чем это должно быть при

нормальном состоянии. Рычаг прибора устанавливается под поршень так, чтобы между контактом рычага и поршнем был зазор в 0,2 мм. Вследствие сработки подшипника этот зазор постепенно уменьшается и, наконец, совсем уничтожается. Таким образом поршень ударяет по контакту рычага. Толчок на рычаг передается последним к контакту прибора. Благодаря специальному устройству в приборе замыкается цепь первичного тока магнето на массу через провод, идущий от магнето к клемме прибора, через части прибора и рычаг, соединенный с массой трактора.

Вследствие этого происходит моментальная остановка мотора и без соответствующей установки прибора трактор нельзя завести вновь.

Авторы описанного выше изобретения на первом всесоюзном конкурсе, организованном НКЗ СССР, получили высшую премию — 2 тыс. руб.

Ремонтный отдел НКЗ СССР сделал заводу ВМИЭ заказ на изготовление 5 тыс. приборов для массовой проверки их в работе. Предварительная стоимость изготовления прибора Виноградова и Германа составляет, примерно, 60 рублей.

Г. Демин

НОВЫЙ ПРИБОР ДЛЯ ЗАЛИВКИ ПОДШИПНИКОВ

Предложение механика арзамасской машиноремонтной мастерской т. В. Ремера

Основным недостатком импортного прибора Хемпи-Купер, применяющегося у нас для заливки подшипников, является сложность его конструкции.

Значительно проще прибор, сконструированный т. Ремером. Ремеровский прибор позволяет в четыре раза быстрее производить заливку подшипников, чем это можно сделать с помощью прибора Хемпи-Купер.

Производя заливку подшипников с помощью прибора Хемпи-Купер, приходится ждать не-

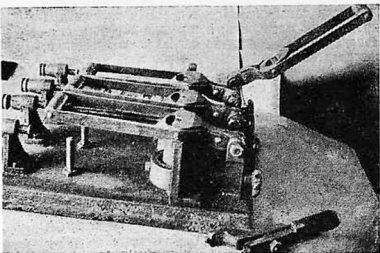
которое время, пока он остынет. При массовой заливке прибор настолько сильно нагревается, что остывание залитого баббитом подшипника требует 3—5 минут. Благодаря тому, что ремеровский прибор имеет четыре секции (см. рисунок), на нем можно производить заливку четырех подшипников. Таким образом с этим прибором можно работать непрерывно.

В то время как залитый подшипник в первой секции остыл, подшипник, помещенный в четвертую секцию, заливается баббитом. После этого подшипник первой секции удаляется и на его место устанавливается новый. Точно так же поступают со второй и третьей секциями и повторяют операцию, начиная с заливки четвертого и удаления первого подшипников.

Прибор Ремера имеет съемные болванки, поэтому он может служить для заливки подшипников разных конструкций. Благодаря специфичности конструкции ремеровского прибора подшипник устанавливается очень быстро и не требует какой-либо дополнительной регулировки. Залитый баббитом подшипник удаляется с помощью специального экстрактора.

Изготовление ремеровского прибора обходится не дороже прибора Купера.

Г. Демин



Предложение шофера Н. Лубяного (грузовой гараж ХТЗ)

Я работаю на Автокаре в 2½ тонны. В пути часто прокалываются камеры или спускают шины от плохого качества покрышек и для того, чтобы сменить колесо, приходится преодолевать много трудностей.

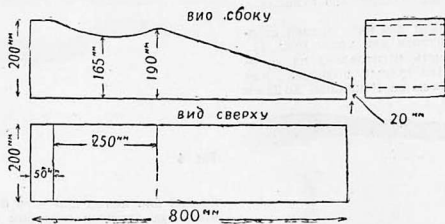
Под машину, осевшую под грузом, не подставишь домкрата, приходится искать камень или кирпич, чтобы наехать на него, а если такая авария случится в поле, то тут и вовсе не найдешь выхода.

Я предлагаю поэтому сделать деревянную колодку, которая даст возможность быстро сменить колеса. Если ось односкатная, то нужно

въехать на колодку, потом поднять машину домкратом еще на 2 см. Если же колесо двухскатное, то пользование деревянной колодкой еще более упрощается.

Подставлять колодку можно как спереди, так и сзади, в зависимости от того, где удобнее.

Такие деревянные колодки должны быть на каждой машине, особенно грузовой, а также в гаражах. Пользование деревянными колодками сохранит домкраты от преждевременной порчи. Стоимость такой колодки составит не больше 2 рублей, и она может быть сделана любым плотником.



**КАК ЛЕГКО И ДЕШЕВО ИЗГОТОВИТЬ НОВЫЙ КОЛЛЕКТОР
К СИГНАЛАМ ЭЛЕКТРОМТОРНОГО ТИПА НА МАШИНАХ ФОРД**

Для изготовления коллектора нужно взять медный цилиндр (желательно красной, а в крайнем случае желтой меди). Диаметр цилиндра практически не имеет большого значения, но предельные размеры его не должны быть больше 18 и меньше 12 мм. Наиболее подходящий диаметр — 15 мм. По окружности цилиндра делают отступ в 3—4 мм, в зависимости от диаметра взятого цилиндра. Если диаметр больше, то от края отступают на 4 мм и проводят черту циркулем прочной конструкции, как показано на рис. 1.

Затем окружность цилиндра тем же циркулем с максимальной точностью делят на семь равных частей. После того как цилиндр будет

разделен на семь частей лобзиком пилкой, по семи продольным меткам делают 14 пропилов с каждой стороны цилиндра.

Чтобы не искривить поверхности цилиндра, следует предварительно изготовить деревянную болванку по внутреннему диаметру цилиндра. Сделав, как указано на рис. 2, надпилы, начинают осторожно с одной стороны вгибать выступы во внутрь цилиндра. Если вгибание проходит трудно, то часть выступов с каждого будущего сегмента коллектора нужно осторожно удалить. На рис. 3 для ясности взят один сегмент с двумя выступами с двух сторон и один сегмент с одним выступом с одной стороны.

