

ЗА РУЛЕМ



ЖУРН.-ГАЗ. ОБЪЕДИНЕНИЕ

1932

9-10

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
Автомобиль—трудящимся!



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

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

НА ОСНОВЕ РАЗВЕРНУТОЙ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ САМОКРИТИКИ ПЕРЕСТРОИМ И УКРЕПИМ АВТОДОР ВЫШЕ ЗНАМЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ И УДАРНИЧЕСТВА

Гигантски растет и развивается наша автотракторная промышленность. Новые сорта автомобилей и тракторов ежедневно пополняют автотракторный парк СССР.

Автогужевые перевозки в 1932 г. должны составить 17 млрд. тонно-км грузооборота. Нужно построить и отремонтировать около 50 тыс. км шоссе и дорог, обеспечить ремонт, содержание и сохранность различной дорожной сети протяженностью до полутора миллионов км. Только по системе Цудортранса сумма денежных капиталовложений на дорожное строительство в 1932 г. исчисляется в 748 млн. руб., из которых 380 млн. руб. должны составить финансовое выражение трудового участия населения.

Производство автозаводов, заводов дорожного машиностроения, дорожно-строительные работы, гаражное и авторемонтное строительство в 1932 году должны получить гигантский размах и подготовить все необходимые предпосылки для того, чтобы в планах второй пятилетки „по дорожному и шоссе иному строительству и автомобилизации обеспечить более быстрые темпы развития, чем по другим видам транспорта“. (Из резолюции XVII партконференции).

Автодору принадлежит почетная и огромная роль в деле содействия ускорения темпов социалистического строительства на указанных выше важных и ответственных участках народного хозяйства и имеющих большое значение и для укрепления оборонной мощи страны.

С начала года, после Всесоюзного съезда общества прошло четыре месяца. Период вполне достаточный для того, чтобы решения съезда нашли себе полное и всестороннее выполнение во всех организациях общества.

В течение последних месяцев ЦС Союза обществ Автодор, совместно с партийными комитетами, организовал бригады для обследования и помощи в работе, охватив больше десяти республиканских, областных и краевых организаций общества. В некоторых республиках и областях заслушаны доклады о работе Автодора на партийных комитетах. Недавно опубликовано постановление ЦК КП(б)У о состоянии и работе общества Автодор на Украине, помещаемое в этом номере журнала.

Материалы обследований и поступающие в ЦС сведения свидетельствуют о том, что лишь в некоторых организациях общества развернута широкая массовая работа, успешно реализуются решения съезда, начался массовый рост и оживление деятельности автодоровских коллективов. В большинстве же мест руководящие органы Автодора — советы, президиумы, секции и аппараты

СОДЕРЖАНИЕ

В. РУБЦОВ—На основе развернутой большевистской самокритики перестроим и укрепим Автодор	1
Н. ОСИНСКИЙ—Новый „Форд“ в американской и нашей обстановке	4
Н.—День большевистской печати	10
Проф. Е. А. ЧУДАКОВ—Кадры и ремонт—слабое место в эксплуатации автомобилей	11
А. КИЛЬДОШЕВ—Нижегородский автозавод должен дойти до выпуска ебейского выпуска машин	16
Н. ГОЛОВАНОВ—Какие бензино-за-	

правочные станции будет строить Аздоремснаб	18
М. ВЕЧНИКИНА—Трудящуюся женщину—в Автодор	21
И. КРУЗЕ—Первая женщина за рулем автобуса	22
Бригадник НОТИКИН—Почему 2-я автобаза Союзтранса не выполняет промпинплана	24
В. МАЛАНОВ—Диспетчирование на автотранспорте	26
Гарячая свечка	29
Работельники автодоровцы пишут	30
На общественный суд!	32
В номере 17 иллюстрации Фотообложка—А. Тимофеева.	

Май 1932 г.

9-10

советов — работают из рук вон плохо и совершенно не обеспечивают успешного выполнения решений Всесоюзного съезда.

Значительные сдвиги и оживление в работе достигнуты прежде всего там, где обеспечено надлежащее руководство и плановость в работе, развернуто социалистическое соревнование и ударничество, где организационно-массовая работа и помощь низовым коллективам стоят в центре внимания предпрудумов, секций и аппарата советов Автодора.

К числу наиболее передовых организаций, успешно реализующих решения съезда, по имеющимся в ЦС данным относятся — Уралавтодор, Белорусская организация, Средне-волжская и некоторые другие.

На Урале сразу же после съезда были проведены широкие районные конференции и собрания коллективов Автодора с докладами о решениях съезда, о планах, о практических контрольных заданиях и показателях автодорской работы на 1932 год.

После мартовского Всесоюзного оргсовещания на Урале также проведена большая массовая работа. Проведена значительная работа по подготовке из комсомольцев автодоровских кадров для районных и низовых организаций. В результате этой работы по Уралу отмечается массовый рост членства, рост новых районных организаций и коллективов Автодора. По неполным данным за последние 3—4 месяца автодоровская организация выросла: в Сталинском районе с 5 000 до 10 000 человек; в Свердловском с 2 500 чел до 10 000; в Молотовском с 500 до 5 000 чел. Выросли крупные автодоровские организации в Сотке, Боткинске, Магнитогорске и др.

Успешно проводится реализация решений Всесоюзного съезда по организациям Белорусского общества Автодор. Белорусское автодоровское руководство одним из первых сумело обеспечить своевременное продвижение съездовских решений в массы, одновременно развернуло массовую работу по укреплению и росту автодоровских коллективов.

Большая работа развернута по о ганизации и росту детского автодоровского движения.

Целый ряд хороших показателей отмечается в руководящей работе Средне-волжского краевого совета Автодора. Край вет ведет работу по детально разработанному оперативному плану, с перечнем конкретных заданий и контрольных цифр по всем важнейшим участкам деятельности Автодора. План Средне-волжского крайавтодора ЦС разослал во все организации Союза, как образец и показател руководящей плано-оперативной работы.

В большинстве остальных республик, областей и районов рост и оживление отдельных автодоровских организаций происходит, главным образом, благодаря проявлению высокой общественной активности и огромного интереса к задачам автомобилизации, тракторизации и дорожного строительства со стороны широких рабочих и колхозных масс, при совершенном отсутствии каких бы то ни было организационно-руководящих усилий и помощи руководящих органов Автодора. Прекрасных образцов и примеров массовой работы многих районных организаций и фабрично-заводских коллективов Автодора на Украине, в Ленинграде, в Москве и др. районах республиканские и областные (краевые) советы не знают, не изучают и не используют для развертывания автодорской работы в отстающих районах.

Так, например, республиканские, областные и краевые советы Автодора в УССР, в Республике немцев Поволжья, в Закавказьи, в Харьковской, Ленинградской, Иваново-Промышленной, Западной, Центрально-Черноземной областях, в Северном крае и в некоторых других крупнейших районах, президиумы, секции и аппараты советов Автодора бездействуют. Президиумы и секции не собираются по 2—4 мя яца, не занимаются актуальными вопросами и задачами автодоровского движения, не руководят, не помогают в работе низовым советам и коллективам Автодора.

Бездейственно те президиумы и секций, слабая работа аппарата советов приводит к отрыву руководства от коллективов и от членских масс. Вследствие этого в работе советов и аппарата наблюдается самотек, бе плановость, увлечение всякого рода делюескими и хозяйственно-коммерческими делами, связных часто с растратами в ущерб общественно-политической, организационно-массовой работы. Отсутствует руководство массовой работой по росту и укреплению автодоровских коллективов не налажено соцсоревнование по участию Автодора в социалистическом строительстве областей и районов, по участию в хозяйственно-политичеких кампаниях.

В своем постановлении об Автодоре от 12 марта с. г. ЦК КП(б) Украины отмечает, что „несмотря на большое значение о-ва Автодор в деле развития автогаторного и дорожного строительства, популяризации техники среди рабочих и колхозных масс по подготовке потребных кадров, несмотря на огромную заинтересованность, которую проявляют широкие массы к Автодору, работа о-ва на Украине в неудовлетворительном состоянии“. Такое положение Автодора — говорится в постановлении — объясняется недостаточным руководством ЦС Укравтодора местными организациями.

Аналогичные директ вы и помощь в автодоровской работе проведены Ленинградским Обкомом и Горкомом. Сейчас в Ленинграде при ближайшем руководстве Горкома и райкомов паргги проводится массовая отчетно-перевыборная кампания автодоровских организаций. Проведенные и проводимые Центральным Советом совместно с парткомами бригадные обследования, проверки и помощь в работе в целом ряде других районов СССР должны положить конец безобразнейшему оставанию в работе руководящих органов Автодора в ряде республик и областей.

Целый ряд серьезных недостатков имеет место и в работе аппарата ЦС общества. Важнейшими из них являются чрезмерные запоздания с отчетанием и рассылкой на места решений съезда и орг. совещания, запоздания с разработкой и рассылкой учебных программ, необходимых руководящих материалов, справок и положений о работе советов, секций и низовых коллективов Автодора, об информации, учете и отчетности о финансовой деятельности и т. д.

Соответствующие отделы, се ции и Снабавтодор при ЦС сильно отстают в обеспечении огромной потребности мест учебными пособиями и материалами, необходимыми для развертывания массовой работы и технической пропаганды. Развернувшийся массовый рост общества не обеспечен достаточным снабжением организаций членскими билетами.

На основе большевистской самокритики и широкого развертывания массовой общественно-политической работы нужно подвергнуть беспощадному бичеванию безответственность, самотек, бесплановость и дельчатство в работе руководящих органов и аппарата Автодора. Решительно ликвидировать отставание в организационно-массовой работе; вло ную приблизить, притянуть советы и аппарат Автодора к руководству парторганизации; не на словах, а на деле перестроить работу советов и аппаратов Автодора на рельсы плановости и опр-ативности, лицом к основному звену общества к автодоро-скому коллект-ву.

Позорным и совершенно недопустимым оппортунистическим разгильдяйством нужно считать попытки некоторых работников краевых и областных советов ограничить свою деятельность всякого рода хозяйственными и ремонтно-строительными делами, изысканием средств и т. д. в ущерб массовой работе. Совершенно недопустимой расхлябанностью следует считать и такие явления, когда президиумы крупнейших организаций Автодора целыми месяцами не собираются, не находя время и вопросов для своей работы.

На основе практического проведения в жизнь исторических решений XVII партконференции, на основе широкого развертывания массово общественно-политической работы и технической пропаганды, советы, секции и коллективы Автодора должны показывать образцы примерности и постоянно укреплять производственно-техническую активность и трудовой энтузиазм масс на борьбу за лучшее освоение новейшей техники автотракторного производства, за лучшее овладение техникой рациональной эксплуатации и сбережения автотранспортного парка; за овладение техникой образцовой работы гаражно-ремонтного и автотранспортного хозяйства, техникой дорожного строительства.

Через систему многочисленных учебных пунктов, курсов и кружков Автодора нужно обеспечить в общественном порядке и без отрыва от производства высокое качество подготовки десятков тысяч шоферско-водительских и дорожных технических кадров, подготовку организаторов-техников, организующих трудящиеся населения на фронте борьбы с бездорожьем.

Реализуя директивы своего первого Всесоюзного съезда, автодорожные организации в настоящее время всю свою деятельность должны проводить под лозунгом превращения Автодора к концу 1932 г. в трехмиллионную организацию, под лозунгом широчайшего проникновения автодорожного движения в деревню на базе развертывания практической работы вокруг дорожного строительства и содействия развитию тракторного дела. „Ни одного совхоза, МТС и колхоза без автодорожского коллектива“ — таков боевой лозунг Автодора в данный период.

Борьба с бездорожьем, мобилизация широчайших масс на трудовое участие в дорожном строительстве являются важнейшим звеном во всей работе организации на данном этапе.

Городские советы и коллективы Автодора должны являться авангардными отрядами пролетарской общественности в практическом проведении работ по реализации решений ЦК ВКП(б) о коммунально городском строительстве.

Автодор по характеру и задачам своей деятельности, в теснейшей увязке с Осоавиахимом, занимает и должен занимать один из ответственных участков в деле содействия укреплению оборонной мощи СССР — содействии моторизации погранвойск и частей РККА. В 1931 году Автодор с величайшим успехом собрал десятиллионный оборонный фонд моторизации. В 1932 году этот денежный фонд силами пролетарской автодорожной общественности соответствующих предприятий, в сверхплановом порядке ударной работой в выходные дни должен превратиться в материальные объекты технического оснащения погранвойск и частей РККА.

На учебных базах Автодора, без отрыва от производства обучаются десятки тысяч рабочей комсомольской молодежи овладению боевой авто-мототехникой. Обеспечение высокого качества военно-политического воспитания, лучшей программно-методической постановки в преподавании специальных авто-мото-технических и военных дисциплин должно являться предметом самого пристального внимания советов и коллективов Автодора. Нужно обеспечить наилучшую организацию и проведение массового Всесоюзного Автодора — комсомольского похода за овладение боевой авто-мото-техникой.

Организуемые Автодором в большом масштабе мотоциклетные, автомобильные, аэросанные и глиссерно-мотолодочные пробеги, наряду с технико-исследовательскими целями необходимо более организованно и максимально использовать как средство агитационно-массовой работы в плане проведения хозяйственно-политических кампаний.

Успешное выполнение перечисленных задач, выполнение решений Всесоюзного съезда Автодора в большинстве организаций уперлось в слабость работы руководящих звеньев и аппарата общества. На основе большевистской самокритики направим бьющие удары по оппортунистическому самотеку, решительно перестроим и укрепим автодорожское руководство, широко развернем социалистическое соревнование между автодорожскими организациями, заставим бездеятельные президиумы советов подтянуться в работе, отчитаться перед своими избирателями, усилим и укрепим аппарат советов, превратим его в подлинного организатора массовой и общественной работы в советах, секциях и коллективах Автодора.

В. Губцов

Да здравствует 1 мая — боевой смотр революционных сил международного пролетариата!

НОВЫЙ „ФОРД“ В АМЕРИКАНСКОЙ И НАШЕЙ ОБСТАНОВКЕ

1. Борьба между Фордом и Дженерал Моторс

31 марта текущего года Форд выпустил на обозрение публики новую модель своей машины; точнее две новых модели, или два варианта новой модели «Форд 18» и модель «Б». Эти два образца приходят на смену модели «А», до сих пор им фабриковавшейся. Эта смена модели, о которой ходили слухи в течение уже полутора лет, составляет серьезное событие не только для американской автопромышленности, но и для автохозяйства всего мира.

Для того чтобы оценить его смысл и значение, нужно взглянуть в исторической перспективе на борьбу крупных американских автоконцернов. Они в этом событии оказываются главными действующими лицами.

Двумя основными конкурентами на американском и мировом автомобильном рынке, как известно, являются К^о Форд и Генеральная Корпорация Моторс («Дженерал Моторс»). К^о Форд представляет собой мощную вертикальную комбинацию, принадлежащую единолично Ферду (поскольку речь идет об американских интересах Форда). В нее входят угольные и железорудные предприятия, доменные печи, мартены, прокатные средства, литейные и кузничные, грандиозная механическая фабрика, сеть сборочных заводов в США, а также заграничной и т. д. Форд контролирует акционерное общество «Канадский Форд», мощность которого приблизительно равна мощности нашего Нижегородского завода. Через английский, также акционированный центр, Форд контролирует свои европейские производственные предприятия. К ним принадлежит завод под Лондоном, строившийся в последние годы, имеющий мощность в 200 000 машин и задержанный в своем развертывании мировым кризисом (этот завод должен приступить к выпуску малолитражных машин, мощностью в 8 лш. сил), далее завод в Кельне, завод под

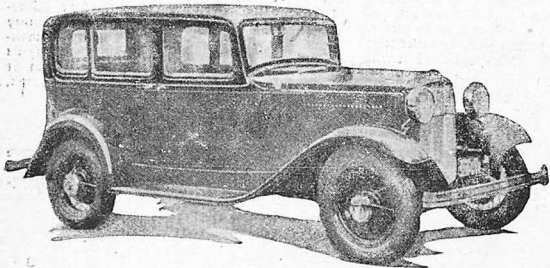
Парижем, ирландский тракторный завод в Корке¹.

Дженерал Моторс есть комбинация иного типа. Это—акционерное общество (корпорация), акции которого имеют хождение на бирже. Контрольные пакеты (не составляющие большинства акций, но практически обеспечивающие господство над концерном) находятся в руках близкого к Моргану Пьера Диюна, а также представителей банка Морган. Дженерал Моторс объединяет ряд отдельных «хоррасчетных» автозаводов: Шевроле (дешевая модель Дженерал Моторс, конкурирующая с Фордом), Окленд-Пантиак и Олдс (несколько более дорогие модели, рассчитанные на более зажиточного покупателя), Бюик (средняя по цене и по кругу своих буржуазных покупателей машина) и, наконец, Кадилак (самая дорогая первоклассная машина). Сверх того в корпорацию входит большое число заводов, делающих отдельные части машин: кузова, электрооборудование, шарикоподшипники, шестерни, радиаторы, рули и пр. Корпорация имеет дочерние предприятия заграничной (в частности купила завод Опеля в Германии). Она не владеет горнозаводскими и металлургическими предприятиями, поскольку «Стальная Корпорация» Морган обеспечивает ее всем необходимым.