В. Сергеев

СИДЕНЬЕ ШОФЕРА ДОЛЖНО БЫТЬ УДОБНО

Уроки месячника по реализации рационализаторских предложений для Московского горкома шоферов не прошли даром.

3 июня на президиуме ИТР был поставлен вопрос о необходимости в кратчайший срок разрешить проблему организации рабочего места шофера и добиться к первым числам августа получения рабочих чертежей реконструированного сидения шофера основных отечественных марок автомашин.

Десять с лишком лет дебатировался этот вопрос. Тысячи шоферов ежедневно буквально на своей собственной спине чувствуют неудобства старого сидения, вызывающие переутомление и искривление позвоночника.

Каждому автомобилисту ясно, что необходимо как можно скорее этот недостаток изжить. А воз и ныне там.

Пора окончательно разрешить этот вопрос.

А. Соколов

РЕМОНТ В ГАРАЖНЫХ УСЛОВИЯХ

ПРАВКА КУЗОВА И КРЫЛЬЕВ

Прежде чем приступить к ремонту, надо тщательно осмотреть повреждение и определить, какой именно инструмент следует применить для каждого отдельного места. Но так как из автохозяйств Союза едва ли наберется 1 проц. имеющих достаточный ассортимент инструментов, с которыми можно исправить любое повреждение, не снимая кузова, мы прежде всего опишем наиболее холодные инструменты, доступные для изготовления в каждом гараже, имеющем хорошего кузнеца.

Двусторонняя оправка для низа задней стенки и углублений в кузове для колес (рис. 1).

Оправка должна быть изготовлена из хорошего сорта стали (из старых полуосей или карданных валов), концы ее толщиной до 22 мм



Рис. 1

должны быть оттянуты таким путем, чтобы ее можно было установить сзади стяжек задней стенки центральных и нижних планок и стоек углублений для задних колес. После отковки концы оправки должны быть обработаны и отшлифованы.

Оправка для крыльев и кронштейна капота (рис. 2).

Конструкция этой оправки позволяет править крылья, не снимая передних колес, и очень



Рис. 2

удобна в местах, где нельзя применить болванку. Эта же оправка может служить при ремонте стяжек и кронштейнов торпедо — в направлении от стойки к щитку.

Оправка для стоек кузова, петель и центральной стенки кузова (рис. 3).

Этот инструмент сконструирован для правки вдавненных мест с внутренней стороны центральных стенок кузова, стоек кузова, рам стекол и верхних задних стенок.

Будучи тонким, он удаляет все неровности вокруг петель. Правильный радиус изгиба делает его исключительно удобным для ремонта



Рис. 3

поверхностей. Оправка должна быть термически обработана.

Болванка для ремонта углублений для колес (рис. 4).

Эта болванка сконструирована для правки торпедо и металлических щитков. Ее применение устраняет необходимость снятия щитка прибора. Она очень удобна при правке углу-



Рис. 4

блений для колес, для чего она и устанавливается под сточным жолобом сзади внутренней поверхности ушка крыла. Конструкция этой болванки делает ее очень удобной для правки поперечин верха закрытого кузова и брызговиков радиатора.

Специальная оправка для ремонта дверей боковых стенок (рис. 5).

Этот инструмент специально сконструирован для нижних стенок дверей. Большой изгиб и рычажная передача этой оправки дают возмож-

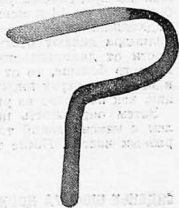


Рис. 5

ность выправлять ее, не снимая щеколды или обивки двери.

Эта оправка применяется также для правки больших прогибов в боковых стенках закрытых грузовых машин, причем она помещается над обивкой кузова и сзади косцов кузова.

Бакаутовый молоток для правки (рис. 6)

У молотка обе плоские поверхности должны быть сужены на конце и отполированы.

Эти молотки применяются при правке стенок кузова и крыльев, когда важно не повредить на них краску.

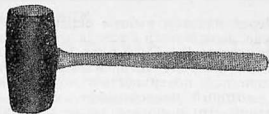


Рис. 6

Благодаря диагональному и косому расположению слоев дерево не расщепляется. Оно очень прочно и удобно для этих работ.

Двусторонняя оправка металлических дверей и боковых брызговиков (рис. 7).

Конструкция этой оправки вызвана тем, что во внутренних стенках металлических дверей



Рис. 7

имеется только несколько небольших отверстий, и она дает ту же рабочую поверхность и то же давление, что и болванка для открытых стенок. Конструкция этой оправки дает возможность выправлять верх брызговика, не снимая подножки.

Двусторонняя оправка (рис. 8).

Эта оправка предназначена для следующих операций: овальный конец вставляется внутри швов передних крыльев, так как поднимаются

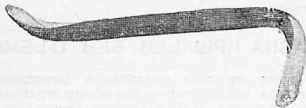


Рис. 8

шарнирные пальцы и правятся планки верха, фары и выступов воздухоохладительных окон капота. Конец, изогнутый под прямым углом, применяется для правки водосточных желобков, задних крыльев до подножек, окантовок углублений для колес и задних стенок купе и родстеров.

Болванка с низкой выпуклостью для правки (рис. 9).

Контур этой болванки точно совпадает с радиусом следующих частей автомобиля:



Рис. 9

крыльев с низкой выпуклостью, прямых створок капотов, торпедо, дверей, углублений для колес, боковых бортов крыльев, боковых брызговиков и кузовов.

Болванка с высокой выпуклостью для правки (рис. 10).

Контур этой болванки совпадает с радиусом следующих частей автомобиля: крыльев с большой выпуклостью, прогнутых частей пе-



Рис. 10

редних крыльев, центральных бортов всех крыльев новой модели Форда, овальных углов верхних задних стенок, фар, облицовок радиаторов, задних углов нижних стенок и углублений для колес и больших и овальных выпуклостей капота.

Молоток для правки (рис. 11).

Этот металлический молоток для правки имеет один квадратный конец, стороны которого

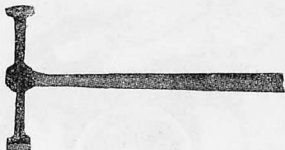


Рис. 11

равняются 31 мм, и другой круглый, диаметр которого равняется 35 мм. Габаритная длина—310 мм. Вес—400 г. Применяется для ремонта кузовов и крыльев.

Гибкий и регулирующийся держатель напильника (рис. 12).

Этот напильник удобен там, где работу надо производить одной рукой, как, например, для



Рис. 12

круглых и овальных углов верхних и нижних задних стенок, торпедо, капотов, верха, больших или малых выпуклостей и прямых работ.

Десять обязательных правил при выправлении кузова, крыльев, брызговиков и пр.

1. При правке металла несколько легких ударов лучше одного или двух тяжелых.

2. Кратковременное применение оправки часто дает лучшие результаты, чем получасовая обработка молотком.

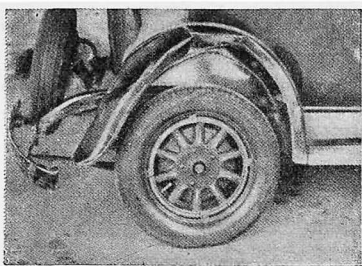


Рис. 13

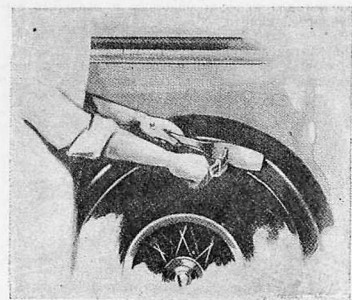


Рис. 14

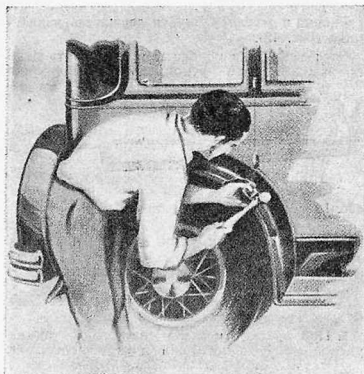


Рис. 15

3. Перед началом работы окрашенные металлические поверхности всегда надо протирать легким маслом. Этим удаляются грязь и легкие крупинки, и кроме того, между молотком и металлической поверхностью образуется слой масла, который предохраняет краску от повреждения. Это помогает также находить вогнутые места.

4. При ремонте крыльев надо промыть их нижнюю поверхность, прежде чем накладывать под них оправку. Крупинки грязи, приставшие к поверхности крыла, вдавятся в металлическую поверхность между молотком и оправкой.

5. Ремонтируемая поверхность всегда должна находиться между рабочим и источником света (естественным или искусственным).

6. Как правило, надо поднимать вогнутые места до нужного уровня, а затем опускать выступающие места, подложив под вогнутые оправку и выправляя окружающие их выступающие места до тех пор, пока форма исправляемого места не будет совпадать с болванкой.

7. При правке стенок кузова оправку надо вставлять между внутренней частью кузова и наиболее глубоко вогнутым местом и по наружной стороне ударять бакаутным молотком, что предохраняет металл от прогибания в обратном направлении.

8. При правке стенок кузова не следует пользоваться тяжелым молотком. Для того чтобы поднять опущенное место, оправку надо положить на это место и затем ударять молотком по ее внутренней стороне, благодаря чему металлическая поверхность не будет поцарапана.

9. Спиливать выступающие места напильником не следует, в необходимых случаях надо пользоваться молотком, болванкой и оправками.

10. Надо следить за тем, чтобы все инструменты для правки были чисты и гладки; заржавленный или грязный инструмент применять не следует.

ПРАВКА КРЫЛЬЕВ БЕЗ СЪЕМКИ

Правка крыльев сводится к определению характера повреждения, к выбору правильного инструмента. В большинстве случаев правка производится без снятия крыльев, так как заменять крылья новыми приходится редко. Как бы сильно крыло ни было повреждено, в большинстве случаев его можно так выправить, что оно ничем не будет отличаться от нового.

Правка крыла, изображенного на рис. 13, производится следующим образом.

Сначала наружную поверхность крыла протирают небольшим количеством масла, благодаря чему яснее обнаруживаются все повреждения. Затем надо проверить, нет ли на внутренней поверхности крыла дегтя, гравия или грязи. Грязь надо соскоблить, иначе может быть повреждена поверхность инструментов.

После этого производится правка начерно, т. е. выправленные места поднимаются выше центра прогиба. Эта операция имеет большое значение, так как, если она будет неаккуратно сделана, металл может быть поврежден и дальнейшие работы будут затруднены.

Для этой работы надо пользоваться концом молотка, начиная с самой низкой точки, ударяя со средней силой так, чтобы вогнутая поверхность была поднята, но не выше уровня окружающей ее поверхности.

Если наружный фланец погнут и загнут, надо применить оправку (рис. 6) и обыкновенный шведский ключ.

Накладывать оправку вдоль фланца, надевать на них ключ и поднимать ручку ключа вверх надо так, как указано на рис. 14.

Затем надо взять болванку (рис. 9 или 10) (выбор ее определяется в зависимости от того, имеет ли крыло высокую или низкую выпуклость), что можно определить на взгляд (рис. 15).

Если вогнутое место все еще значительно ниже уровня окружающей его поверхности, несколько ударов средней силы этой болванкой поднимут его до нужного уровня.

Удары должны производиться осторожно от руки по нижней поверхности крыла; по мере того как крыло приближаться к своей первоначальной форме, надо взять молоток и, подкладывая болванку под самые низкие места, ударять им по ее наружной поверхности, выступающие же места — опускать до нужного уровня.

Если металл все еще волнистый, надо взять молоток (рис. 6) и ударять им по выступающим местам, пока поверхность не станет гладкой. Эта работа производится без болванки (правка кронштейна крыла оправкой (рис. 2) детально изображена на рис. 16).

После этого надо взять регулирующий напильник (рис. 12) и осторожно провести им по поврежденной поверхности (рис. 16). Вогнутые места останутся темными, а выпуклые — станут блестящими, тогда надо опять взять болванку и молоток и поднять вогнутые места.