Наконец, третьим, значительно меньшим по своей мощности концерном является объединение заводов Крайслер-Додж, сформировавшееся в самые последние годы и напоминающее по своему типу Дженерал Моторс.

Борьба между Фордом и Дженерал Моторс идет издавна (еще с 1908 г., когда был осно-

¹ Здесь небезынтересно отметить по дороге, что если в 1930 г. коркский завод продал 16.000 фордзонов, и суммарная советская продукция тракторов (13.000 штук) еще отставала от его продукции, то в 1931 г., при росте у нас выпуска до 43.000 единиц, коркский завод продал только 3.600 машин, а в мае приостановил сборку. К концу года работала преимущественно литейная. Завод раздобыл заказы на некоторое количество цистерн и водопроводных труб, пробавлялся этими заказами.



Новый восьмицилиндровый «Форд», выпущенный Фордом в марте 1932 года

ван Джeneral Моторс и во главе его стоял знаменитый биржевой дельц Вильям К. Дюрант). Но она развернулась во-всю после кризиса 1920-21 г., когда контроль над Джeneral Моторс перешел к Дюпоун-Моргану. По существу это—борьба между монополистическим образованием, находящимся под командой промышленного капитала (Форд), и таким же образованием, находящимся под командой финансового капитала. Вообще говоря, концерн последнего типа должен иметь явный перевес. Но, с одной стороны, фордовская организация настолько велика, что она оказалась в состоянии создать собственную систему базисов и сбыта. С другой стороны, единый контроль выдающегося конструктора и технолога-практика, каковым является Форд, позволяет его концерну успешно вести борьбу с Джeneral Моторс. Модели Форда и его методы производства отделили и продолжают определять ход развития американской автопромышленности. В то же время, как ни жестка капиталистическая «дисциплина труда» у Джeneral Моторс, как ни интенсивна там эксплуатация, Форд и в этом отношении имеет «преимущества», которым содействует и большая централизация командования.

2. Единая неизменная модель и кризис фордовской организации в 1927—28 г.

Но в деятельности фордовской организации имеются и явные минусы, вытекающие из того, что над ней господствуют установившиеся специфические для промышленного капитала, что вопросы технологии слишком выпирают вперед, и что крайняя централизация руководства внутри предприятия отрицательно влияет на гибкость ее руководства во-вне. Классическая для Форда теория состояла в том, что только доведенная до высшей точки нор-

мальная организация в течение двадцати лет сосредоточивала внимание больше на производственной и организационно-сбытовой стороне дела. Поэтому, когда в конце этого периода (1908-27 г.) дало себя знать обострение конкуренции и появление на поле битвы реорганизованного Морганом Джeneral Моторс, фордовская организация пережила кризис. Этот кризис был одним из существенных слагаемых переходящей депрессии 1927-28 г. в Америке. Модель «Т» оказалась совершенно устаревшей, она перестала продаваться, фабрикации ее с середины 1927 года пришлось приостановить. Дешевая модель Джeneral Моторс «Шевроле», улучшаемая из года в год, без соблюдения священного принципа неизменности продукта, выдвинулась на место «Форда» и сильно его оттеснила. За тот же период стала выдвигаться на видное место и Крейслер—третий конкурент. Нижеследующая таблица отражает эту борьбу между Фордом и Джeneral Моторс.

Фордовская организация в течение двадцати лет сосредоточивала внимание больше на производственной и организационно-сбытовой стороне дела. Поэтому, когда в конце этого периода (1908-27 г.) дало себя знать обострение конкуренции и появление на поле битвы реорганизованного Морганом Джeneral Моторс, фордовская организация пережила кризис. Этот кризис был одним из существенных слагаемых переходящей депрессии 1927-28 г. в Америке. Модель «Т» оказалась совершенно устаревшей, она перестала продаваться, фабрикации ее с середины 1927 года пришлось приостановить. Дешевая модель Джeneral Моторс «Шевроле», улучшаемая из года в год, без соблюдения священного принципа неизменности продукта, выдвинулась на место «Форда» и сильно его оттеснила. За тот же период стала выдвигаться на видное место и Крейслер—третий конкурент. Нижеследующая таблица отражает эту борьбу между Фордом и Джeneral Моторс.

	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.
		Выпуск в сотнях тысяч штук				
Форд	2 091	1 993	1 991	1 810	455	855
Шевроле	480	309	510	728	1 001	1 172
Все заводы Джeneral-Моторс	799	587	836	1 235	1 563	1 811
Все заводы Северной Америки	4 180	3 738	4 428	4 505	3 580	4 601

мализация и стандартизация вырабатываемого продукта, средств производства и производственных операций обеспечивает правильное течение непрерывного потока и наибольшую дешевизну фабрикации. Отсюда вытекал, между прочим, тот вывод, что надо ограничиваться выпуском только одной модели, и второй вывод—что надо вносить как можно меньше изменений в эту единую модель. В результате Форд в течение двадцати лет (с 1908 по 1927 г. включительно) выпускал все одну и ту же модель «Т» (старый образец Форда). За эти двадцать лет он внес в эту модель только такие изменения, как постановку на ней самопуска, введение с/емных ободов и т. п. второстепенные улучшения. Еще последовательнее выдерживался принцип единой модели: даже после отказа от модели «Т» Форд продолжал фабриковать только один образец машины—новую модель «А». Введение теперь двух вариантов новейшей модели 1932 г. представ-

Мы начинаем эту таблицу с 1923 г., так как это—год максимального выпуска, когда либо достигнутого Фордом. Джeneral Моторс тогда был значительно слабее Форда. В 1924 году выпуск Джeneral Моторс сократился. Влияла общепромышленная депрессия этого года, которая, однако, почти не отразилась на Форде. В последующие два года выпуск Форда стоит на месте, а затем начинает падать. Шевроле растет, но еще больше растет продукция Джeneral Моторс в целом. В 1927 году наступает кризис модели «Т». Одновременно выпуск Шевроле достигает миллионного масштаба. В 1928 году Шевроле успевает вырасти еще больше: Форд уже начал фабрикацию новой модели «А», но не успел развернуть ее производство. Таковы оказались результаты устранения фордовской модели, вполне превзойденной Шевроле 1926-27 г.

Но важно отметить еще то, что если в 1923 году Форд выпустил два миллиона ма-

шин, а Джeneral Моторс (на всех заводах) 800 тысяч, то в 1928 году создало почти что обратное положение. Форд выпустил немного более 800 тыс., а Джeneral Моторс произвел цифру, близкую к двум миллионам. В этом сказывался порок фордовского принципа единой модели, принципа неверного вообще (ибо мы и для социалистического строя проектируем по крайней мере три типа машин: малого литража, среднего литража и большого литража). В капиталистических же условиях он вел к тому, что Форд отдавал Джeneral Моторс и другим конкурентам весь рынок средних и выше-средних по мощности и по цене машин. А это обеспечивало моргановскому концерну тыл для борьбы на основном рынке дешевых машин и позволило ему развернуть продукцию, в сумме не уступающую фордовской.

3. Выпуск модели «А». Успехи 1929—30 г. и последующее поражение Форда

Модель «А» Форда, выпущенная в начале 1928 года, представляла собою не только огромный шаг вперед по сравнению с моделью «Т», но и крупный шаг вперед по сравнению с победившим ее образцом Шевроле, а также большой шаг вперед вообще в конструкции массовой дешевой машины. Сильная (40 л. с.), быстроходная, способная к большому ускорению в короткий промежуток времени, компактная и легко маневрирующая на улице, обладающая высокой проходимостью на плохих дорогах, удобная в управлении и уходе, вполне удовлетворительная по внешнему виду и внутренней отделке, экономичная и дешевая, она сразу оказалась впереди своего конкурента и позволила Форду уже в 1929 году восстановить свои позиции.

Новый Шевроле, выпущенный в 1928 году, имевший мотор в 35 л. с. (вместо 26 л. с. в предшествующих выпусках) и различные улучшения, которые приближали его к модели «А», все же значительно отставал от Форда 1928 года. Это уже в течение 1928 года было учтено концерном Джeneral Моторс, понявшим, что лишь только Форд развернет производство, Шевроле будет побит.

Тогда Джeneral Моторс решился на радикальную переделку Шевроле. В отличие от Форда он сумел перестроиться на ходу и свернул производство всего на два месяца. В начале 1929 года вышла новая модель, на которую был поставлен шестичилиндровый двигатель в 50 л. с., и вся машина по внешности была значительно улучшена. До этого времени все дешевые машины имели четырехцилиндровые двигатели (включая Форд «А» и прежний Шевроле). Лишь на машинах среднего и высшего класса ставились шестичилиндровые, или, что считалось еще более высоким типом—восьмицилиндровые моторы. Увеличение числа цилиндров сверх четырех в бензиновом (четыретактном) моторе устраняет дрожание мотора, делает его работу более ровной.

Все же и шестичилиндровый Шевроле 1929 г. повышенной мощности продолжал отставать от Форда по своим динамическим свойствам (способность ускорять ход преодоле-

вать подъемы и т. п.), маневренности, проходимости. Как показывают приводимые ниже цифры, Форд в 1929 году побил Шевроле, хотя сбыт последнего также возрос.

С началом кризиса, развернувшегося в 1930 году, производство у Форда сократилось на 23 проц., тогда как у Шевроле на целых 35 проц., при общем сокращении его на 37 проц. Относительная позиция Форда действительно улучшилась. Но в 1931 году обнаружился новый резко отрицательный для Форда перелом. Взглянем на таблицу:

	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.
	Выпуск в сотнях тыс. шт.			
Форд	855	1951	1501	759
Шевроле	1172	1333	864	788
Все зав. Джeneral Моторс	1 811	1 899	1 174	1 029
Все заводы Сев. Америки	4 601	5 662	3 510	2 473

Не только производство Шевроле, но и суммарное производство Джeneral Моторс сократилось от 1929 к 1930 году значительно сильнее, чем у Форда, зато в 1931 году продукция у Форда снизилась вдвое, у Шевроле—только на 9 проц. Суммарная же продукция Джeneral Моторс в 1931 году сократилась лишь на 12 проц. В итоге Форд оказался побит не только концерном Джeneral Моторс, но и заводом Шевроле. Выпуск Фордов в 1931 году по абсолютной величине ниже выпуска Шевроле. К этому можно добавить еще один характерный штрих: второй конкурент Форда—Крейслер даже увеличил в 1931 году свой выпуск (с 264 тыс. до 271 тыс. штук), причем увеличил явно за счет очищенной Фордом «территории».

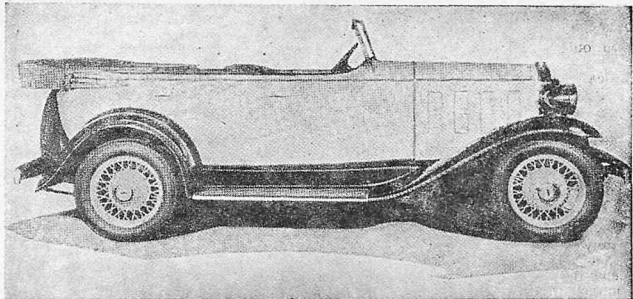
4. Причина вторичного поражения. Требования американского мешанского вкуса

В чем причина этого вторичного поражения Форда? Она все в том же: в относительном устаревании фордовской модели, улучшение которой в 1931 году оказалось оставшим от темпа улучшений у конкурентов и роста требований покупателей и изменения моды. Надо здесь отметить, что опыт первого поражения все же научил Форда необходимости отбросить принцип полной неизменности раз взятого образца. Модель «А» за 1928—1931 гг. подвергалась некоторым изменениям. Но все же эти улучшения были незначительны и оказались недостаточными. Резкое обострение конкуренции кризисом, энергичные усилия конкурентов сразу подвели для Форда отрицательный итог.

К началу 1931 года четырехцилиндровый мотор для американского потребителя стал признаком низкосортной машины. Даже шестичилиндровый мотор на машинах среднего класса начал вытесняться восьмицилиндровым¹. Не только Бюик (и равноценные ему

¹ Если уже в 1926 г. четырехцилиндровые модели составляли 13 проц. от всех образцов (не общего количества) машин, шестичилиндровые — 66 проц. и восьмицилиндровые — 21 проц., то в 1931 году четырехцилиндровых моделей осталось 4 проц., шестичилиндровые составляли 31 проц., восьмицилиндровые — 61 проц. и еще 4 проц. приходилось на образцы, имевшие свыше восьми цилиндров.

Новый Шевроле выпуска 1932 г. Внешнее оформление машины совершенно изменено, вся машина приобрела более комфортабельное устройство



машины) стал восьмицилиндровым, но появился восьмицилиндровый Оклэнд (машина Дженерал Моторс, вдвое более дешевая чем Бюик). Маленький и верткий Форд, с расстоянием между осями в 103 дюйма, оказался самой короткой, а следовательно и самой тесной из всех машин. «База» (расстояние между осями) Шевроле была увеличена сперва до 107 дюймов, а с 1931 года до 109 дюймов. В Шевроле можно было свободно вытянуть ноги, что составляет большое удобство при дальних поездках, распространенных в Америке. Бензиновый бак на Шевроле стоял сзади и испарения бензина меньше проникали в кузов. Устройство и отделка кузова к 1931 году «стали у него значительно лучше. Все внешнее обличье машины (вид радиатора, форма кузова, устройство щитка с счетчиками и рычажками и пр.) оказалось прировненным к обличью больших, дорогих, «настоящих» машин, задающих тон моде. За модой Форд все еще считал неприемлемым гнаться и интересовался в первую очередь технической целесообразностью. Между тем покупатель с мясцанскими вкусами тщательно следит за модой, хочет, чтобы «все было как в лучших домах». И если за приблизительно равную цену ему дают даже менее солидный, но более модный и лучше отделанный товар — он возьмет последний. Шевроле шел за Фордом по пятям в расценке машин, держа цены лишь на 30—40 долларов дороже фордовских (как бы в виде премии за «настоящую машину», за более высокий класс). Отсюда ставовится понятным почему американский покупатель с начала 1931 г. стал отказываться от Форда.

Форду пришлось вторично варьировать удар и еще раз менять модель. Совершенно необходимым выпуск новой модели стал после появления в начале декабря 1931 года модели «Шевроле 1932 года». Мотор этой машины усилен до 60 л. с., карбюратор ее сделан по типу Бюика, введен подогрев смеси, поставлены бесшумные коробки скоростей и свободный ход (все это имеется на Бюике и других больших машинах), переделано и улучшено все, начиная от осей и кончая радиатором, перед которым поставлена решетка наподобие решетки на Калильяке. Установка такова, что машина должна быть совершенно

бесшумной, мягкой на ходу, быстрой (до 65—70 миль или 105—110 км в час) и удобной, а внешним видом должна напоминать если не маленький Калильяк, то уж во всяком случае маленький Бюик. Цена же на машину оставлена прежняя.

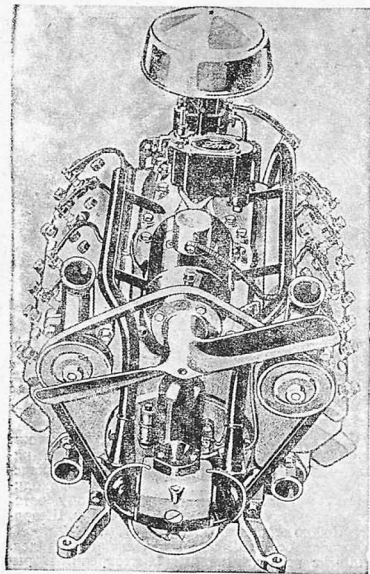
С такой машиной модель «А» по своим внешним качествам справиться не имела никаких шансов. Ее внутренние, ездовые качества (динамичность, маневренность, проходимость) могли оставаться и видимому остаются все еще более высокими, чем у Шевроле. Но по сравнению с новым Шевроле, она то же самое, что резвый маленький инокходец, рядом с respectableным «чистокровным» рысаком.

5. Новейшие модели Форда и Шевроле 1932 г.

Выпуск новой модели Форда стал необходимостью. Она выпущена в свет через 4 месяца после появления нового Шевроле. В чем же состоят ее основные свойства? Как уже сказано, модель имеет два варианта. Они отличаются типом мотора. Различию моторов соответствуют весьма незначительные и второстепенные различия в шасси, кузова же однотипны. Один из этих моторов является восьмицилиндровым мотором в 65 л. с.

Таким образом, Шевроле побивается сразу и числом цилиндров (что, как отмечено, особенно импонирует американцам) и мощностью двигателя. Другой мотор остается четырехцилиндровым, но мощность его поднята до 50 л. с. и работает он с большей мягкостью. Фордовские инженеры улучшили этот мотор в креплении его к раме наподобие того, как это сделал Крейслер. Успехи же последнего в 1931 г., отмеченные выше, объясняются тем, что он применил в креплении мотора к шасси принцип «плавающей подвески»¹ и совершенно устранил передачу дрожания от мотора в машину. Благодаря этому четырехцилиндровая машина Крейслера «Плимут» (единственный кроме Форда тип четырехцилиндровой

¹ При плавающей подвеске мотор не стоит на раме, опираясь в три или четыре точки, а подвешен на двух точках — передней и задней части двигателя, поддерживаемый сбоку специальной рессорой.