Применяя напильник, следует помнить, что он не служит для удаления выступающих мест, так как этим может быть удалено слишком много металла, а только для сглаживания поверхности и удалений царапин.

Нижнюю часть крыла (рис. 17) следует править, накладывая болванку на наружную поверхность крыла и ударяя молотком по нижней его поверхности.

Другим примером работы, считающейся трудной, будет проверка заднего крыла, конец которого задела встречная машина (рис. 18). Эту работу, если к ней правильно подойти, можно очень легко выполнить. Для этого надо взять доску 2×4 , вставить один ее конец спереди буфера или кронштейна для запасного колеса и давить на нее равномерно, зажав другой конец между ногами. Затем, не выпуская доски, надо ударять по крылу снизу вверх молотком. Благодаря этому крыло принимает свою первоначальную форму, после чего мелкие неровности можно выправить при помощи молотка и болванки.

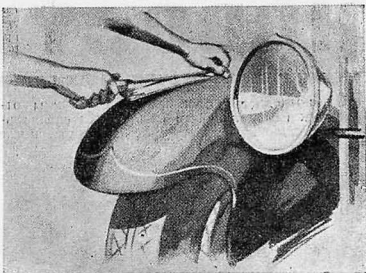


Рис. 16

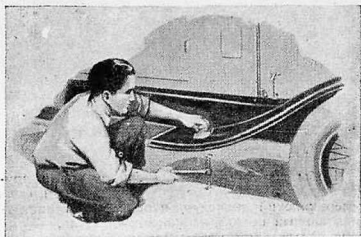


Рис. 17

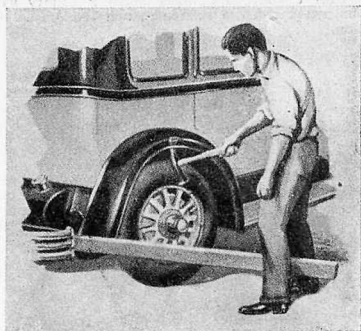


Рис. 18

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ „БИБЛИОТЕКИ „ЗА РУЛЕМ“

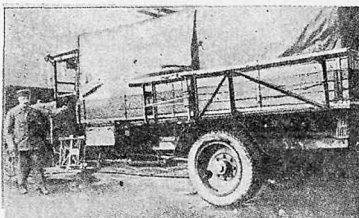
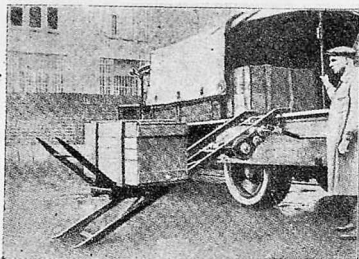
В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ВЫЙДЕТ В СВЕТ КНИГА проф. Е. А. ЧУДАКОВА „КАРБЮРАЦИЯ“. В КНИГЕ 12 ПЕЧАТНЫХ ЛИСТОВ, 119 ЧЕРТЕЖЕЙ 27

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

МЕХАНИЧЕСКИЕ ЛЕСТНИЦЫ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ КУЗОВОВ

За последнее время грузовые машины отдельных немецких фирм снабжаются специальными механическими лестницами, которые после

погрузки или выгрузки быстро складываются на борту машины.



ПОЛТОРА КИЛОМЕТРА В МИНУТУ НА БЭБИ-КАРЕ

Американец Дональдсон построил исключительно из старых автомобильных и мотоциклетных частей и аэропланного лома крошечный автомобиль для одного человека.

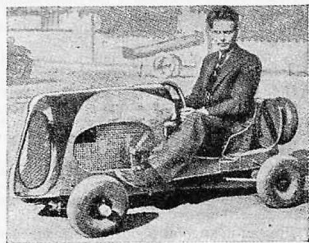
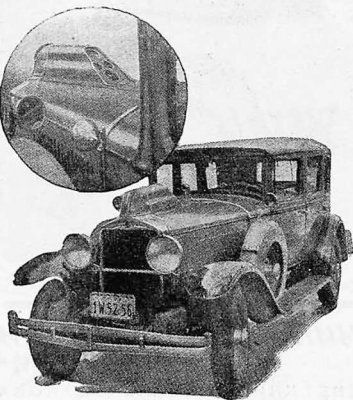
Как видно из фото, колеса взяты из аэроплана, мотор — из мотоцикла. Скорость машины — 90 км в час.

ИНСТРУМЕНТАЛЬНАЯ ДОСКА НА КАПОТЕ ДВИГАТЕЛЯ

Чтобы видеть показания спидометра и других приборов, не отрывая глаз от дороги, один американский инженер перенес свой инструментальный щиток на капот двигателя.

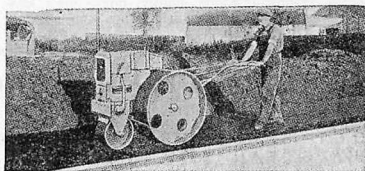
Циферблаты приборов освещаются по вечерам маленьким фонарем, установленным на стержне непосредственно перед ними.

Щит с конусом прикрепляется к капоту на шарнирах и легко снимается при его открывании.



МОТОРИЗОВАННЫЙ РУЧНОЙ КАТОК

Английская фирма дорожных машин «Виктор» выпустила миниатюрный дорожный каток весом от 4 до 7 т, приводимый в движение трехсильным двигателем. Управление катком осуществляется рабочим при помощи ряда рукояток.



ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

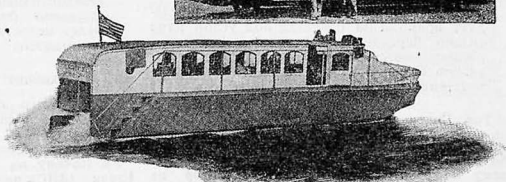
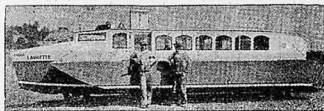
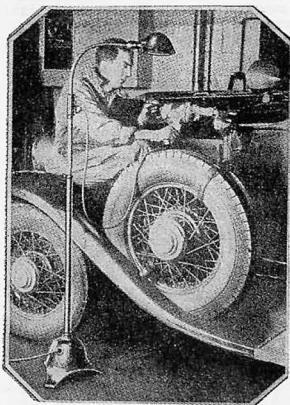
ЗЕМНОВОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

По всей береговой полосе Орегона (САСШ) курсируют речные автобусы, одинаково легко едущие и по воде и по суше. На воде движение осуществляется при помощи лопастных колес.