8 цилиндровый v-образный мотор „Форда“ выпуска 1932 года

машины в Америке) получила в 1931 г. большой успех.

Надо полагать, впрочем, что четырехцилиндровый мотор сохранен Фордом главным образом для того, чтобы ставить его на грузовики, и что основным типом легковой машины будет машина с восьмицилиндровым мотором.

На новом моторе будет стоять такого же типа карбюратор, как и на Шевроле; смесь также подогрывается перед выпуском в цилиндры; бензиновый бак перенесен назад, зажигание регулируется автоматически; вторая скорость является бесшумной и перестановка скоростей сделана бесшумной; амортизаторы, предохраняющие от толчков, регулируются автоматически; рессоры переделаны и улучшены (но в отличие от других типов машин остаются продольными, а не поперечными, что расходится с модой).

Свободному ходу Форд, однако, не придал значения и не поставил его на новой модели (что, несомненно, является тактической ошибкой, ибо также расходится с модой).

Длина «базы» увеличена только до 106 дюймов, причем, однако, Форд заявляет, что кузов удлинен в большем масштабе (а также уширен). Это сделано за счет того, что кузов и центр тяжести машины опущен вниз, и ус-

тойчивость всей надстройки над базой сохраняется. Чтобы сделать возможным такое опускание кузова, задняя рессора, ранее помещавшаяся над задней осью, теперь помещена за нею. Расстояние между рессорами составляет 112 дюймов, и эту длину Форд считает определяющей длину кузова.

Здесь следует отметить две вещи. Во-первых, Форд потому не идет, очевидно, на значительное удлинение своего шасси, что хочет сохранить макеверную гибкость машины, не увеличивать ее веса и не портить ее динамических свойств (в частности, ее приемистости). Однако, во-вторых, опускание кузова все же может отразиться на проходимости машины (при езде по дорогам с глубокими колеями или с буграми) — для наших дорог новый тип Форда может оказаться менее пригодным, чем модель «А».

Новая машина достигает скорости 75—80 миль (120—128 километров) в час, т. е. становится в ряд с большими машинами и побивает Шевроле. Интересно, однако, какова окажется ее устойчивость на таком ходу. Модель «А» достигала скорости в 103 километра, но на таком ходу уже начинала «влиять» из стороны в сторону.

Машина по внешности получает более привлекательный вид (в частности изменены колеса и буфера) и ей придана более обтекаемая форма (в частности радиатору). Внутренняя отделка улучшена.

Цены на новую модель с четырехцилиндровым двигателем (модель «Б») понижены по сравнению с моделью «А» на 40—50 долларов¹. Что касается восьмицилиндровой модели (модель 18), то она для большинства разновидностей кузовов дороже модели «А» на 10—15—20 долларов.

Поскольку Шевроле ранее держался на уровне 30—40 долларов надбавки к ценам Форда, фордовская восьмицилиндровка тотчас по ее выходе в свет оказалась дешевле шестицилиндровки Дюпона—Моргана на 15—20 долларов. В результате на другой же день после объявления фордовских цен Шевроле объявил о снижении своих расценок до уровня фордовских.

Тем самым Шевроле констатировал, что отныне считает фордовскую машину равной себе по мерцанской «респектабельности». Бесполойство Шевроле казалось и в том, что он сопроводил снижение цен «полемиическим» объявлением — прокламацией. В нем Шевроле отмечает, что остается при принципе шестицилиндрового мотора, что последний столь же мягок, как и восьмицилиндровый, но более экономичен и т. п. В тот же день с «прокламацией», озаглавленной «Сравнивайте всех троих» (т. е. Форда, Шевроле и Плимута), выступил и Крейслер, заявляя, что всякую машину, не имеющую «плавающей подвески» мотора надо считать устарелой и старомодной.

Все это — не что иное как предвестники ожесточенной борьбы, которая теперь должна начаться на американском авторынке, и которая будет тем ожесточеннее, чем

¹ Кроме излюбленного у нас типа открытой машины (почти вовсе не употребляемого в Америке), на которую цены повышены.

уже рынок и чем скорее Форд окажется технически в состоянии развернуть производство новой модели (в прошлый раз он раскачивался целый год).

6. О перспективах на 1932 г. для Форда, его конкурентов и для американской промышленности в целом

Надо сказать, что индивидуальные шансы Форда на относительный успех достаточно велики. Новая модель рассчитывает сразу не только на покупателей Шевроле и Плимута (в прошлом году в сумме купившим 1 060 тысяч машин), но и на покупателей машин более высокого класса, приобретающих ранее более дешевые восьмимиллидровки. В период кризиса последние охотно обратят свое внимание на Форда, повысившего в их глазах свой класс. И не является исключенным, что Форд сможет выпустить в 1932 г. на рынок от миллиона до полутора миллионов новых моделей, несмотря даже на дальнейшее снижение общего выпуска американской автопромышленности¹.

Это может поставить в краховое положение целый ряд «второстепенных» заводов (в Америке считаются второстепенными заводы с мощностью 100—200—300—400 тысяч машин). До сих пор американские заводы держались преимущественно на больших резервах, а накопленных ранее «свободных остатках». В течение ряда лет эти заводы давали огромные прибыли, выплачивали крупные дивиденды, сами финансировали дальнейшее свое расширение и сверх того откладывали крупные суммы «свободных остатков». Но если, напр., у такого «второстепенного» завода, как Биллис-Оверленд (рекордный выпуск в 1928 г. — 318 тыс. машин) в конце 1928 г. «остатки» составляли 40 млн. долларов, то к концу 1930 г. они снизились до 21 млн. долларов. За 1931 г. завод потерял убытка 14 млн. долларов, и к 1 января 1932 г. имел резерв уже только 7 млн. долл. Еще полгода таких операций и завод сест последние резервы и войдет в полосу краха. Аналогичное положение обнаруживается по заводу «Рио» — одному из старейших и солиднейших. Завод «Дюрант» уже закрылся и продается (первый случай этого рода).

Приблизительно за месяц до официального выпуска в свет новой модели Форд поместил в газетах широкообъемное интервью. В нем он объявлял о близком начале производства восьмимиллидровой модели и заявлял, что надеется создать толчок к общему оживлению выпускаемой новой, удешевленной (относительно к качеству) и улучшенной машины. Он-де рискнет всем, попробует развернуть массовое производство, выдать заказы на необходимые материалы (общей суммой на год 300 млн. долларов), нанять армию рабочих. Возобновление движения фордовских колес приведет в движение все сцепленные с ними шестерни и колеса.

¹ Еще до выпуска новой модели на нее авансом и длился свыше 100 000 покупателей, а после выхода ее в свет комиссионеры Форда едва справлялись с приемом дальнейших заказов.

Заявление это вызвало немалую сенсацию и большие надежды. Не так давно и сам президент Гувер выразил надежду, что возобновление производства у Форда даст толчок к изжитию кризиса (кстати сказать только улучшение экономического положения могло бы несколько поправить дела терпящей поражения республиканской партии). И отчего бы кризису уже не кончиться? Индекс оптовых цен опустился ниже довоенного уровня. Колоссально раздутый биржевой индекс упал до такого же уровня. Цены на землю снизились еще больше. Грандиозная «дефляция» совершилась. Нужен только толчок. Его раньше давала автомобильная промышленность. Выпуск новых моделей — отличная для того форма.

Строящие такие расчеты забывают, что если автопромышленность и является одной из ведущих отраслей американской индустрии, то все же это только одна из отраслей. Выход Форда из производства в 1927 г. был одной из определяющих причин (и притом не единственной) сравнительно слабой депрессии, с его возвращением на рынок в 1928 году незначительным образом выравнило общее движение конъюнктурной кривой. Удельный вес фордовского спроса в 300 миллионов в общем итоге потребного для экономического оживления спроса невелик. И притом расширение производства у Форда может совершиться, как отмечено выше, за счет сжатия его у других предпринимателей и в обстановке общего дальнейшего сокращения.

Нужны были бы гораздо более сильные толчки, чтобы привести в ход останавливающиеся колеса американской индустрии. На нынешнем этапе развития, когда кризис переживает и самая система капиталистического производства, в кризис прочно влетают элементы социальные и политические, изжитие кризиса в Америке находится в зависимости от всей мировой обстановки. Локальным «бумом» в автопромышленности уже не поможешь, и необходимы сдвиги гораздо более серьезные, если на них еще возможно капиталистическое хозяйство.

7. Об освоении нами новой модели Форда

В заключение — несколько слов о практическом значении введения новой фордовской модели для нас. Мы имеем с Фордом договор, сохраняющий свое действие до 1 июня 1933 г. Мы имеем возможность воспользоваться своим правом получить до этого срока все необходимые материалы для постановки производства новой модели в СССР.

Совершенно правильным и неизбежным было то, что мы поставили на производство модель «А» (в последнем улучшенном ее варианте). Ибо новый завод можно проектировать и строить только на базе точно определенной модели, менять которую на, в корне отличающую невозможно в ходе постройки. Если бы мы пожелали производить у себя модель следующую по порядку за моделью «А», нам пришлось бы дожидаться окончательного ее оформления, произведенного лишь в конце 1931 года, и только тогда приступить к работе. Необходимость освоить иностранную тех-

ДЕНЬ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ПЕЧАТИ

Ежегодный праздник большевистской печати 5-го мая в этом году совпадает с 20-летним юбилеем центрального органа большевистской партии — славной ленинской «Правды».

5 мая — день смотра советской печати, — коллективного агитатора, пропагандиста и организатора масс на борьбу за генеральную линию партии. В декаду печати (с 5 по 15 мая) должна быть проведена массовая проверка того, как рабкорская армия и печать борются за выполнение решений XVII партконференции и шести условий тов. Сталина применительно к условиям своего производства, за повышение партийной бдительности, за перестройку своей работы согласно указаниям ЦК партии о рабселькоровском движении.

Автодорожская печать в нынешнем году организовывала массы в условиях огромного сдвига в автотракторном и дорожном деле: постройка гигантов автостроения (завод им. Сталина в Москве и завод им. Молотова в Нижнем Новгороде), постройка и овладение проектной мощностью Сталинградского тракторного завода, Харьковского тракторного и развертывание работ по строительству Челябинского тракторного завода, огромный размах дорожного строительства и массовое привлечение населения к участию в дорожных работах.

В текущем году перед рабочими, ИТС автотракторной и дорожной промышленности и всей советской и автодорожской общественностью стоят огромные задачи.

По примеру Сталинградского завода и завода им. Сталина остальные тракторные и автомобильные заводы должны овладеть своей проектной мощностью, выполнить и перевыполнить свой промфинплан. Огромный план по дорожному строительству не только должен быть выполнен полностью, но должны быть покрыты и прорывы прошлых лет.

нику, взятую на определенном этапе, неизбежно создает известный разрыв в сроках и некоторое отставание, которое можно восполнить только впоследствии.

Но нужно еще привести в полную ясность вопрос, следует ли нам готовиться к будущему освоению новой фордовской модели в полном ее составе. Эту модель надо тщательно испытать в советских условиях, дабы выяснить, не являются ли ее преимущества имеющими значение больше с точки зрения запросов и вкусов буржуазного потребителя и не имеет ли она существенных недостатков, с точки зрения наших дорожных условий. Если испытание даст положительный результат, следует дать Нижегородскому заводу задание готовиться к переходу к ней в определенный срок, после полного освоения автопроизводства на базе модели «А». Нет сомнений, что большое количество частей в модели «А» и в новейшей модели являются одинаковыми или сходными и переход таким образом будет облегчен. Если же испытание даст результат отрицательный, нам придется направиться по пути само-

Огромные задачи лежат также в области эксплуатации нашего автомобильного и тракторного парка, подготовки кадров, борьбы с аварийностью и поломкой машин и т. д.

Перед автодорожской печатью стоят задачи борьбы не только за выполнение количественных, но и качественных показателей промфинплана, за введение полного хозрасчета, за мощное развертывание социалистического соревнования и под'ема его на высшую ступень, за вооружение марксистско-ленинской теорией широких рабочих масс и в первую очередь рабкорского актива.

Журнал «За Рулем» насчитывает в рядах своих рабкоров около 500 рабочих автотракторного и дорожного дела, колхозников, красноармейцев, учащихся и т. д. Эта рабкорская армия протянула свои щупальцы во все звенья автодорожской работы, освещая недочеты и достижения в работе своих предприятий, в работе автодорожских коллективов, являясь на местах организаторами и застрельщиками соцсоревнования и ударничества.

В «день печати» мы должны проверить каждого рабкора, выявить его роль в работе на предприятии или колхозе, превратить каждого рабкора в активного организатора масс и пропагандиста автодорожских идей.

В декаду печати необходимо провести массовые рабкорские рейды по проверке результатов рабкорских заметок, привлекая к ответственности душителей пролетарской самокритики.

Все автодорожские организации должны провести у себя декаду печати, как массовую политическую кампанию. Эта декада должна дать новые кадры ударников-рабкоров, активных автодорожцев в нашу автодорожскую печать и с их помощью повысить ее роль в борьбе за выполнение задач последнего года пятилетки.

И.

стоятельного улучшения модели «А», применяя отдельные фордовские нововведения.

На что во всяком случае следует обратить внимание, это на новый фордовский четырехцилиндровый мотор. Поскольку он будет обслуживать в первую очередь грузовики, а в шасси грузовика серьезных перемен не предвидится (длина его базы, напр., остается неизменной, хотя задняя рессора и здесь отодвигается назад, а бензиновый бак перемещается под сиденье шофера), имеет большой смысл освоить его для постановки на наши грузовики и увеличения их мощностей. Не мешает попробовать поставить его и на легковую машину типа «А». В этом направлении нам нужно полностью использовать свои договорные права.

Вообще же говоря введение новой модели Форда преворачивает страницу в развитии американской автопромышленности производства массовых дешевых машин. Будем внимательно следить за тем, что на новой странице окажется написанным.

„Известия ЦИК“ от 23 апр. 1932 г.

КАДРЫ И РЕМОНТ — СЛАБОЕ МЕСТО В ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ

1. Эксплуатация автомобилей должна быть улучшена

То исключительное внимание, которое уделялось за последние годы правительством, партий и общественностью Союза делу автомобилизации страны, обеспечило огромные успехи в этой области. 1931 год можно считать годом, когда, наконец, заложен был фундамент массового производства автомобилей. В этом году были пущены в производство два завода: московский завод имени Сталина и нижегородский завод имени Молотова. В настоящее время на обоих заводах идет освоение производства, и весь тот опыт, который получен по строительству этих заводов и пуску их в ход, будет использован для строительства следующей очереди еще более крупных заводов.

Дело эксплуатации автомобилей до сего времени не привлекало к себе такого же внимания, как производство автомобилей. Лучший опыт отдельных заграничных предприятий совершенно не использован у нас, точно так же как опыт наших наиболее успевающих автомобильных хозяйств не суммирован и не использован для помощи отстающим хозяйствам. Дело эксплуатации автомобилей пока что ведется совершенно кустарно, без четкой его организации и без правильно поставленной финансовой и технической отчетности.

В результате стоимость единицы работ автотранспорта получается очень высокой, производительность автомобильного парка мала, и процент простоя парка из-за неисправности машин чрезвычайно высок.

Согласно отчетных данных за 1931 г. стоимость тонно-километра перевозки в крупных автомобильных хозяйствах при высоком среднем тоннаже парка и при наличии плановых перевозок достигает величины 50—60 коп. По отдельным же хозяйствам стоимость тонно-километра часто превосходит 1 рубль. Эта стоимость примерно в 4—5 раз выше, чем за границей и является совершенно ненормальной для наших условий эксплуатации. Основная причина столь высокой стоимости заключается, главным образом, в плохом использовании машин (малая производительность) и в чрезвычайно высокой стоимости ремонта.

Производительность автомобилей очень низка, и установленные правительством нормы километража не выполняются в среднем на 30—50%. Основная причина низкого среднего дневного пробега для грузовых автомобилей обуславливается большими простоями на местах погрузки и разгрузки, а для легковых машин — большим простоем учрежденческих автомобилей в ожидании пассажиров. В еще большей мере малая производительность машин обуславливается большим процентом простоя парка из-за неисправности автомобилей.