ПЕРЕДВИЖНАЯ ЛАМПА ДЛЯ ГАРАЖА

Выпущенные в САСШ специальные гаражные лампы отличаются большим удобством. В подставке лампы заключена катушка с намотанным на нее проводом длиной 4 м. По мере переноски лампы с одного места на другое, провод автоматически разматывается.

Стержень лампы—выдвижной, причем концевая часть его—гибкая и может быть отогнута в любую сторону.



БРАК ДЕТАЛЕЙ И ЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

В связи с ростом автотранспорта увеличился и спрос на детали для ремонта автомобиля. Деталей не хватает. Автохозяйства вынуждены искать выходы.

Что же делается на складах бракованных деталей? Возьмем автозавод им. Сталина.

На полках склада по номенклатурам разложены детали, которые вы с таким рвением и так долго ищите. Деталей много, но как определить их годность и в какой степени и где они потеряли овой нормальный размер, за который их не удостоили чести поставить на машину?

Сопроводительных карт брака при деталях не имеется, нет и чертежей и измерительного инструмента, по которым можно было бы определить отклонения, вызвавшие определение детали как брака.

Некоторые, не считаясь ни с чем, берут детали в очень большом количестве, но по приезде в гараж их ждут неприятности: многие детали им не удастся поставить по техническим условиям и ремонт их обходится довольно дорого. А некоторые детали, поставленные в агрегат, в короткий срок нарушают не только работу данного агрегата, но на продолжительный срок выводят из строя всю машину.

Склад бракованных деталей на заводе им. Сталина должен иметь сопроводительную карту брака для каждой детали. Складу нужно иметь чертежи с измерительным инструментом, при помощи которых потребитель сможет всегда определить пригодность детали. Это относится одновременно и к другим заводам.

П. Маркин

Рабселькоры-автодоровцы, пишите как автодоровские организации на местах готовятся к осенне-зимним перевозкам и к озимому севу, присылайте материал об итогах дорожного строительства и конкурсе на лучший коллектив Автодора. Пишите коротко, разборчиво, чернилами, на одной стороне листа.

Техническая Консультация

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ ПРОФ. Е. А. ЧУДАКОВА

Тов. Черепанову (г. Кемерово).

1. Как лучше переезжать неровности дороги (канавы, рытвины, рельсы и т. п.): прямо или под острым углом?

Переезжать рытвины, канавы и т. п. следует прямо. При переезде под углом рама сильно перекашивается и все соединения расшатываются. Препятствия следует переезжать газу, притормозив машину до препятствия.

Тов. Бичероу (Ростов-Дон).

2. Почему машины АМО-4 выпускаются с батарейным зажиганием, а не с магнето? Почему на этой же машине аккумулятор от употребления разряжается, не успевая зарядиться, и в результате его приходится заводить вручную, что задерживает выезд на работу?

Зажигание от аккумулятора устанавливается на советских автомашинах вследствие большой простоты и дешевизны. Аккумулятор на вашей машине разряжается вследствие недостаточной силы зарядного тока: Обрегулируйте динамо так, чтобы при зарядке сила тока была равна 15 амперам.

Тов. Морозову (Москва).

3. Где можно достать литературу о машине Форд-8?

Описание автомашины Форд-8 имеется в книге Карягина и Долматовского «Новые модели Форда», библиотека «За рулем», выпуск 1, 1933 г.

4. Можно ли привести в годное состояние засульфатировавшиеся пластины аккумулятора?

В случае сильного падения напряжения на клеммах аккумулятора (ниже 1,8 вольта), пластины аккумулятора покрываются слоем сернистого свинца, представляющего собой стойкое химическое соединение. Обычно такие пластины в дальнейшей работе непригодны.

Пластины с незначительным отложением сернистого свинца можно восстановить путем продолжительной перезарядки аккумулятора током небольшой силы.

Тов. Сидельникову (Москва).

5. Как производится смазка двухтактного бензинового двигателя?

Смазка двухтактного двигателя внутреннего сгорания производится специальными насосами или путем ввода масла вместе с горючим в кривошипную камеру (картер) двигателя.

6. Почему батарея аккумуляторов имеет самостоятельную банку для каждого аккумулятора и самостоятельное отверстие для заливки электролита; не лучше ли поместить их в общий эбонитовый ящик, положив между каждым аккумулятором эбонитовую прослойку?

Благодаря установке в аккумуляторе нескольких последовательно соединенных ба-

нок, повышается напряжение (аккумулятор из трех банок имеет напряжение на клеммах в 6 вольт). В случае же размещения всех пластин в одной банке (пластины внутри каждой банки параллельно соединены), напряжение будет равно 2 вольтам, т. е. будет недостаточным для использования на автомашине.

Тов. Ахонину (Москва).

7. Для чего служит спираль у двигателя АМО-3, расположенная сверху индукционной катушки?

Для добавочного сопротивления.

8. Почему на машинах АМО последней модели (ЗИС) перестали ставить тормоза на передние колеса?

За отсутствием в большинстве автомобилей необходимой для работы гидравлических тормозов смеси ацетона и касторки.

Тов. Ткачеву (Москва).

9. Можно ли назвать трос, приводящий в движение спидометр у авто Форд, боуденовским?

Можно.

10. Почему динамомашина АМО-3 дает меньшую силу зарядного тока в тот момент, когда мотор достаточно прогрелся?

Когда мотор прогревается в достаточной степени, повышается обороты двигателя и начинает работать регулятор динамомашин, что и вызывает уменьшение силы зарядного тока.

Тов. Балачкому (Кичкас).

11. Чем надо смазывать двухтактный мотор четырехтактной подвесной моторной лодки?

Для смазки двухтактных двигателей внутреннего сгорания применяется «автол». Ввод масла вместе с горючим обеспечивает достаточную смазку подшипников.

Тов. Абрамову (г. Сарепул)

12. Чему равна индикаторная сила по сравнению с лошадиной силой? Что больше — лошадиная сила или индикаторная?

Различают индикаторную и эффективную мощности двигателя.

Эффективная мощность — это мощность двигателя, могущая быть непосредственно использованной для полезной работы.

Индикаторная мощность — это мощность, развиваемая внутри автомобильного цилиндра. Индикаторная мощность больше эффективной, так как часть мощности, развиваемой в цилиндре двигателя, тратится на трение механизмов самого двигателя. Следовательно, индикаторная мощность равняется эффективной мощности плюс мощность, затраченная на трение. Мощность (и та и другая) измеряется лошадиными силами.

РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

Колхоз

АВТОДОР СРЕДНЕЙ ВОЛГИ АКТИВНО ГОТОВИТСЯ К УБОРОЧНО-ЗАГОТОВИТЕЛЬНОЙ КАМПАНИИ

Средневожский Автодор в 1933 г. стал на путь активного участия в сельскохозяйственных и политических кампаниях, проводимых партией и правительством.

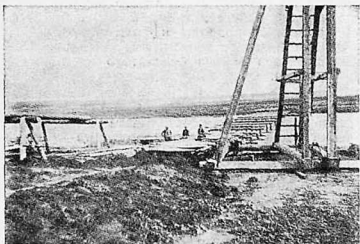
В весенне-посевную кампанию этого года автодорожская организация Средней Волги проделала своими силами большую работу. Достаточно привести несколько цифр.

Отремонтировано 252 трактора, 22 автомашины, 13 магнето, 75 плугов, 165 борон, 25 сеялок; подготовлено 150 шоферов, перебросено 39 т посевных грузов; отремонтировано 1612 м дорог с каменной одеждой, построено 39 мостов.

На этих работах участвовало 30 автодорожских агитбригад и 20 передовых ремонтных бригад в количестве 70 человек.

Средневожский Автодор еще в июне провел в своих низовых организациях большую подготовительную работу к уборочно-заготовительной кампании, причем основной упор был сделан на особенно хромающий участок работы — дорожное строительство.

Крайсполком и крайком ВКП(б) поставили перед трудящимися задачу — в течение июньского штурмового месячника сделать дороги проезжими. Автодорожские организации Борска, Красного Яра, Кинель-Черкас, Ульяновска, Самары и др. показали на деле свою способность конкретно претворять в жизнь директивы партии и правительства. В этих организациях было выделено до 40 бригад в количестве 1700 человек, которые участвовали на дорожных работах в порядке осуществления помощи колхозам, совхозам и МТС. Сотни километров отремонтированных силами автодорожцев дорог, много километров благоустроенных дорог с каменной одеждой сдали к уборочной кампании автодорожские организации края.



Татановский сельсовет Тамбовского района должен был построить этот мост к уборочной кампании. Строительство его сорвано, так как окружающие колхозы не дали рабочей силы, а сельсовет смотрит на это спустя рукава

Борская организация Автодора мобилизовала на дорожные работы 1 128 автодорожцев, заготовила 193 кубометра стройматериалов, отремонтировала 5 км дорог, восстановила 5 мостов. За период своей практической работы по подготовке дорог к уборочной кампаниям организовал 10 новых ячеек Автодора. Сейчас автодорожцы Борска ремонтируют автомашины, тракторы и с.-х. инвентарь.

В Саранском МТС при участии широкой автодорожской общественности построено 45 км дорог.

В Халиловском зерносовхозе под непосредственным руководством Автодора проводится ремонт уборочных машин и сельхозинвентаря.

В Ульяновском районе в дорожных работах участвовало 28 автодорожских бригад (540 человек). На автомашинах автодорожцы перевезли 40,5 кубометров кирпичного щебня, отремонтировали 520 км дорог, провели 11 бесед в колхозах по вопросам дорстроительства.

Каменский Автодор развернул большую работу по привлечению населения на дорожные работы. Силами автодорожцев было заготовлено 3 042 кубометра лесоматериалов, построено 33 км грунтовых дорог, отремонтировано 248 км дорог, построено 31 пог. м и отремонтировано 321 пог. м мостов.

Наряду с положительной работой ряда райсоветов Автодора по подготовке к уборочно-заготовительной кампании текущего года нельзя не отметить явную бездельность райсоветов Автодора Сорочинска, Бузулука, Оренбурга, Бугуруслана, Сергиевска и др.

Для практической помощи райсоветам и коллективам Автодора в развертывании агитмассовой работы вокруг вопросов дорстроительства и подготовки к уборочной, краевой совет направил в районы агитавтомобиль. Агитавтомобиль проделал огромную работу, что подтверждается отзывами ряда сельсоветов.

Средневожский Автодор принял на себя ряд конкретных обязательств, связанных с успешным проведением уборочной — ремонт автодорожского парка, охрана дорог и мостов, переброска уборочных грузов, агитмассовая работа, культурно-бытовое обслуживание колхозников и совхозных рабочих.

Автодорожские организации успешно справятся с этими задачами при условии, если они сумеют сочетать конкретную работу по уборочно-заготовительной кампании с внутриобщественной работой, с задачей организационного укрепления низовой сети — ячеек и коллективов.

Крайсовет Автодора заверил партийные и советские органы Средневожского края в том, что в конкретной помощи колхозам, совхозам и МТС в текущую уборочно-заготовительную кампанию Автодор проявит достаточно активность и тем самым оправдает звание боевого помощника партии и правительства.

Автохозяйства ЦЧО насчитывают примерно до 2 тыс. автомашин. Точное количество автомашин не может назвать даже Облдортранс, на обязанности которого лежит учет автотранспорта по области.

Единственная организация, где хорошо поставлен учет автотранспорта, правильно организована его работа, имеется хороший подбор опытных кадров и технически грамотное руководство,— это Автотранстрест (быв. Союзтранс).