Простой автомобильного парка из-за неисправности машин в настоящее время чрезвы-

чайно высок и имеет явную тенденцию к дальнейшему повышению. Если в середине 1931 г. простой автомобильного парка мог оцениваться цифрой около 35—40%, то в настоящее время этот простой должен оцениваться в среднем по Союзу цифрой не ниже 40—45%, колеблясь весьма сильно для различных хозяйств. Этот процент простоя особенно высок на окраинах Союза и на крупных новостройках. В Магнитогорске процент простоя парка за прошлый год равнялся примерно 60%. На Нижегородском автозаводе при обследовании гаража бригадой Автотора процент простоя парка был определен в 55%. По докладу отдельных представителей на сезде Автотора этот процент простоя во многих районах поднимается еще выше. Столь же неутешительная картина получается весьма часто и для крупных центральных автомобильных баз. На 2-й базе Союзтранса в Москве при 400 автомобилях всего парка к началу этого года на ходу находилось не более 160 машин, что соответствует простоя парка свыше 60%.

Такое исключительное неблагоприятное с простоем автомобильного парка обуславливается главным образом двумя причинами:

а) недостаточной квалификацией персонала и в первую очередь шоферов и

б) плохой постановкой ремонта. Конечно, известную роль здесь играет и состояние наших дорог; однако это обстоятельство не является доминирующим. В том же самом районе разные хозяйства дают разный процент простоя, и в районах с хорошими дорогами этот процент простоя иногда получается даже выше.

В настоящей статье мы коснемся только двух вопросов — подготовки шоферов и ремонта автомобилей, как вопросов, имеющих наиболее актуальное значение в настоящий момент и от правильного разрешения которых зависит уменьшение процента простоя автомобильного парка. Что касается прочих вопросов эксплуатации, как например, планирования автомобильных перевозок, выбор типа автомобилей для заданных условий эксплуатации, организационные формы хозяйства, финансовая и техническая отчетности и т. д., — то в настоящей статье эти вопросы совсем не затрагиваются, что однако отнюдь не означает их малого влияния на постановку дела эксплуатации автомобилей в целом.

2. Подготовка квалифицированных кадров для эксплуатации автомобилей

Вопрос о подготовке кадров разной квалификации для эксплуатации автомобилей до настоящего времени не разрешен с той ясностью, которая необходима и возможна при плановом хозяйстве Советского союза. В соответствии с производством автомобилей и с ростом автомобильного парка установлена в цифрах потреб-

ность по годам в шоферах, техниках и инженерах. Одновременно с этим не решен вопрос, кто и где и при помощи каких средств будет готовить эти кадры.

Особенно плохо обстоит дело с подготовкой шоферов. Первоначально предполагалось, что подготовка шоферов должна вестись Наркомтрудом: Наркомтруд эту задачу предлагает осуществить, главным образом, через акционерное о-во «Установка». Однако ни Наркомтруд в целом, ни акционерное о-во «Установка» не организовали дела подготовки шоферов, и последнее скорее в порядке самодеятельности, а не строго продуманного решения, перешло почти полностью к Автодору. Между тем Автодор при всем своем желании не мог выполнить это дело достаточно удовлетворительно за отсутствием соответствующих материальных баз.

В настоящее время подготовка шоферских кадров передается в ведение самих автомобильных хозяйств. Непосредственная заинтересованность автомобильных хозяйств в получении достаточно квалифицированных шоферов должна побудить эти хозяйства выделить соответствующие средства и соответствующее количество автомобилей для хорошей постановки дела на шоферских курсах. Однако, по нашему мнению, полагают целиком на эту систему подготовки шоферов едва ли целесообразно. Автомобильные хозяйства на это дело будут смотреть с своей узкой точки зрения — удовлетворения потребности сегодняшнего дня. Они могут свертывать работу курсов в то время, когда для данного хозяйства нет острой надобности в пополнении кадров. В то же время другое автомобильное хозяйство, развертывающееся более быстро, не будет обеспечено шоферскими кадрами. Наконец крупные автомобильные хозяйства, которые только и могут организовать у себя обучение шоферов, не будут покрывать надобности мелких автомобильных хозяйств. Уже к настоящему моменту имеется целый ряд сведений из разных районов о том, что автомобильные хозяйства ликвидируют совсем или в значительной мере свертывают те автомобильные курсы, которые переданы им акционерным о-вом «Установка» или другими организациями. Это имеет место, в частности, и в Москве. Цудортранс, на обязанность которого лежит методологическое руководство всеми такими курсами шоферов, надлежит установить твердую разверстку пропускной способности курсов и потребовать от автомобильных хозяйств строгого выполнения этой производственной программы.

Одновременно с этим Автодор не должен свертывать своей работы по подготовке шоферов, но, не стремясь к увеличению пропускной способности своих курсов, он должен все внимание обратить на качество подготовки.

За все последние годы шоферы выпускались чрезвычайно низкой квалификации, и в результате — поломки машин, преждевременный их износ и большой процент простоя парка. В таксомоторном хозяйстве Москомтранса при новом комплектовании гаража автомобилями «Форд» имело место примерно 5 аварий в день на сто машин. Московский завод по ремонту автомобилей «Форд» примерно на 65—70% загружен аварийным ремонтом, а не эк-

сплуатационным ремонтом, который производится через установленный пробег автомобиля. Во всех отчетах хозяйств, в журналах и газетках сообщается об огромном количестве случаев аварий. Все это объясняется главным образом недостаточной квалификацией шоферов, отсутствием навыков в езде и способности быстро ориентироваться. В известной степени это объясняется и плохой дисциплиной среди шоферов, для улучшения которой, конечно, необходимо принять все необходимые мероприятия. При этом в деле поднятия дисциплины среди шоферов опять-таки совсем не последнее место занимает подготовка шоферов на курсах. Вместе с техническими знаниями курсы должны прививать шоферам определенную привычку к дисциплине, чего не имеется в настоящее время.

Помимо явных аварий вред шофероз низкой квалификации в еще большей мере проявляется в недостаточном уходе за машиной, что в итоге влечет за собой повышенный износ отдельных частей и уменьшение срока службы машины между ремонтами. В среднем сейчас пробег автомобиля между капитальными ремонтами равняется 20—25 тысячам км, во многих случаях спускается до 15 тысяч км. Нормальный же пробег между капитальными ремонтами надо считать для машин разных категорий от 30 до 50 тысяч км. Результатом такого преждевременного износа является повышенное требование в запасных частях, простой машин в ремонте и повышение стоимости эксплуатации.

Наконец недостаточная квалификация шоферов влечет за собой повышение количества поломок у машины, — главным образом, в ходовой части ее. К таким поломкам, которые по крайней мере наполовину зависят от квалификации шофера, относятся поломки рессор, картера маховика и рулевой передачи у автомобиля «Форд-АА» и т. д. В качестве примера, иллюстрирующего последнее положение, можно привести следующие данные. За последний квартал прошлого года по одной из баз Союзтранса средняя длительность работы передней рессоры грузового автомобиля «Форд» между ремонтами соответствовала 6 дням. На другой же базе — 20 дням. Обез цифры, конечно, чрезвычайно низки, но разница между ними все же велика и обусловливается в очень большой мере квалификацией шоферов и тем внутренним распорядком в хозяйстве, которое влияет на качество работы шофера.

При испытании автомобилей «Форд-АА» пробегом в НАТИ ремонт рессор производился не чаще, чем через 12—15 тысяч км. Картер маховика автомобилей «Форд-АА» в подавляющем большинстве хозяйств поломан и смелен примерно на 40—50% машин. Причиной этой поломки является исключительно удар передними колесами о какое-либо препятствие. Механизм рулевой передачи автомобилей «Форд-АА» в большинстве хозяйств редко выдерживает более 30 тысяч км пробега. При испытании автомобилей «Форд-АА» в НАТИ этот же механизм был вполне пригоден к дальнейшей эксплуатации после пробега в 50 тысяч км.

За отсутствием точных статистических данных невозможно установить, какой процент простоя машин и какой процент удорожания

ремонта получается из-за недостаточной технической квалификации шоферов. Безусловно, большой простоя машин в значительной мере обуславливается и слишком медленным их ремонтом. Но во всяком случае не менее половины всего простоя парка надо отнести за счет плохой работы шоферов.

По отдельным московским и ленинградским хозяйствам по приближенной оценке администрации гаражей не менее 50—60% машин ставятся в ремонт по вине шоферов. В провинции и в мелких хозяйствах этот процент, конечно, еще выше. Таким образом отнесение 50% простоя за счет шоферов представляет собою некоторое преуменьшение действительной цифры. Между тем в настоящий момент это соответствует 22—25% всего парка. Из этой цифры видно, во что обходится «экономия» в автомобилях, отпускаемых для автомобильных курсов.

Для удовлетворительной подготовки шофера по езде требуется примерно 1 автомобиль на 100 человек в год, т. е. около 1% пополнения парка. Экономия в этом 1% влечет за собой простоя 20—25% парка.

Помимо уменьшения производительности парка из-за простоя машин по вине шоферов, по этой же причине значительно возрастает стоимость ремонта и стоимость эксплуатации автотранспорта. Стоимость ремонта на 1 км пробега в среднем для автомобиля 4—5 тонн может быть принята равной 20—30 коп., и половину этой стоимости надо отнести на ремонт, производящийся по вине шофера. Простой 20% парка повышает на 20% размер постоянных расходов, которые также равняются около 40 коп. на 1 км пробега машины. Таким образом, удорожание пробега по вине шофера должно оцениваться не менее, как в 20 коп. на 1 км, что при среднем пробеге в 25 тысяч км в год дает перерасход около 5 тысяч руб. на каждую грузовую машину при среднем расходе в год на эту машину около 30 тысяч руб.

Приведенные выше цифры простоя парка и перерасхода средств из-за недостаточной квалификации шоферов, естественно, являются приближенными и для отдельных хозяйств колеблются весьма сильно. Но в данный момент они дают правильное понятие о порядке этих цифр и с полной очевидностью доказывают, что делу подготовки шоферов должно быть уделено значительно большее внимание, чем это имело место до сих пор.

Вопрос о подготовке квалифицированных шоферов при всей его исключительной важности не представляет по существу серьезных затруднений для своего удовлетворительного разрешения. Подготовка шоферов может быть произведена примерно в 3—4 месяца, и при хорошей организации автомобильных курсов уже в 1932 году мы можем получить в этом деле самый решительный перелом к лучшему, свести до минимума простои машин по вине шоферов и тем самым дать экономии, исчисляемую многими десятками миллионов рублей. Для этой цели лишь необходимо:

1) Принять единую программу для всех автомобильных курсов, подготавливающих шоферов, и ввести строгий контроль за прохождением этой программы.

2) Снабдить курсы достаточным количеством автомобильных механизмов для монтажных работ.

3) Снабдить курсы достаточным количеством автомобилей из расчета обеспечения практической езды не менее 25—30 часов.

3. Организация ремонта автомобилей

Организация ремонта автомобилей в настоящее время является весьма неудовлетворительной и характеризуется общим признаком кустарной постановки дела. Наши ремонтные заводы, — даже самые большие из них, — как правило, не имеют твердой производственной программы и плановой загрузки отдельных цехов. Правильная организация ремонтных заводов, производящих капитальный ремонт автомобилей, характеризуется в первую очередь методом работы чисто производственных цехов, главным образом, механического цеха. Механический цех должен работать по заранее установленной производственной программе с выпуском достаточного количества одноименных деталей, для того чтобы при этом можно было применить соответствующие приспособления, повышающие точность обработки и удешевляющие стоимость работы. Кустарный же метод производства ремонта характеризуется тем, что заказ в производственные цеха дается по мере надобности, в связи с потребностью в ремонте данной машины. В итоге — штучное дорогое производство запасных частей и длительный простой автомобилей в ремонте.

Производство ремонта в наших мастерских и даже крупных заводах осуществляется именно по второму способу. Причина такой организации ремонта лежит главным образом в том, что до самого последнего времени автомобильный парк Союза составлялся из чрезвычайно разнотипных машин заграничного производства. В ремонте одновременно находились различные марки автомобилей, и это мешало поставить правильно организацию ремонта. В настоящее время однотипность машин значительно повышена, многие крупные автохозяйства укомплектованы однотипными машинами и притом машинами советского производства, но метод ремонта и подход к нему по преимуществу остался старый. В результате стоимость ремонта получается весьма высокой, качество ремонта из-за кустарной заготовки деталей получается низким, а простой автомобилей в капитальном ремонте вместо возможных 9—10 дней достигает двух месяцев и выше.

По отчетным данным наших хозяйств стоимость ремонта грузового автомобиля 3—5 т на 1 км пробега составляет примерно 25—30 коп. Эта цифра скорее преуменьшена, так как многие хозяйства стоимость капитального ремонта ошибочно относят к счету амортизационных отчислений и совсем не фигурирует в статье «Расходы на ремонт». Стоимость ремонта аналогичных машин за границей равняется примерно 5—6 коп., годовая стоимость ремонта во многих автохозяйствах значительно превосходит полную стоимость машины. Это относится главным образом к такси и отчасти к автобусам, эксплуатируемым особенно интенсивно. Стоимость годового ремонта таксомотора «Рено» равняется примерно 5400—

5 500 руб. при стоимости этой машины около 2 тысяч руб. Стоимость капитального ремонта автомобиля «Форд» колеблется в различных хозяйствах от 2 тысяч до 4 500 руб. Стоимость одного капитального ремонта автомобиля «Бюссинг» на одном из лучших ремонтных заводов Союза — «Аремз» — составляет 11 тысяч руб., и этот капитальный ремонт совершается через пробег 20—22 тысячи км. Таким образом, в данном случае стоимость одного капитального ремонта составляет 50 коп. на 1 км.

Столь высокая стоимость ремонта в известной мере обуславливается причинами, лежащими вне ремонтных мастерских. Машины часто поступают в ремонт не через определенный километраж, а после того, как машина совершенно останавливается и когда смена частей получается особенно большой. Автомобили, подлежащие сдаче в ремонт, весьма часто в гараже предварительно «обираются», т. е. с них снимаются части, нужные для других ходовых машин и т. д. Но все же основной причиной высокой стоимости ремонта и длительности простой машин в ремонте является неправильный способ заготовки запасных частей. Запасные части должны поступать в монтажный тех. ск. склада, а не из механической мастерской. На склад же части должны поступать с соответствующего завода, где производство этих частей поставлено правильно, с максимальным использованием современной техники производства.

Снабжение ремонтных мастерских и гаражей запасными частями в настоящее время является самым слабым местом организации ремонта в Союзе. При импорте иностранных машин мы обычно не выписываем достаточного комплекта запасных частей.

Плохое снабжение запасными частями характерно не только для импортных машин, но также и для машин собственного производства. Ярославский завод дает запасные части в совершенно недостаточном количестве, и ремонтные заводы и мастерские принуждены эти части делать полкустарным способом. Завод бывш. «Амо» также не снабжает парк своих машин достаточным количеством запасных частей или дает в качестве запасных частей бракованные детали. В настоящее время в ряде автохозяйств уже имеется простой автомобилей «Амо-3» из-за недостатка запасных частей. Автомобили «Форд» были выпущены в эксплуатацию также без запасных частей.

Заготовка запасных частей в сравнительно мелких мастерских и ремонтных заводах неэкономична и ведет к огромному перерасходу денежных средств, материалов и рабочей силы. Одновременно с этим, качество продукции получается неудовлетворительным.

Такая система заготовки запасных частей, конечно, неудовлетворительна. При этом мы расходует непроизводительно материал и очень плохо используем механическое оборудование, — часто импортное. Запасные части должны производиться на заводах, хорошо оборудованных и приспособленных для производства именно данных частей. Запасные ча-

сти для импортных машин должны производиться на ремонтных заводах, но последние должны быть специализированы на определенных марках автомобилей, для каких марок и должны быть заготовлены все необходимые приспособления для производства деталей.

Запасные части для автомобилей собственного производства должны изготавливаться главным образом на основных заводах, производящих автомобили, где это производство поставлено наиболее совершенным образом. Здесь же на основных заводах должно быть организовано и производство частей ремонтных размеров, согласно установленным переходам. Например, поршни должны изготавливаться четырех или пяти размеров и т. д. На ремонтных заводах по автомобилям собственного производства должна производиться работа лишь по использованию изношенных деталей, как например: расточка цилиндров, перешлифовка коленчатых валов, изготовление втулок и т. д.

В правильной организации заготовки запасных частей заключается первая и основная задача разрешения проблемы организации ремонта автомобиля. Второй задачей является организация текущего и капитального ремонтов, а также просмотров ремонтов. По этому вопросу неоднократно высказывалось мнение о том, что целесообразно весь капитальный и просмотрный ремонт, изъять из автомобильных хозяйств и сосредоточить его в районных ремонтных мастерских и станциях обслуживания. По нашему мнению такая организационная форма ремонта едва ли окажется рациональной. Во всяком случае в настоящий момент эта система для многих районов в чистом виде совершенно не может быть проведена, так как транспортировка машин и время, потерянное на эту транспортировку в значительной мере повисит стоимость ремонта и увеличит простой автомобильного парка.

По нашему мнению, для разрешения этой задачи придется пойти двумя путями. Крупные автомобильные базы должны организовать ремонт внутри своего хозяйства при условии получения достаточного количества запасных частей. Это не повлечет за собой необходимости снабжения этих баз дорого строящим механическим оборудованием, которое в условиях такого ремонта, конечно, не было бы использовано рационально. Для распыленных же мелких хозяйств необходима организация станций обслуживания для текущего ремонта и центральных ремонтных мастерских — для капитального ремонта.

В тесной связи с организацией ремонтных мастерских и станций обслуживания для распыленных хозяйств, а также и для индивидуальных машин, стоит вопрос об оказании первой технической помощи машинам, потерпевшим аварию или вообще остановившимся в пути. Такие станции по оказанию первой помощи должны быть организованы в крупных центрах автомобильного движения.

Проф. Е. Чудаков

Техника в период реконструкции решает все. За большевистские темпы в овладении техникой! Вперед на борьбу за полное завершение технической реконструкции всего народного хозяйства СССР!

ПРЕВРАТИМ АВТОДОР УКРАИНЫ В МАССОВУЮ БОЕВУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ

ЦК КП(б)У о работе Автодора Украины

Центральный комитет партии Украины недавно дал оценку работы украинской организации Автодора.

В своем постановлении о состоянии о-ва Автодор ЦК КП(б)У отметил, что несмотря на большое значение о-ва в развитии автотранспортного и дорожного строительства, популяризации техники среди рабочих и колхозных масс, подготовки кадров, а также несмотря на огромный интерес к Автодору со стороны широких трудящихся масс, «**работа о-ва на Украине находится в неудовлетворительном состоянии, и Автодор до сего времени еще не стал массовой общественной организацией.**»

Это объясняется, во-первых, недостаточным руководством местными организациями со стороны Укрсовета Автодора и, во-вторых, недооценкой и абсолютно недостаточным вниманием к Автодору со стороны большинства местных партийных, советских и профессиональных организаций.

В связи с этим ЦК КП(б)У сделал необходимые выводы для усиления работы о-ва. ЦК обязал фракцию Автодора и местные парт-организации, «**кардинально перестроить работу Автодора с тем, чтобы в течение 1932 г. довести число членов о-ва до миллиона человек и превратить Автодор в подлинно массо-**

вую общественную организацию», положив в основу перестройки успешное выполнение задач четвертого, завершающего года пятилетки и мобилизацию масс вокруг задач второй пятилетки на основе осуществления шести исторических указаний тов. Сталина.

На основе постановления ЦК, городские и районные партийные комитеты должны проверить состояние местных организаций Автодора, создать районные и городские советы там, где их нет, и наметить практические мероприятия к оживлению их работы, обеспечив местные организации Автодора постоянными работниками.

Чтобы оживить массовую работу Автодора, ЦК предложил профсоюзам и комсомолу вернуть работу на предприятиях, МТС и колхозах по организации и укреплению коллективов Автодора, популяризовать и наладить освоение технических знаний в области автотранспортного и дорожного дела среди трудящихся и помочь госорганам в выполнении планов дорожного строительства.

Для усиления работы аппарата Центрального Совета Автодора Украины, ЦК поручил агитмассовому отделу направить шесть членов партии для работы в ЦС.

УСТАНОВИМ твердые нормы пробега*)

Нормы — основы планирования и учета хозяйства, стимул к искоренению обезлички и уравниловки, внедрению и укреплению хозяйства.

Обращаясь к изданиям и имеющим широкое распространение материалам, мы нигде не можем найти норм, которые бы соответствовали требованиям нашей действительности. Есть материалы ЦУМТ, есть обработанные материалы проф. Грибова. Воз, например, его книга «Ремонт автомобилей» (изд. 1930 г.). С первой же страницы вы интересуетесь: когда машина должна получить свой первый капитальный ремонт — вопрос первостепенной важности при эксплуатации.

На второй странице находите таблицу, в которой, на основании данных наших гаражей, пробег машины до ремонта (капитального) определяется:

Грузов. маш. на грузопинах	13 000 км
" " пневматиках	15 000 "
Легк. и полугруз. машин	17 000 "

Это проходит машина в один год до одного капитального ремонта.

Далее на стр. 5-й материал проф. Грибова: Капитальный ремонт характеризуется полной разборкой машины и производится в зависимости от условий работы (также в один год).

Для автобусов	от 20 000 до 40 000 км
" легковых	30 000 " 35 000 "
" грузовых	15 000 " 30 000 "

Ниче читаем: Смотровой ремонт в заграничной практике производится после двухнедельного пробега машины около 2 тысяч км и после месячного пробега около 4 тысяч км, т. е. капитальный ремонт производится также один раз в год после пробега машины в 48 тыс. км.

Просматривая все эти цифры, ставишь себе вопрос: когда же собственно должна ремонтироваться машина; после 15 тысяч км или после 48 тысяч км пробега?

Мотивировки «в зависимости от условий работы», «в силу дорожных условий», «разнородность марок машин», «устарелость машин», — не могут обуславливать такой разницы в колебаниях километrageного пробега.

Нам нужны твердые нормы во всех областях автогаражного хозяйства.

Мне известны из практики случаи, когда легкие машины «Фورد» при ниже средних дорожных условиях проходили без капитального ремонта 60—70 тысяч км.

Я предлагаю на обсуждение следующие первые нормы пробега до капитального ремонта:

«Фورد» легкой	45 000 км
«Фورد» грузовой	40 000 «
Новый «АМО»	36 000 «
Я-5»	36 000 «

Эти нормы твердые, ниже заграничных, но вполне допустимые практикой. Их должны мы добиться. И нам помогут их добиться шесть указаний тов. Сталина.

Интересны были бы отклики автомобилистов.

Б. Авдеев

* В порядке предложения.

НИЖЕГОРОДСКИЙ АВТОЗАВОД ДОЛЖЕН ДОБИТЬСЯ БЕСПЕРЕ- БОЙНОГО ВЫПУСКА МАШИН!

Неудовлетворительное положение на Нижегородском автомобильном заводе было полностью вскрыто в известном специальном постановлении ЦК ВКП(б) от 2 апреля 1932 г. Каково же положение НАЗ на сегодня? Кто и что тормозит выпуск автомашин?

Если вникнуть в постановление ЦК ВКП(б) о Нижегородском автозаводе, то станет ясным то положение, в котором находился завод на 1 апреля и там же мы найдем главные причины, создавшие это положение.

Рабочая масса молотовцев вполне разделяет постановление ЦК и крайкома ВКП(б) и со своей стороны дала обещание всемерно, твердо, по-большевистски поддерживать сообщение заводоуправления ЦК ВКП(б) о возобновлении выпуска автомашин и что во II квартале программа по выпуску машин будет выполнена полностью за все полугодие.

Плохо обстоит дело с хоз. руководством завода. Хозяйство завода не налажено. Снабжение завода деталями и полуфабрикатом совершенно не налажено.

Хотя заводоуправление и весь рабочий актив дали слово партии и правительству о пуске главного конвейера на полный ход к 15 апреля, но все же имеется серьезная угроза этому со стороны отдела снабжения. Только сейчас стало ясным, что завод не

имеет целого ряда деталей, необходимых для сборки машин.

Старое руководство отдела снабжения допустило ошибку, заказывая детали за границей, когда эти же детали могли быть изготовлены на отечественных заводах. В результате — конвейер встал, некоторых деталей нет, они еще за границей.

Внутрикраевые ресурсы отделом снабжения не учитывались. Заводы «Красная Этна», Ижевский завод и «Красное Сормово» не получили заказов — все заказы шли за пределы края и за границу.

Такое же положение и с нормальями. Их должна давать автозаводу «Красная Этна», у которой еще цеха не оборудованы (а оборудование импортное и большая часть его еще не прибыла из-за границы), следовательно, и нормальями завод не обеспечен, а других источников их получения у автозавода пока не имеется.

Положение с металлом еще хуже. Смежные производства систематически и в большинстве своем не дают требуемый металл, а если и дают, то недоброкачественный.

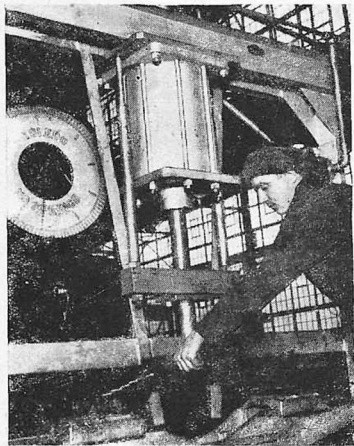
Заводское бюро ИТС от 13 апреля обратилось к ИТР заводов-поставщиков с возмущением-требованием дарить качественный металл. «Обращение написано заводом Лысьева, Мариуполя, «Красного Октября», «Серпа и Молота», в котором прямо говорится «...к вам мы обращаемся с просьбой и требованием — дайте годный по качеству металл. Плохой металл срывает нашу работу».

Большие долги по металлу числятся за Сталинградским заводом «Кр. Октябрь», дающим только 10—15% металла от заказа, чем и заставил автозавод прибегнуть к импорту. Второй Сталинградский завод «Большевик», Ижевский завод и Ленинградский «Гвоздильщик» — не отгрузили автозаводу ни одной тонны.

На помощь призывается Лысьева, но это ни в коей мере не освобождает заводо-поставщиков от прежних заказов. Сама по себе Лысьева не готова к восприятию крупных заказов и быстро наладить такое огромное производство она не сможет. Один выход — использовать внутрикраевые ресурсы.

Плохое руководство старого состава отдела снабжения было одной из причин такого прорыва. И скверно еще то, что на заводе примерно в феврале месяце сложилось мнение, что «лучше и вернее будет налаживать и осваивать оборудование, а не выпускать машины». Это то и привело к тому, что о материалах, сырье то и забыли, а плохой отдел снабжения прямо таки уснул.

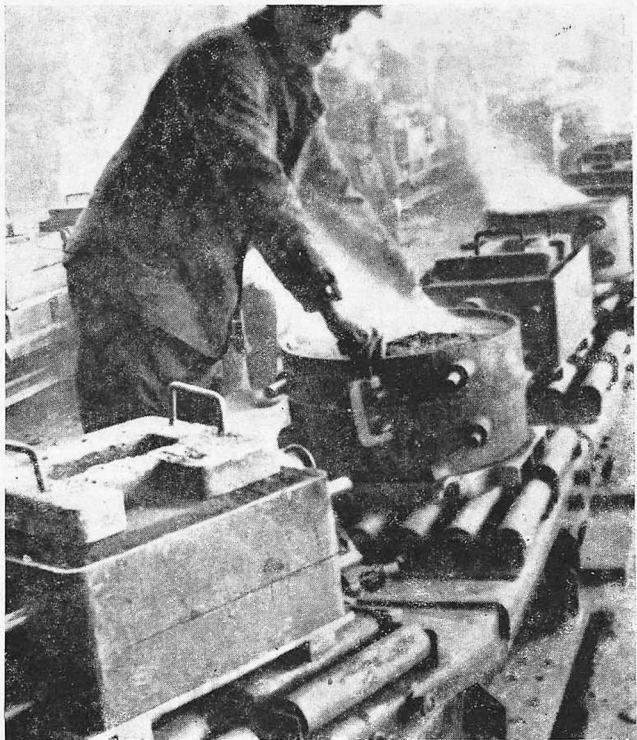
Мелкобуржуазная уравниловка и обезличка все еще имеют место на заводе. Транспорт остается попрежнему «узким местом» — поезда опаздывают, материал из вагонов и сами



Нижегородский завод им. Молотова. В рессорном цеху
Союзфото

Нижегородский
завод им. Мс-
лотова. Литье
на конвейере.

Союзфото



вагоны иногда теряются на площадке завода по неделям; на автотранспорте гребят машины и больше их ремонтируют, чем на них ездят. Нужен перелом во всей работе всех автозаводских организаций.

Автодорожная организация автозавода и автодорожные организации заводов-поставщи-

ков должны немедленно мобилизовать себя на помощь автогиганту.

Советская общественность должна проявить максимум энергии — конвейер должен быть пущен в срок.

А. Кильдюшев

Н.-Новгород 13 апреля 1932 г.
Автозавод

„Производительность труда — это в последнем счете самое важное, самое главное для победы нового общественного строя“.

ЛЕНИН

КАКИЕ БЕНЗИНО-ЗАПРАВОЧНЫЕ СТАНЦИИ БУДЕТ СТРОИТЬ АВТОРЕМСНАБ

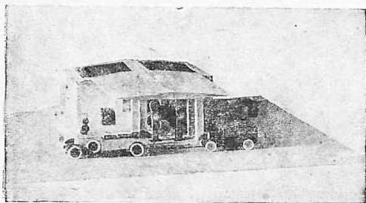
В журнале «За рулем» № 15 в 1929 г. в статье «Горючее — хранение, транспорт и распределение» мы писали: «За последнее время за границей получили большое распространение так называемые Service — Stations станции по обслуживанию авто-мототранспорта горючим, смазочными материалами, сжатым воздухом для накачивания шин, водою для наполнения радиаторов и мойки. На этих станциях, разбросанных в местах наиболее удобных для обслуживания курсирующих автомобилей, можно получить необходимые запасные части, резину и сдать машину в ремонт. Подобные станции необходимо строить и у нас.

В указанной статье мы говорили о необходимости рационального хранения, транспортирования и распределения горючего, а именно: бензина, крекинг-бензина, бензола, и их смесей. Это горючее является весьма опасным и взрывоопасным. Достаточно сказать, что потенциальная энергия взрыва смеси бензиновых паров с воздухом в 3 раза больше по сравнению с силой дымного пороха при равных весовых количествах. Не даром органы пожарной охраны требуют хранить подобное горючее в гаражных бензохранилищах по системе защитных газов (азот, углекислота).

Устройство бензохранилища (Система Мартини и Гюенке) таково:

Железный резервуар находится в земле на глубине не менее одного метра от поверхности. В нем горючее, а сверху горючего — инертный газ (азот, углекислота).

Второй метод хранения горючего по гидравлической системе — Вернер-Биватер и др. Здесь вместо инертного газа в качестве защитной среды берется вода. Последняя, будучи тяжелее бензина, находится внизу.



Бензин-заправочная станция Авторемснаба. Имеет помещения для запасных частей, резины и ожидания для пассажиров. На островках станции находятся две резинно-заправочные станции, две воздушные-водные колонки, две измерительные колонки. Единовременно заправляются две автомашины. (Это фото, как и следующее, сделано с макета)

Данная система имеет свои преимущества, как и предыдущая, это — безопасность, от взрыва и пожара, т. к. внутри резервуара и в трубах нет воздуха. В обеих описанных системах надо отметить отсутствие насосов.

К недостаткам гидравлической системы относятся: возможность замерзания воды и попадания взвешенных частиц ее в горючее. Пожарная охрана обращает внимание на то, что в случае повреждения труб бензин будет вытекать под давлением воды и при пожаре последняя может разнести горящий бензин, плавающий на ее поверхности. В местностях с теплым климатом (Крым) или в утепленных помещениях, где происходит прием и раздача горючего, гидравлическая система может найти применение.

Наконец третий метод хранения горючего основан на принципе Дэви, применением предохранительных сеток и гравийных фильтров. Эта система предохраняет от взрыва, но не от пожара.

Некоторым дополнением к этой системе служит устройство воздушной трубы, доходящей до дна резервуара. При этом воздух, попадающий в резервуар, каждый раз будет проходить через толщу бензина и, как говорят, перенасыщаться бензиновыми парами. При таком перенасыщении, выше границы взрыва, т. е. 5,5% содержания паров горючего в воздухе, можно не опасаться самого взрыва. Эта система с перенасыщением находит применение в некоторых заграничных установках, но пока полного признания не получила.

Приведенные системы рационального хранения горючего можно считать основными.

В основу хранения горючего на бензино-заправочных станциях Авторемснаба положена третья система из описанных, т. е. основанная на применении предохранительных сеток и насосов.

Бензино-заправочные станции Авторемснаба спроектированы трех типов:

- 1 тип намерен к строительству в городах.
- 2 тип может быть применяем как в городах, в пригородах, так и на трактах и МТС.
- 3 тип — по преимуществу в городах.

Назначение этих станций — обслуживать авто-мототранспорт горючим, смазочными материалами, сжатым воздухом для накачки шин, водою для наполнения радиаторов. Кроме того на станции 2-го типа может быть организована продажа резины, запасных частей и в случае надобности произведен небольшой ремонт. Станции 1-го и 3-го типов могут сразу обслуживать 4 автомашины, при том большого размера, напр., автобусы Я6 с кузовом длиной 8,37 м и шириной — 2,4 м.

Станция 2-го типа обслуживает две автомашины. Все эти станции теплые, имеются печи для отопления дровами или углем или же электрическими печами в зависимости от местных условий эксплуатации. В связи с теплофикацией городов весьма желательно

присоединение станций к магистралям. Все станции имеют бытовые удобства (уборные, умывальные).

Станция 2-го типа, кроме того, имеет ожидально для пассажиров, для смены шоферов. В случае надобности помещение ожидально приспособляется под жилье заведующего станцией или сторожа.

Станции 1-го и 2-го типов расположены на двух островах: на первом — сама станция, на втором — бензино-колонки и воздушно-водяные колонки.

Станция 3-го типа расположена на одном острове. Бензино-раздаточные колонки и воздушно-водяные колонки размещены по обеим сторонам станции (см. обложку номера).