В некоторых организациях, как Свеклотрактор, Свеклотрест, Сахаротрест, Зернотрест и др., имеется от 200 до 400 автомашин. Автопарк в этих организациях занимает последнее место. Автохозяйством часто руководят шоферы 3-й категории, а иногда и шоферы, не имеющие права езды. Подготовку шоферских кадров здесь также считают второстепенным делом. Когда они получили сообщение, что в их адрес направляются автомашины, они взяли трактористов, в 2—3 недели сделали их шоферами и посадили на машины АМО-3. В руках малоквалифицированных шоферов машины стали быстро портиться. Коэффициент использования автопарка очень низкий. Посевная кампания застала большинство автомашин в ремонте. Руководство этих организаций считало, что для посевной кампании нужен не автомобиль, а только трактор.

Не лучше и в других организациях. Перерасход горючего на 100—200 проц. считается нормальным. Норму горючего и междуременного пробега каждая организация устанавливает по-своему. В то время как для ремонта № 1 Облдортранс установил пробег в 2 500 км, Автотранстрест установил 1 400, Свеклотрактор—3 тыс., Свеклотрест—5 тыс. и т. д.

Особенно безотрадно положение автотранспорта в районах: в совхозах, на сахарных заводах, в МТС, где машины находятся в руках малоквалифицированных шоферов, а дороги представляют собой форменную пытку для автотранспорта. В районном центре Ольховатке застряли и простояли целый день 15 машин с посевным материалом и горючим из-за плохой дороги. Надо было замостить всего 5 км до шоссе, но ольховатский рик благоустройства. Между тем этот район имеет несколько крупных автохозяйств, районную организацию Автодора, которые ничего не сделали для ликвидации бездорожья.

Необходимо решительно и по-большевистски перестроить всю работу автохозяйств в духе последних решений партии и правительства о работе транспорта.

Автодор ЦЧО должен взять на себя инициативу в борьбе за хорошую дорогу и за рациональное, наиболее полное и экономное использование автотранспорта.

Ольховатка, ЦЧО.

П. Трофименко

АВТОДОР ЗАПАДНОЙ ОБЛАСТИ НА ПРАВИЛЬНОМ ПУТИ

Западный областной совет Автодора сложился прежде способностью к коммерческим делам. Он распространял номерные квартирные таблички, делал вывески, вообще занимался чем угодно, упуская основную задачу — содействие дорожному строительству.

Так было. И за такую «деятельность» областной совет был распущен.

В апреле обком партии провел областную конференцию, обновил руководство. И сейчас, хотя автодорожская организация еще малочисленна, организационно-слаба и не имеет необходимых руководящих кадров,—все же беззастенливо перелом чувствуется.

В период с 30 июня по 12 июля по инициативе областного штаба и Автодора в области были проведены субботники содействия дорожному строительству.

Областной совет взял шефство над Сухиничским дорожно-эксплуатационным участком. Туда была направлена бригада для содействия в работе по ремонту тракта Моссальско-Барятинская.

Дорогобуджский райсовет Автодора вместе с дорожным аппаратом выделил пять дорог, имеющих большое значение для хлебозаготовок, и прикрепил к каждой дороге членов президиума райсовета, которые мобилизуют население на выполнение дорожных планов.

30 июня совместно с районным штабом дорожного строительства был проведен субботник, в котором приняли участие 3 700 человек и 2 600 лошадей. В результате субботника построены два моста, вывезено 2 650 куб. м песка и отремонтировано 600 пог. м дорожного полотна.

Вяземский райсовет Автодора провел общественную проверку того, как сельсоветы ре-

ализуют решение райисполкома по дорожному строительству от 20 июня. Было обнаружено, что Поляновский, Бозьянский, Юшковский и Двоянский сельсоветы к дорожным работам не приступали, не имеют учета рабочей силы, не имеют сельдоруполномоченных.

Немедленно в помощь были посланы четыре человек. Они поставили учет рабсилы, разбили дороги по участкам, закрепили их за колхозами и селениями, и сельсоветы зашевелились.

В двух сельсоветах удалось организовать по одной ячейке Автодора.

30 июня и 12 июля было проведено два субботника по ремонту подъездного пути к МТС. Карачевский райсовет привлек на субботник 130 человек, 24 подводы и 4 автомашины.

Силами низовых коллективов Автодора Новозыбковского района отработано на дорогах 43 трудодня.

Значительная работа по содействию дорожному строительству была проведена смоленскими автодорожцами. На тракте Смоленск—Стабна было отработано городскими коллективами 655 человекодней. Членами Автодора воинских частей отремонтировано 1½ км Краснинского большака. Автодорожцами с привлечением населения отремонтировано около 4 км дороги в совхозе Коцино и 250 пог. м у Венярово.

Сведения об участии автодорожских коллективов в дорожном строительстве только поступают. Однако уже сейчас несомненно, что Автодор вступил на правильный путь.

Надо только, чтобы райкомы партии, комсомол и профсоюзы помогли областному совету укрепить районное руководство.

Смоленск.

Ю. Пинсон

В большинстве наших автохозяйств недостаточно соблюдаются технические правила пожарной безопасности.

Автоработники на местах часто забывают о неудовлетворительном состоянии своих гаражных помещений и не учитывают чрезвычайно огнеопасных свойств бензина. Шоферы пользуются, например, в гаражных помещениях керосиновыми фонарями при наливаннии бензина в бак и при осмотре машин в тех частях, которые связаны с бензинопроводкой. А между тем при отсутствии в гараже электрического освещения и при необходимости произвести ту или иную работу в ночное время нужно поставить машину вне гаража под открытым небом и держать фонарь возможно дальше от машины. Несоблюдение этих простых правил противопожарной предосторожности приводит иногда к серьезным последствиям.

Нелишне указать на два характерных случая пожара автомашин, происшедших недавно на керамических заводах треста «Укрогнеупоры» в Донбассе.

В первом случае во время работы ночью по вывозке кварталов из карьеров на станцию в машине ЯЗ-5 засорилась бензиноподводящая проводка и необходимо было проверить ее

прочность. Тогда водитель достал керосиновый фонарь и поставил его на подножку машины вблизи открытого мотора; в результате через несколько минут произошла вспышка бензина, загорелся мотор, затем другие части, и машина сгорела.