Для удобства обслуживания станции имеют навесы; так навесы станций 1-го и 2-го типов перекрывают не только колонки, но и подезжающие автомашины и находящиеся в проезде между островами. Навес станции 3-го типа закрывает от атмосферных осадков колонки в виде двух крыльев.

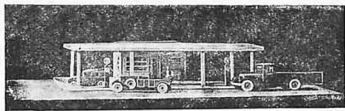
Острова, на которых расположены станции 1-го и 2-го типов, возвышаются над уровнем земли на 20 см. Впереди их находятся ограждающие барьеры высотой 30 см. Высота острова 3-го типа 25 см. Общие площади станций, не считая подездов для автомашин: 1-го и 2-го типов, примерно, по 240—250 кв. м и 3-го типа — около 90 кв. м. Станция 1-го типа состоит из двух помещений: обслуживающего помещения — конторы и изолированного от первого перегородкой, — где помещаются уборная, умывальня, место для топки (тамбур) и кладовка для топлива.

Станция 1-го типа имеет общую площадь помещений около 22 кв. м. Станция 2-го типа имеет следующие помещения: обслуживающее помещение — контору, кладовку для запасных частей и компрессора, ожидально с тамбуром, уборную и умывальню, помещение для тары и помещение для топлива. Общая площадь всех помещений около 60 кв. м. Внутреннее оборудование такое же, как на станции 1-го типа.

Станция 3-го типа имеет два помещения: одно в первом этаже и второе в подвальном. В первом — конторе — находится подобное оборудование, как и на станции 1-го типа.

Станции строятся из 1½—2 кирпичей. Навес станции 1-го типа — железобетонный, а 2-го и 3-го типов — деревянные с соответствующей оштукатуркой или покрытием огнеупорной краской. Площадки островков и проездов покрываются асфальтом по бетонной подготовке с приданием уклона для отвода воды.

Горючее хранится в 2 подземных резервуарах. Емкость каждого резервуара ок. 7500 л, т. е. всего 15 тысяч л. Резервуар находится на глубине не менее 1 м от поверхности земли. Резервуары либо помещаются в особых каменных казематах, либо зарываются прямо



Бензино-заправочная станция Авт.ремснаб имеет 2 или 4 бензино-раздаточные колонки, воздушно-водяную колонку, две мас. раздаточные колонки. Единовременно могут заправляться 4 автомашины

в землю. Острова перекрывают резервуары и предохраняют последние от вредных напругений со стороны подезжающих для заправки автомашин.

Трубы, по которым идет горючее, заключены в каналы, закрываемые бетонными плитами. Для предохранения станций от пожара и взрывов трубы снабжены предохранительными сетками.

На станциях необходимо иметь пожарную сигнализацию и пр. противопожарное оборудование (ящик с песком, пеногенераторы и т. п.)

Наполнение резервуаров горючим происходит из авто-цистерн самолетом.

По примерному подсчету одна колонка может обслужить при 14-часовом рабочем дне 180 автомашин. При 2 колонках, как предполагается оборудовать каждую станцию, возможно обслужить около 360 автомашин. Принимая во внимание, что автомашины будут не только заправляться горючим, но и маслом, а также будет производиться подкачка шин, заправка радиаторов водой, можно принять в среднем, что одна станция в состоянии обслужить 200—250 автомашин в день. Пограничным данным на один пункт, напр. в Дании, приходится 18,4 автомашин.

В ближайшее время Авт.ремснаб намечено строительство бензино-заправочных станций в 50 городах: Москва, Ленинград, Киев, Тифлис, Владимир и др.

Правильный выбор месторасположения станции имеет промадное значение, что должно отразиться на производительности станции и на эксплуатационных расходах. На основании предварительной калькуляции эти расходы колеблются в пределах от 0,2 до 0,85 коп. за 1 преданный кг горючего.

Описанные в статье станции Авт.ремснаб являются первыми советскими бензино-заправочными станциями, так как до сего времени строили лишь отдельные колонки с холодными будками-конторками без организованной продажи масла, без сжатого воздуха, воды и пр. удобства для пассажиров и обслуживающего персонала. Авт.дор.овская общественность должна взять под контроль скорейшую постройку станций.

Инж. Н. Голованов

Под знаменем большевистской партии, ее ленинского ЦК — вперед к новым победам! Выше знамя ВКП(б) — организатора Октябрьской революции!

ВАЖНЕЙШИЕ ВОПРОСЫ дорожного строительства

Вложения в дорожное хозяйство РСФСР определены в этом году в сумме 482 286 тыс. руб., в том числе 197 млн. руб. денежных вложений и 285 млн. — от трудового участия населения.

По отдельным дортрансам трудовое участие населения явится осознанным вложением. По ряду дортрансов (Нижегородский, Ср.-вожский, Татарский и др.) трудовое участие населения в дорожном строительстве составляет 95% всего строительства. Но не следует думать, что там, где удельный вес трудового участия населения больше, там дортрансы уделяют большее внимание организации трудового участия. Часто бывает «совсем наоборот».

В Ленинградской области трудовое участие занимало в прошлом году 26%, а в Средне-вожской — 96%.

На мартовском съезде начальников дортрансов было установлено характерное явление: те дортрансы, которые в прошлом году выполнили и перевыполнили план трудового участия населения, оказываются лучше подготовленными в этом году, чем те дортрансы, которые подвели в прошлом году «позорные итоги».

Организация трудового участия населения является большой хозяйственно-политической задачей. Нужен умелый организационный подход к этому делу, требуются широкие общественные формы организации. Лишь немногие облдортрансы сумели правильно подойти, овладеть этим общественным делом.

В этом году трудовое участие населения в дорожном строительстве должно быть значительно увеличено по сравнению с прошлым годом.

Огромные массы населения, в количестве свыше 14 млн. человек, вовлекаются в трудовое участие по дорожному строительству, оно должно быть выражено в многомиллионных трудовых днях. Необходимы широкие и действенные формы организации трудового участия населения. Нужно, чтобы ударные опыты ведущих областей — Ленинградской, Нижегородской края, Чувашии, Кара-Калпаки — стали достоянием всех областей.

На съезде начальников дортрансов было установлено, что дортрансы в большинстве случаев не увязывают своей работы по организации трудового участия населения с такими общественными организациями, как Автодор и ВЛКСМ. Дортрансы пассивно ждут, пока автодорожные и комсомольские организации придут к ним с докладами, конкретными предложениями, пока их возьмут в работу.

Никакой агитации, никакой массовой подготовительной работы по вовлечению участия населения дортрансы, за редкими исключениями, по собственной инициативе не ведут.

До начала дорожно-строительных работ остались считанные дни, в южных районах они уже начинаются. Чтобы наверстать упущенное время, дортрансы должны быстро переключить свою работу. Они должны привести в боевую готовность свои отделы и техниче-

ские кадры, которые будут руководить трудом участием населения. Необходимо быстро развернуть и закончить подготовительные работы к дорожному строительству.

Необходимо с самого начала в центре внимания поставить качество дорожно-строительных работ. Общественные организации и дортрансы не должны удовлетворяться лишь количественными показателями стройфинпла. Необходимо как можно больше увязать трудовое участие населения с механизацией дорожных работ. Следует мобилизовать все местные средства и ресурсы для производства простых машин и оборудования. Надо своевременно изготовить местными средствами и в местных кустарных мастерских инвентарь для дорожных работ.

Огромная часть дорожных работ, в которых принимает участие население, составляет землекопные работы. Между тем, лошадь, как тяговая сила, не принимает должного участия в этих работах. Ставя вопрос о широкой механизации дорожных работ, мы на этот год и в ближайшие годы должны как можно больше использовать крестьянскую и колхозную тягу для несложных дорожных машин, как можно больше заменять лошадью рабочую силу при землекопных работах.

Часто при организации трудового участия населения в дорожных работах выпадает из поля внимания правильное содержание дорог, ее эксплуатация, своевременный ремонт. По этой причине плохо идет восстановление дорог, наблюдаются низкие качественные показатели.

Чрезвычайно интересен опыт ленинградского Облдортранса. В ряде районов он прикрепил дороги к отдельным сельсоветам и колхозам. По дорогам расставил колышки с надписью, что от такой то версты до такой то — дорога прикреплена к такому то селению или колхозу. Участки дороги не обезличены. Между селениями и колхозами идет соревнование за лучшее содержание дорог.

Автодорожные организации должны подхватить этот почин, должны всячески стремиться его применять во всех областях.

Нужно раньше всего добиться правильного строительства и ремонта дорог. На съезде приводилось много случаев бесхозяйственного строительства дорог, плохой эксплуатации дорог.

На дорожных строительствах часто нет хозяина, — жаловались на съезде. Если он и имеется, то часто лишь формально.

Дортрансы пространно и весьма охотно ссылаются на недостаток технических кадров. Но на съезде было исчерпывающе доказано, что дело не столько в недостаточности кадров, сколько в их неправильном распределении.

С 5-го по 10 мая состоялся всесоюзный дорожный съезд. Материал о работах съезда будет дан в следующем номере журнала.

М. Надеждин

ТРУДЯЩУЮСЯ ЖЕНЩИНУ— В АВТОДОР

Конвейеры наших новых автомобильных и тракторных заводов выбрасывают десятки тысяч новых машин, для которых требуются все новые и новые кадры. В пополнении этих кадров не малое место должны занять женщины.

Между тем, вопрос о вовлечении женщин в работу автотранспорта далеко не везде поставлен на должную высоту.

Женщины даже в Автодоре насчитываются пока еще почти единицами. Тов. Лежава во время своей речи на II московском областном съезде Автодора предложил женщинам-делегаткам поднять руки. Оказалось, что из 200 делегатов женщин было всего 6. На всесоюзном съезде Автодора из 500 с лишним делегатов женщин было только 10. Из окончивших в 1931 г. по Московской области курсы Автодора 1 457 человек, женщин было всего 7. Вот характерные цифры участия женщин в работе Автодора.

Во многих местах к привлечению женщин в Автодор, к работе их на автотранспорте относятся еще пренебрежительно. В Баку на районной учебной базе Автодора была организована и проведена подготовка женщин-шоферов. Окончили курсы 60 человек, но... хозяйственники не захотели принять женщин на работу, несмотря на крайнюю нужду в шоферах. Только путем воздействия по партийным линиям приняли.

А на всесоюзном съезде Автодора делегат из Ленинграда позволил себе заявить, что по их «научным данным» каждая женщина, проехавшая 6 месяцев на машине, делается нервно-больной, сумасшедшей. Этому заявлению был тут же дан должный резкий отпор. Но уже сама возможность подобного заявления показывает, что на данном участке не все благополучно. Были случаи и формы открытой борьбы, напр. избивание женщины-шофера (см. «За рулем» № 20 за 1931 г.).

Обследование гаражей Москвы, проведенное осенью прошлого года Центральным Советом Автодора (были обследованы гаражи ВСНХ, Наркомсвязи, МСПО и др.), выявило, что женщины работают не только наравне с мужчинами, но и лучше их (доклад т. Штейнера на секции кадров II облсъезда Автодора). Оценивая работу женщин в МТС и в совхозах, отдел кадров Зернотреста находит эту работу,

особенно в качестве водителей легковых машин, вполне удовлетворительной и продуктивной.

Мы знаем ряд фактов (в нашем журнале они уже приводились), когда женщины, объявив себя ударницами, вызвав на социалистическое соревнование мужские группы работников МТС, в результате оказались победительницами.

Под всеми ссылками на слабосилие женщин скрывается, несомненно, замаскированная агитация классового врага, которую необходимо в корне ликвидировать.

Московский Облаводдор ставит сейчас во всей широте вопрос о вовлечении женщин в работу автотранспорта: каждая учебная база должна закрепить 30 мест за женщинами. Кроме того, предполагается провести путем контрактации и договоров с заинтересованными учреждениями подготовку 300 женщин — водителей легковых машин.

Вокруг привлечения женщин к работе в Автодоре необходимо развернуть большую массовую разъяснительную работу.

Самым лучшим агитатором за женский труд на транспорте и работу женщин в Автодоре являются сами женщины. Каждая женщина, ведущая работу по линии Автодора, должна одновременно со всей общеавтодоровской работой вести активную работу по привлечению новых кадров женщин в Автодор, помогать трудящимся женщинам ликвидировать техническую неграмотность.

Применение женского труда должно также найти место и в дорожном строительстве — этом основном звене работы Автодора на данном этапе. Курсы по подготовке дорожных техников и работников других дорожных специальностей должны обеспечить прием определенного процента женщин из крестьянок, колхозниц и домашних хозяек.

Автодоровцы должны твердо помнить, что наша организация является крепкой опорой Красной армии, резервом ее авто-технических частей. Задача овладения техникой обороны Страны советов не может пройти мимо трудящихся женщин. Женщина может и должна уверенно сесть за руль трактора и автомобиля.

Трудящаяся женщина, лицом к технике, лицом к Автодору.

М. Ветчинкина

ПОВЫСИМ РОЛЬ ТРУДЯЩИХСЯ ЖЕНЩИН

В ОБЩЕСТВЕННОЙ, КУЛЬТУРНОЙ

И ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ЖИЗНИ СТРАНЫ

ПЕРВАЯ ЖЕНЩИНА за рулем автобуса



Первая женщина-водитель автобуса в Москве Е. Суворова

Фото Б. Титова

Вторая пятилетка потребует новых сотен тысяч водителей автомашин для бурно растущего социалистического хозяйства. Это выполнимо при значительном вовлечении женщин в работу наших автопарков.

Женщина-шофер за рулем легковой машины или в кабине грузового «Форда» уже перестала вызывать удивление или недоверие у трудящихся и, особенно,— у шоферской массы, которая, как известно, до последнего времени относилась крайне подозрительно к своим новым товарищам по профессии.

Но перелом произошел, мнение о непригодности к шоферскому труду опрокинуто самой жизнью. Я хочу рассказать еще об одном завоевании женщины на поприще шоферского труда.

В Москве работает первая в СССР женщина за рулем автобуса-экспресса. Ей доверена жизнь десятков пассажиров; она безукоризненно ведет 2,5-тонную машину по самым многолюдным улицам столицы, не имея ни наездов, ни столкновений. Ее зовут **Елизавета Суворова**.

Работая кондуктором во 2-м автобусном парке и присматриваясь к работе шоферов, Суворова пришла к убеждению, что женщина и здесь справится с трудной ролью водителя. Затем шесть месяцев напряженной учебы на

шоферских курсах при Бахметьевском парке, 20 часов практической езды — и права получены.

В международный женский день 8 марта Суворова садится за руль экспресса 21-й загородной линии, чтобы ехать в свой первый самостоятельный рейс.

К вечеру начался сильный снежный буран. Улицы и загородные шоссе покрываются горами снега. Московский транспорт судорожно бьется в тисках снежной стихии. Большинство автомашин спасаются в гаражах или беспомощно застревают в сугробах.

От Суворовой потребовалось исключительное присутствие духа и твердое знание дела, чтобы не растеряться и, выполнив свое задание, без букира добраться до гаража. За эту работу она получает **благодарность в приказе и премию в 50 рублей**.

Сейчас Суворова управляет экспрессом № 525 (1-я линия), отлично справляясь со своими обязанностями, несмотря на целый ряд трудностей.

Главная из них — это свыше чем восьмичасовой рабочий день вместо положенных семи часов. Считаю, что администрация парка не права, заставляя водителей автобусов работать систематически сверхурочно, что особенно тяжело для женщины. Для них восьмича-

С точки зрения ЖЕНЩИНЫ-ШОФЕРА

Давно прошли времена, когда на женщину, садящуюся на велосипед, показывали пальцами, укоризненно качали головой при виде ее и даже возмущались.

Сейчас женщина пересаживается с велосипеда на автомобиль. И это никого не удивляет, во всяком случае не должно удивлять.

И сейчас, когда мы ежедневно выпускаем десятки и десятки новых машин, когда с каждым днем растет моторная армия, ориентировка на женщину-водителя заслуживает большого внимания. Вчерашняя колхозница или домохозяйка, овладевающая сложным станком и рулем, смэгчит или даже уничтожит нужду в квалифицированных шоферских кадрах. При ставке на женщину-водителя возникает ряд сомнений, ряд вопросов. В этом отношении интересна беседа, проведенная нами с **Анной Ефимовной Стопани**, старым подпольным работником, одной из первых женщин, севших за руль.

— Откровенно говоря, когда я пошла изучать теорию автомобильного дела в кружок Автодора при транспортном отделе ВЦИКа, я не думала, что стану шофером-профессионалом, — говорит т. Стопани, — просто мне хотелось овладеть какой-нибудь отраслью техники. Желание вполне понятное, если принять во внимание, что вся моя прошлая деятельность совершенно не соприкасалась с техникой. Во время империалистической войны я создала приют для беженцев, организовала при нем мастерские. В 1921 г. в Сибири я заведывала детским приемником для беспризорных. В последние годы работала сестрой в Кремлевской больнице.

Все это я говорю для того, чтобы сравнить мои прошлые работы с теперешней — шоферской. Сравнение в пользу последней, — она мне больше по душе, чем все прошлые.

Далее т. Стопани рассказала о том, как ее увлек сложный и слаженный мир автомобильных частей, как она, прозанимавшись в кружке 3 месяца, перешла на шоферские курсы Союзтранса. — На курсах я занималась еще 4 месяца. Окончила их в сентябре прошлого года. Я не могла считать семимесячное обу-

чение достаточным. Я продолжала и продолжаю квалифицироваться, читаю книги по автомобильному делу, расспрашиваю более опытных водителей. В этом отношении я советую последовать моему примеру всех моих товарищей и товарок. По окончании курсов я работала на грузовике.

По-моему, женщина вполне подходит к новой для нее роли шофера. Она внимательна при езде, у нее высоко развито чувство ответственности за чужую жизнь, в ее отношении к машине вкладывается известная доля материнства, хозяйственности: осматривает автомобиль перед каждой ездой и содержит его в чистоте.

У женщины-водителя есть даже ряд преимуществ перед мужчиной-шофером. Как правило, она не пьет, а это имеет огромное значение: мы знаем как печальным последствием приводит пьянство среди шоферов. Лишена женщина и стремления к ухарству. Вообще факты говорят в пользу женщины: насколько мне известно, случаи аварий у машин, управляемых женщинами, очень редки.

Но при массовом выпуске (а он несомненно скоро станет массовым) женщин-шоферов надо многое учесть, о многом подумать. Для женщины должен быть установлен строго нормированный день.

Больше всего, по-моему, женщина подходит для управления таксомотором. К сожалению, часты случаи недобросовестности шоферов такси (врачество, отказ ехать под всякими ложными предлогами и т. д.); увеличение числа женщин-водителей такси в этом сможет сыграть значительную роль. Но и здесь надо сделать оговорку, установить правило, по которому женщина-шофер могла бы отказываться возить пьяных, иначе она может подвергнуться оскорблениям и приставаниям (уже были такие случаи). Вообще лучше избегать посылки женщин на ночную работу.

Обеспечить шоферу новой формации нормальные условия работы — задача всей автомобильной общественности — закончила т. Стопани.

Р. Б.

совая работа на тяжелых автобусах все-таки утомительна.

В успехах тов. Суворовой (помимо ее личных качеств) надо отметить общественную сторону воспитания ее как шофера.

Создав прежде всего товарищеские отношения с водителями парка, она еще во время своей учебы не избегала трудной, а иногда и грязной работы, охотно помогала ребятам мять резину, прочищать бензинопровод. Практически приучаясь к навыкам шоферской работы, она является в равной степени ученицей как курсов, так и своих товарищей по гаражу.

Всякая женщина, которая хочет стать хорошим шофером, должна установить такие отношения на производстве, чтобы окружающие видели в ней серьезного и любознательного товарища, перенимающего те приемы работы, которые требуют решимости и отсутствия брезгливости к машине.

Лиза Суворова не останется одна. Мы уверены, что за ней пойдут к рулю автобуса новые женские кадры, вливая свежую струю в кадры автомобилизации нашего Союза.

Курсы рабочих авторов
Жур. газ. объединения.

И. Крузе

УДАРНИКАМ И УДАРНИЦАМ — ПЕРЕДОВЫМ БОРЦАМ ЗА ДЕЛО СОЦИАЛИЗМА — БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПРИВЕТ

ПОЧЕМУ ВТОРАЯ АВТОБАЗА СОЮЗТРАНСА НЕ ВЫПОЛНЯЕТ ТРАНСФИНПЛАНА



Кладбище машин во дворе 2-й автобазы Союзтранса. Разгрузка дорог и в цех от поломанных машин
Фото Н. Алексеева

В марте этого года московская областная контора Союзтранса затребовала бригаду студентов для проведения автохронометража на 2-ой автобазе, чтобы выяснить причины резкого расхождения в заданиях по автоперевозкам и их фактическим выполнением.

Задача бригадников сводилась к личному участию в пробегах 5-тонных автомашин и фиксации с точностью до одной минуты как процессов погрузочно-разгрузочных работ,

так и всех непредвиденных и непрогнозируемых задержек машин, срывающих выполнение заданий.

В результате непрерывных наблюдений на протяжении 62 маршрутов, длительностью каждого в 10 часов, был выявлен целый ряд неполадок и беспорядков, начиная от управления движением и кончая состоянием автопарка, сигнализирующих о полном неблагополучии на базе.



2-я автобаза Союзтранса. Мастер механического цеха Т. Котов проверяет работу ученика

Фото Н. Алексеева

176 машин 2-й автобазы «Союзтранс» дожидаются моторов (февраль—март 1932 г.)

Фото
Н. Алексеева



Введенная в настоящее время диспетчеризация во 2-й автобазе не совсем отвечает всем предъявляемым к ней требованиям. Вместо четкого планирования перевозок мы убедились в отсутствии конкретного руководства в управлении движением. Мы встретились с неполным и неправильным использованием 5-тонных машин, дающим огромные непроизводительные простои и чрезвычайно большой процент холостых пробегов.

Экспедиционный аппарат «Союзтранс», находясь при всех товарных станциях и крупных предприятиях Москвы, ведая получением и отправкой грузов клиентов, вместо стимулирования работы автотранспорта, проявляет полную пассивность и формальное отношение к выполнению своих обязанностей. Этим также увеличиваются простои машин.

Несмотря на полное преимущество и целесообразность организации перевозок в оба конца, чтобы избежать холостых пробегов машин,— эта система в союзтрансских условиях, как показали наблюдения, не дает должного производственного эффекта.

Одним из основных тормозов в работе транспорта являются товарные станции (в особенности Казанская, где простоявшие машины в очереди часами для получения или отправки грузов стало обычным и как будто должным явлением).

Не устранена обезличка в обслуживании автомашин грузчиками. Несмотря на неоспоримое преимущество в работе прикрепленной к каждой машине бригады грузчиков— это мероприятие в жизнь 2-я автобаза почему-то не проводит.

Сохранилась еще и полная уравниловка в смысле времени, отвводимого (почти одинаково)

во) для всех погрузочно-разгрузочных работ, совершенно не считаясь с родом груза и с условиями и обстановкой, в которых производится работы (не говоря уже о длительных непредвиденных задержках).

Плохо налажена техническая помощь машинам, застрявшим в пути. Буксиры, как правило, высылаются только колонной потерпевшей машины и приходится часто ждать по несколько часов, несмотря на наличие в то же время свободных машин в других колоннах.

Не лучше обстоит дело и с текущим ремонтом, который иногда подолгу затягивается. На базе машины одной марки («СПА») и все снабжены стартерами, но почти все стартеры не в порядке из-за неисправности аккумуляторов. Это ведет к большому перерасходу горючего, так как моторы работают бесперебойно даже во время длительных стоянок и в теплую погоду; шоферы не всегда глушат мотор, чтобы не напрягать потом усилий на пуск его рукояткой. Не устраняются и причины просачивания смазочных масел из картеров, что кроме перерасхода иногда приводит к расплавке подшипников.

Все эти причины снижают процент выполнения трансфинплана и отражаются на заработной плате шоферов и грузчиков, работающих сдельно, вызывая большую текучесть.

Поэтому шоферы, стараясь наверстать скорость и время, потерянные на непредвиденные задержки, рвут машины, ведя их с грузом на полном газу. При этом они в лучшем случае рискуют состоянием автомашин, что безусловно укорачивает жизнь оставшегося на базе 40% ходового автопарка и удорожает эксплуатацию машин.

Бригадир Ноткин

ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Ограничение тиражей заставляет сокращать отпуск журнала для розницы и удовлетворять в первую очередь подписчиков. Чтобы обеспечить себя журналом, ПОДПИШИТЕСЬ заблаговременно в местной почте не позже установленного ею срока

ДИСПЕТЧИРОВАНИЕ НА АВТОТРАНСПОРТЕ

ОПЫТЫ КИЕВСКОЙ КОНТОРЫ „СОЮЗТРАНС“

Развитие автотранспортного дела выдвинуло вопрос о регулировании движения автомашин.

Мощным рычагом, ведущим к регулированию движения автомашин и улучшению их работы, признается правильно поставленная диспетчерская служба. Ее сущность заключается в том, что на ограниченных масштабах участках — в городе, на трактах, между станциями железных дорог и т. д. — регулирование движения автомашин проводится опытными и отвечающими за дело людьми.

Лицо, которому поручено заниматься регулированием движения автомашин исходя из плановых заданий и пр., называется диспетчером, (от английского слова — «dispatch», что в переводе на русский значит: посылать, отправлять).

Для примера можно остановиться на тех повышенных требованиях, которые предъявляются к диспетчеру на железной дороге. Он, руководя движением одного какого-нибудь поезда, не только не выпускает его из виду во все время движения по определенной линии, но согласовывает это движение с движением других поездов, учитывая при этом скорость движения каждого поезда, считается с профилем пути, родом состава, исходит из особенностей магистрали (разъезды, мостовые сооружения, их составление и т. д.).

Работа диспетчера на железной дороге сложна и требует большого навыка и навыков, выдержки и такта; умения высчитывать все детали и во время приостановить движение одного состава (поезда) и ускорить прохождение другого или нескольких. Но гораздо ответственнее и во много раз сложнее, с первого взгляда бесхитростная, методика работы диспетчера местного транспорта. Если диспетчер на железной дороге имеет дело с движением единиц, подчиненных единому расписанию, действующих на дистанциях, давно измеренных и детально изученных, то диспетчеру местного транспорта приходится маневрировать единицами (автомашинами), которые раскатываются по всему городу, образно выражаясь, шарами. Здесь надо быть хорошим и ловким дирижером, чтобы одним толчком направлять нужные шары в заранее предусмотренные направления.

Каждое дежурство приносит новые обстоятельства, непредусмотренные никем и, разбывая в них, диспетчер должен извлекать наиболее полезное, рационально связывая его с задачами, поставленными на данное дежурство. Именно такие требования предъявляются диспетчеру, когда в нем хотят видеть не только фиксатора движения автомашин, но работника, занятого регулированием этого движения.

Спрашивается, как же поставить дело правильно, рационального использования автомашин, как ввести их движение в круг четкой, плановой, эффективной работы?

Опыт лучших автохозяйств выдвигает принцип организации правильного регулирования движения автомашин через диспетчерскую службу.

Благодаря телефонной систематической связи диспетчер знает местонахождение автомашин, время прибытия и отбытия ее на или с пункта приема сдачи грузов, знает характер операции (прием или сдача), темп операции (соблюдение норм времени, задержки) и т. д.

Для этого в пунктах наибольшего грузопотока (товарные станции, пристани, крупные предприятия) у проездных ворот устраиваются оперативные посты, где кругло-суточно дежурит оператор.

В Киеве, на станции Товарная № 1, такой пост учрежден. Оператор кроме извещений диспетчера о продвижении автомашин здесь занят подборкой документов для возможно скорейшего оформления приема и сдачи грузов, распределяет автомашин по отделениям, складам, открытым площадям для приема и сдачи грузов.

В пунктах, где должности оператора нет, своевременное извещение диспетчера о продвижении автомашин в порядке трудовой дисциплины возлагается на агентов, что особенно ценно по стремлению и здесь освободить шофера от затрат времени на вызов диспетчера. Шофер держит связь с диспетчером лишь в случаях, когда на пунктах нет оперативных постов и отсутствует агентура.

Но что делать, когда на пункте нет телефона или он испорчен?

Обязанность шофера в подобных случаях извещать диспетчера о проделанной работе немедленно по прибытии на очередной пункт.

Обратимся к опыту киевской конторы Союзтранс, которая первой взялась за осуществление диспетчирования и имеет в этом отношении значительные успехи.

Здесь

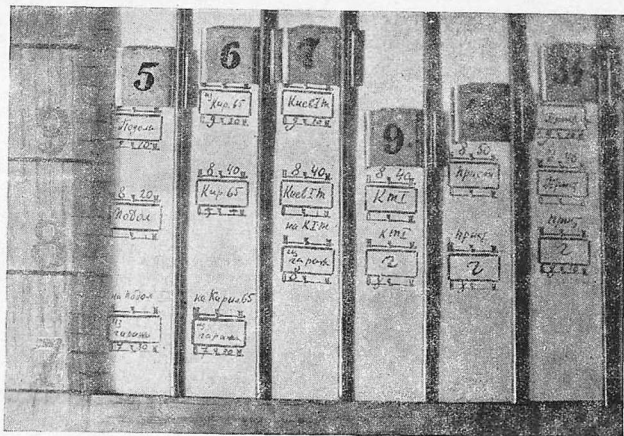
старший диспетчер,

зная остатки невывезенных грузов и имея заявки от группы перевозок, составляет план работы подведомственного автопарка. Этот план составляется на смену по форме:

перечисление клиентуры,
перечисление пунктов приема грузов,
перечисление пунктов сдачи тех же грузов,
указывается род грузов, упаковка,
указывается вес грузов,
указывается количество намеченных для операций автомашин, отводится графа для отметки количества тонн перевезенных, отводится графа для отметки достигнутого тонно-километража, отводится графа для примечаний.

На основании посменного плана (так он называется) заготавливается маршрут для каждой автомашины. Для этого старший диспетчер пользуется таблицей расстояний между

Часть аппарата «Автослед». Отчетливо видна фиксация движения автомашин. Ремарки (значки) показывают, что автомашины № 9 и 12 отстают по работе. В этом преимущество в наглядного способа управления машинами



пунктами приема и сдачи, таблицей норм времени, общим заданием выполнения измеритель трансфинплана.

Записанные в порядке нумерации маршруты составляют перечень маршрутов, заготовка которого производится по форме:

№№ маршрутов, №№ машин, откуда, куда, клиент, род груза.

Посменный план и перечень маршрутов передаются диспетчеру для сведения и руководства, причем если первый является основой всей работы, то маршрут — только пособием. Диспетчер имеет право изменить маршрут любой автомашины так, как это наиболее выгодно для дела.

С введением в жизнь работы на аппарате «Автослед» в киевской конторе Союзтранс и правильной работы на нем, диспетчер вместо вороха бумаг и папок, какими он заваливал себя, вместо полного отсутствия учета работы и контроля получает рационализированную систему.

Диспетчерский стол преобразился: каждая автомашина имеет присвоенный ей значок — ремарку, которая движется по вертикали, движется по заранее отведенному ей месту на столе, движется согласованно с планом.

Благодаря наглядным методам работы на аппарате «Автослед», диспетчер видит общее количество действующих автомашин, знает в каком пункте они находятся, куда направляются, что сделали. Все это и позволяет наиболее рационально использовать движение автомашин.

Что же представляет собой

аппарат «Автослед», которым пользуется диспетчер в киевской, харьковской, одесской, днепропетровской и других конторах Союзтранса?

Из фото видно, что конструкция аппарата весьма несложна и в этом ее преимущество.

Основные части аппарата — плоская, (по типу чертежной) доска и рама.

Доска имеет размер $135 \times 75 \times 3$ см, а рама, изготовленная из твердой древесной породы (дуб, ясень), имеет наружное измерение — $135 \times 66 \times 2,5$ см. Ширина планок, составляющих раму, равна 3 см, за исключением меньшей левой, которая по ширине не превышает 7 см. Внутреннее измерение рамы, исходя из этих цифр, — 125×60 см.

Рама служит основанием для укрепления на нижних своих сторонах стальных проволок (серебрянка, в сечении 2,5—3 мм). Проволоки располагают параллельно по отношению к меньшим сторонам рамы, всех их — 49, следовательно, прозоров между проволоками — 50. Готовая рама на петлях прикрепляется к плоской доске, большая сторона которой сходится с большей стороной рамы.

Часть доски, непокрытая рамой, оставшаяся как бы выступом, делится узенькими окантовками на гнезда, предназначенные для ремарок. Над гнездами надписи: наличие автопарка, ремонт, осмотр.

Крайние гнезда предназначаются для настольных часов (слева) и подушки со штемпелем (справа).

По наличию автомашин заготавливаются из алюминия или латуни ремарки (значки) в виде пластинок с изгибом для вставки за проволоку. На каждой ремарке черными цифрами обозначен номер автомашины (имеется виду нумерация маршрутная).

На раме, на большей по толщине ее планке (семисантиметровой), укрепляются две (одна на одну) плоские, как линейки, планки размером: $60 \times 3 \times 0,3$ см. На них наносят 12 делений и цифры. Каждое из делений соответствует одному часу, который в свою очередь короткими отсечками делится на 6 частей. Таким образом каждый отрезок на планке знаменует равенство 10 минутам.

Планки с делениями на часы и минуты называются часовыми планками. Они прикреплены к раме так, что могут перекаладываться как листики на перекидном календаре. На одной часовой планке нанесены цифры с 7 по 18, а на второй — с 19 по 6, при этом расположение цифр — снизу вверх по вертикали.