Во втором случае ночью в помещении гаража водитель наливал в бак бензин из бидона, а другой светил ему керосиновым фонарем. Внезапно в бидоне произошла вспышка бензина, но благодаря наличию двух человек, которые не растерялись, удалось моментально закрыть пробку бензинового бака, выкатить машину из гаража во двор и спасти ее.

Донбасс.

П. Сумпов

От редакции. Помещая статью т. Сумцова, редакция считает необходимым обратить внимание на роль пожарной секции Автотора в вопросе борьбы с пожарами в гаражах. Редакция считает, что не кто иной, как Автотор в лице его пожарной секции должен мобилизовать всю автодороговскую общественность на борьбу с пожарами в гаражах. Между тем т. Сумцов совершенно замалчивает роль Автотора. Желательно, чтобы т. Сумпов осветил роль донбассовского Автотора в этом вопросе

КАК ВЕЛИКОЛУЦКИЙ РАЙКОМ ВЛКСМ „ЛИКВИДИРУЕТ“ БЕЗДОРОЖЬЕ

Райком ВЛКСМ Великолуцкого района в июне этого года принял решение об организации субботников в помощь дорожному строительству. Для осуществления этого решения райком пригласил представителя дорожного участка № 176 и совместно с ним выработал план организации субботников.

Не откладывая дела в долгий ящик, решили первый субботник организовать 24 июня. Представителю дорожного участка в райкоме заявили, что на субботнике будет не менее 500 комсомольцев.

Получив такое заверение, дорожный участок начал деятельно готовиться к субботнику, не прерывая связи с райкомом и почти ежедневно получая от него подтверждения, что обещание будет выполнено.

Но накануне 24 июня райком объявил, что субботник переносится на 30 июня и что в субботнике, возможно, примут участие не 500, а 750 комсомольцев. Так как для такого количества людей необходимо было заготовить инструмент, подготовить технический надзор, разбить участки работ и т. д., то дорожный участок принял целый ряд соответствующих мер: договорился с великолуцким райисполкомом о том, чтобы 30 июня сельсоветы выделили 200 подвоз для подвозки материалов; на место работы были командированы техники для

подготовки к субботнику; дорожным мастерам были даны надлежащие инструкции по организации работ; было заготовлено и насажено 500 черенков для лопат и кирок; отремонтированы кипяильники и др.

30 июня райком заявил, что субботник откладывается на 6 июля и 6 июля уже обязательно состоится. Дорожный участок согласился и продолжал деятельно готовиться к встрече желанных гостей. 3 июля инженер участка пошел в райком договориться об организации соцсоревнования и ударничества, об организации бригад, но там сообщили ему, что субботника 6 июля не будет и будет ли он вообще и когда — неизвестно. Комсомольцы, мол, отправлены на сенозаготовки.

Несмотря на просьбы райисполкома и райкома ВКП(б) выполнить обещание, субботник был сорван и на этот раз, повидимому, окончательно. Между тем дорожный участок понес на подготовке работ по организации субботника 500 рублей убытка, не говоря уже о том, как отнесутся к этому сельсоветы и население.

Можно ли после этого верить обещаниям Великолуцкого райкома ВЛКСМ?

Нужно обратить серьезное внимание на это головотяпство и выявить виновных в сорваном субботнике.

Великолуцк

Дорожники

Продолжается прием
подписки на

ОГОНЕК

В последних номерах „Огонька“ напечатаны рассказы, стихи и очерки Ф. Панферова, А. Веселого, К. Федина, А. Малышкина, А. Караваевой, Бор. Левина, И. Сельвинского, С. Кирсанова, Н. Асеева, Б. Каменского и др. Печатались стихи членов актива „Огонька“: Яр. Смолякова, Ник. Васильева, М. Скороходова, С. Морозова, А. Филипчака, С. Михалкова, К. Цигальникого и др. Печатались очерки и фельетоны на актуальнейшие темы строительства и общественной жизни СССР.

В каждом номере печатаются статьи и обзоры по вопросам международной политики. Номера журналов обильно иллюстрированы. Подписная цена: на год—6 р., 6 м.—3 р., 3 м.—1 р. 50 к., отдельный номер—25 к. Подписка принимается всеми почтовыми отделениями. В розницу требуйте в киосках. Жургазобъединение

Автодоровцы, водители, рабочие автотракторных заводов, работники дорожного хозяйства и учащиеся автомобильных, тракторных и дорожных курсов.

Читайте массовый популярно-технический журнал по автотракторному и дорожному делу.

ЗА РУЛЕМ

орган ЦС Автодора.

Обеспечьте себе бесперебойное получение журнала, сдавая своевременно подписку.

Подписная цена: год — 7 р. 20 к., 6 м.—3 р. 60 к., 3 м.—1 р. 80 к., отдельный номер—30 к.

Подписку сдавайте почтой.

В розницу требуйте в киосках.

Жургазобъединение

Восстановлен прием подписки на популярно-техническую библиотеку

БИБЛИОТЕКА ЗА РУЛЕМ

24 выпуска
в год

Книги библиотеки посвящены различным вопросам автомобильной и дорожной техники, изложены популярным языком, богато иллюстрированы и рассчитаны на широкую автодорожную массу, шоферов, дорожных работников и учащихся автодорожных курсов и техникумов. Подписная цена: год—9 р., 6 м.—4 р. 50 к., 3 м.—2 р. 25 к.

Подписку сдавайте почтой не позже установленного ею срока. Тираж библиотеки ограничен. Все подписчики, сдавшие ранее подписку на библиотеку „За рулем“, получат полностью все выписанные книги.

Жургазобъединение

С июля восстановлен
выпуск

БИБЛИОТЕКА ОГОНЕК

В „Библиотеке „Огонек“ печатаются лучшие произведения советских и иностранных авторов.

Подписная цена: год — 12 р., 6 м.—6 р., 3 м.—3 р.

„Библиотека „Огонек“ выходит 3 раза в месяц по 2 книжки (всего 6 книжек в месяц). Подписка принимается с сентября всеми почтовыми отделениями.

Книжки за июль и август требуйте в киосках. Цена книжки—20 к.

Жургазобъединение