«Автослед» подготавливается к работе на нем закладкой под раму листа бумаги и установкой ремарок с расчетом, чтобы точки установки соответствовали бы по горизонтали времени, которое отмечено на часовых планках и совпадало бы с действительным временем. Например в 8 часов утра все ремарки расположены по горизонтали, упирающейся в цифру 8 на часовой планке. С установки ремарок на «Автоследе» и начинается

оперативная работа диспетчера

Получив из гаража от нарядчика извещение о выходе автомашины на работу, диспетчер смотрит на часы и в соответствующую времени точку ставит штемпель, предварительно продвинув выше ремарку. Штемпель имеет оттиск в виде четырехугольника (20×10 мм), поверх которого имеется строчка: «П...ч...м...». Внизу четырехугольника такая же строчка, но первая буква заменена на «0». Значение букв: П — прибытие, О — отбытие, Ч — час, М — минуты.

Предположим, что автомашина вышла на работу в 8.10 утра. Тогда в строчке, начинающейся с буквы «0» проставляются эти же цифры, (8.10), а внутри четырехугольника указывается краткое наименование пункта, откуда автомашина вышла, отбыла (в данном случае — гараж). Поверх строчки, начинающейся с буквы «П», пишется краткое наименование пункта, куда автомашина направилась.

ДАЙТЕ КАТАЛОГИ АВТОЧАСТЕЙ*

Отсутствие каталогов на машины Р5, АМО 2КР и АМО—Ф—15 сильно затрудняет составление заявок на запасные части и оборудование этих машин. Поступающие в кладовые запчастей в каждом автохозяйстве называются по своему и определенной спецификации не имеют; поэтому сплошь и рядом одна и та же деталь носит разные названия, это вводит в заблуждение как снабжающие организации, так и технические отделы, распределяющие эти части по паркам.

Все запросы по этому поводу заводам и Авторемснаб остаются без ответа; в лучшем случае Авторемснаб отвечает: «Печатаются, по изготовлению вышлем». Когда это «изготовление» закончится — неизвестно, но пока автохозяйства остаются без каталогов. Между тем, тот же Авторемснаб и Союзтранс требуют в заявках, кроме названия частей, указывать еще и стоимость их, чтобы автохозяйства не вышли из пределов отпущенных им ли-

митов. Спрашивается, как это можно сделать, не имея каталога или хотя ориентировочной спецификации?

Но заявки автохозяйства все же составляют; результат получается плачевный. Цены на запасные части и их названия составляются по соображению каждого автохозяйства. Снабжающие организации, удовлетворяя заявки, придерживаются лимита отпущенных средств; в результате в кладовых автохозяйств по финансовой отчетности значится запасных частей по лимиту на полную сумму, а в действительности нет самых необходимых запасных частей.

Мы обращаемся к автодорожной общественности и при помощи журнала «За Рулем» просим поставить этот важный вопрос перед Авторемснабом и заводами, которые должны выпустить каталоги.

Дальше составлять заявки по «соображению» нельзя!

Воронеж

Инж. А. Николаевский

Киев.

Вас. Маланов

* В порядке предложения.

ГАРАЖНАЯ СМЕКАЛКА

43. КАК ИЗГОТОВИТЬ ВЕРНЬЕР ДЛЯ МАГНЕТО ИЛИ ДИНАМО

Предложение тов. М. Васенина (ст. Мариановна, Омской ж. д., Борисовский зерносовхоз)

В дополнение к описанному в № 22 журнала «За Рулем» за 1931 г. способу изготовления верньера (соединительной муфты) для магнето или динамо, мною неоднократно применялся для изготовления их следующий способ:

Шестеренки муфты устанавливаются на бронзовой втулке на расстоянии, соответствующем ширине вензера, друг от друга. На обе шестерни сверлом кадевается втулка (асбестовая или листового железа). Через отверстие во внешней втулке заливается алюминий. В качестве материала могут быть использованы старые забракованные фордовские поршни. Производительность подобной формы до 5—7 верньеров в час.

Машины, снабженные подобными верньерами, прошли уже свыше 30 тысяч км и никаких неисправностей обнаружено не было.

Примечание редакции: Установка жесткого алюминиевого верньера является нежелательной, так как при этом все электрические приборы подвержены ударам. Лучше для этой цели применять гибкое (упругое) соединение.

46. КАК СДЕЛАТЬ ВТУЛКУ ИЗ ЛИСТОВОЙ МЕДИ

Предложение его же

Изготовление втулок для шатунов, и других деталей в некоторых случаях затруднительно вследствие отсутствия токарных станков или бронзовых палок.

Мною с успехом применялся простой способ изготовления втулок из желтой листовой меди путем прокатки через станок с тремя вальцами.

Втулки, изготовленные подобным образом, проработали на автомобиле свыше 8 тысяч км и никаких неисправностей при этом обнаружено не было.

Примечание редакции: Способ, рекомендуемый тов. Васениным, в очень широком масштабе применяется на заводах Форда. Значительное количество втулок, установленных на автомобиле «Форд», изготовлены именно путем прокатки листового материала через вальцы. Метод этот дает значительную экономию в расходе дефицитных материалов и поэтому должен быть рекомендован для проведения в жизнь.

47. БУДЕМ БОРОТЬСЯ С ДЫМОМ

Предложение А. Лисутина (адрес не указан)

При работе автомобильного двигателя «Форд» с перегрузкой или при износе поршневых колец из сапуна, расположенного с

правой стороны двигателя, начинает выходить густой синий дым—смесь паров, бензина и масла. Эти пары чрезвычайно сильно действуют на резиновые шланги и изоляцию электропроводки.

Чтобы избежать этого явления, необходимо увеличить длину сапуна. Для этой цели кусок листового железа длиной 14 см, шириной 15,5 см свертывают в трубку и приваривают (или припаивают) к крышке сапуна; благодаря этому дым из картера проходит уже поверх шлангов и электропроводки.

48. НОЧНАЯ РАБОТА НА ТРАКТОРЕ

Предложение механика П. Гайдено (ст. Крымская, С.-К. ж. д.)

Для полного и рационального использования тракторного парка, особенно во время посевной кампании, приходится работать не только днем, но и ночью. Последнее, однако, возможно лишь при искусственном освещении.

Мною предложено и построено электрооборудование для трактора «Интернационал» СТЗ, весьма простое по устройству и надежное в работе.

В качестве динамомашин использовано магнето низкого напряжения непригодного к дальнейшей работе трактора «Фордзон-Путиловец».

На фото видно устройство и способ установки этой динамомашин. Подвижный диск с магнитами укреплается на валике шкива, а неподвижная часть с обмотками крепится к фланце к раме. Подобная установка мною испытана на ряде тракторов СТЗ в «Гиганте» и дала хорошие результаты.



РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ ПИШУТ

АВТОДОР АРМЕНИИ ПО-БОЕВОМУ ВКЛЮЧИЛСЯ В ПОСЕВНУЮ КАМПАНИЮ

Для проведения 3-й большевистской посевной кампании Автодор Армении организовал штаб под руководством зам. председателя Армавдотора т. Петросяна, который должен будет заботиться об обеспечении МТС запасными частями. Через Совнарком и Совпроф Армении мобилизовано 45 автотракторных специалистов (механики, шоферы, трактористы), 8 грузовых и 5 легковых автомашин для организации подвижных ремонтных бригад по ремонту тракторов, сельскохозяйственных машин и для оказания содействия в перевозке горючих материалов. Для руководства работой бригад из состава президиума Автодора Армении сроком на 1 месяц мобилизовано 4 ав-

тодоровца и прикреплены к МТС хлопковых районов — Сардарабат, Вагаршапат, Нариманду и Давалу.

Руководителям и всем райотделениям Автодора дана подробная инструкция участия в посевной кампании и развертывания работы. Автодора. Бригады и райотделения на местах уже приступили к работе. Намеченный план работы проводится путем соцсоревнования. Выделен специальный фонд для премирования работников, успешно и в ударном порядке выполнивших планы работ.

г. Эривань

Газарян

ХОРОШО РАБОТАЮТ

Полтавский Автодор, успешно закончив кампанию по сбору средств на моторизацию пограничных районов, переключился на реализацию 3-й лотореи Автодора. Получив контрольную цифру в 30 тысяч руб. и выдвинув встречный план дополнительно еще на 10 тысяч, успешно досрочно выполнил его. На этом не успокоился и выдвинул еще цифру в 5 тысяч рублей.

Не мало делает Автодор и в подготовке кадров. Правда с большими трудностями, но все же с успехом было выпущено 52 шофера, закончивших 5-месячные курсы. Большой минус в подготовке кадров — это отсутствие ходовых машин для практической учебы. По-

лтавский Автодор имеет всего 2 машины изношенные, старых марок и они почти не пригодны для практических занятий. Это создает большую трудность в подготовке кадров, но несмотря на это, на днях открылись новые курсы шоферов на 85 человек с расчетом учебы 6 месяцев, и будут открыты курсы десятников-дорожников.

Полтавская организация Автодора вела и ведет усиленную борьбу за выполнение директив партии путем правильной постановки массовой политической работы.

Полтава

Челембий

АВТОРЕМОНТНЫЙ ЦЕНТР В ЗСФСР

В этом году в Тифлисе намечено строительство первого в Закавказье мощного авторемонтного завода.

Мощность завода — капитальный ремонт 1800 машин в год при 2-сменной работе.

На заводе будет производиться кроме капитального ремонта сборка прибывающих машин, изготовление запасных частей, кузовов, вулканизация и т. д.

Стоимость завода — 4.500 тысяч руб. На заводе будет занято в 1933 году 1500 рабо-

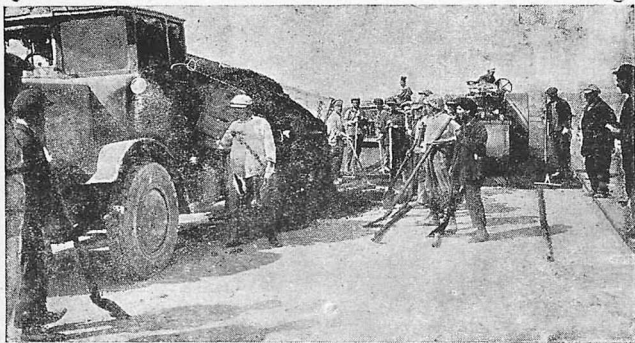
чих, а в 1934 г. — 2.500 чел. Кадры для завода готовятся в АВТОФЗУ.

По постановлению Совнаркома Грузии строительство признано ударным.

Тифлис

В. Караказов

От редакции. Редакция просит тифлисскую автодоровскую организацию сообщить нам, что предполагает сделать Автодор в помощь строительству авторемонтного завода.



Устройство шоссе Баку — Ленинский район. Разбрасывают асфальто-бетонную массу
Фото Я. Гуревича

НЕ ЧУВСТВУЕМ АВТОДОРОВСКОГО РУКОВОДСТВА

Старая, разбитая до невозможности, булыжная мостовая и ки одного километра новой улучшенной дороги — таково состояние дорожного хозяйства г. Калуги на сегодняшний день.

Район наш становится индустриальным, строится много крупных предприятий, часть которых уже вступила в строй (спичечная фабрика, автодрезиный и дорожно-строительный завод НКПС и др.).

Коммунальное хозяйство озабочилось заготовкой материалов к дорожно-строительному сезону для улучшения подездных путей — 2 тысячи куб. м камня из карьеров. Заключен договор между Горкомхозом и Союзтрансом на перевозку камня. Договор заключен на льготных для Комхоза условиях, с предоставлением ему 50% стоимости перевозок.

Однако общественные организации не учли важности этого дела и не предприняли абсолютно никаких мер к мобилизации общественности гаража для ударного проведения этих перевозок. Рабочим не была разъяснена важность предстоящей работы. Поэтому среди рабочих создалось мнение о невыгодности этих перевозок для конторы. В результате мы имеем плачевную картину.

За половину февраля недоставлено 193 куб. м камня (в сравнении с пробегом машин). При-

чина — недогрузка машин. Были случаи, что вместо нагрузки 3 куб. м возили 1½. Создалась тенденция рабочих гаража увеличивать число поездок для увеличения заработка.

Для ликвидации создавшегося прорыва наши автодоровские организации и местный коллектив не ударили пальцем о палец. И только диспетчер т. Краснов обратил внимание на это недопустимое явление. Установлен контроль за качеством разгрузки машин во вторую смену. После проведения ряда бесед о значении этой работы качество перевозок резко повысилось.

Гараж наш существует уже 8 месяцев и за это время не было ни одного доклада, ни одной лекции и беседы о работе Автодора. Работники райотделекции к нам не показываются, а коллектив, не имея руководства, дремлет.

Мы требуем от райавтодора усилить руководство нашим коллективом, помочь организовать нашу общественность, возглавить нашу инициативу. Он должен понять, что мы являемся самым большим автохозяйством в городе и в то же время самым молодым.

г. Калуга

Шофер

ПОЩАДИТЕ МАШИНЫ И ДОРОГУ!

Симферопольский зерносовхоз насчитывает до 50 км профилированных дорог (американки), которые в настоящий момент находятся в самом безобразном состоянии.

По американке ездят на тракторах, тяжело-груженых подводах и т. д. Во время грязи тракторы изрыли всю дорогу и создали большие ухабы.

Сейчас в период посевной кампании, когда нужно быстрое и хорошее сообщение центральной усадьбы с отделениями и железной дорогой, автомашины ходят с трудом. На выбоинах, ухабах и кочках быстро изнашиваются машины и ломаются рессоры, дорого-

стоящие новые «Форды», а дороги, в свою очередь, требуют больших затрат на ремонт.

Нужно положить этому безобразию конец; дирекции совхоза и местному риксу необходимо немедленно обратить внимание на это явление.

Симферополь

Дин

БЕЗ ПЛАНА И РУКОВОДСТВА

Верхне-Теплинский район (УССР) имеет две МТС и пять совхозов, но до сего времени не создан райсовет Автодора. Поэтому до сего времени существует оргбюро Автодора, которым руководит райсовет Луганского района. Да и руководство это сводится лишь к продаже лотерейных билетов Автодора.

Никакой работы не ведется по организации коллективов Автодора. В совхозе «Индустрия» по инициативе самих рабочих организовался коллектив Автодора. В дорожном строительстве Верхне-Теплинского района луганский Автодор никакого участия не принимает, считая, что это район не их территории, а орг-

бюро Верхне-Теплинского района, не имея указания, тоже ничего не делает. В результате — все «руководство» луганского райсовета сводится к присылке лотбилетов.

Необходимо в Верхне-Теплинском районе организовать райсовет Автодора, который должен заняться организацией коллективов Автодора в совхозах, колхозах и МТС, которые должны будут сейчас же развернуть работу по участию автодоровцев в строительстве и улучшению дорог.

В. Теплое

П. Домашеннов

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Уезжая в отпуск, не забудьте подписаться на журнал, во избежание прерыва в получении, так как тираж лимитирован, а в розничную продажу журнал отпускается в ограниченном количестве.

Подписку сдавайте местной почте не позже установленного срока.

НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СУД!



Так гробят машины. В апреле этого года в Челябинске из-за огромной ямы посреди улицы (верхний снимок) был выведен из строя новый гр. зс-вой „Бюссинг“ (нижний снимок).

Фото К. Васильева (Челябинск)



В ГАРАЖЕ БЕЗОБРАЗИЯ, А ГДЕ ЖЕ АВТОДОР?

Всю зиму простояли под снегом 20 тракторов гаража автобазы Кузнецкстрой, хотя строительство ощущает большую нужду в тракторах.

Тракторы стоят бесполезно и по sine время. Там же валяется на боку кузов автобуса, фордовские кабины, разные кузова и тракторные прицепные тележки к тракторам «Клетрак».

Что это? Халатное отношение или возмущительная бесхозяйственность, а может быть еще хуже...

Кузнецкстрой.

Шнур

ОДНОГО СУЩЕСТВОВАНИЯ МАЛО...

Не видно работы Автодора при райисполкоме в г. Алапаевске, хотя коллектив существует уже давно. Население города не толь-

ко не видит его работы, но и не знает, что такая организация есть. О том, чтобы позаботиться о ремонте дорог, и говорить не приходится. Между тем, состояние дорог такое, что то и дело гробят машины.

Не пора ли коллективу Автодора проснуться и развернуть работу, расшевелив всю автодороговскую общественность.

г. Алапаевск

Рабкор Еж

ПЬЯНИЦА И ХУЛИГАН

Наехал на телеграфный столб шофер Винницкого отделения Сахаротреста В. Швец, работая на машине «Форд». В результате сильного толчка он вывернул столб, который был укреплен двумя рельсами, и разбил машину. После этого он оставил машину на произвол судьбы, а сам, будучи «в дрезину» пьян, хулиганил и безобразничал в окрестности.

Швец вывел из строя уже не первую машину. Такие поступки вызывают глубокое возмущение автодороговской общественности.

Винница, Украина

Автодоровец

НЕ ДО ПОСЕВНОЙ КАМПАНИИ

Плохо готовится к посевной кампании зерносовхоз «Индустрия» В. Теплинского района УССР. Зерносовхоз имеет 9 машин; 4 из них стало в ремонт и стоят по 2—3 месяца. Машины кадрами не обеспечены. Окончивших двухнедельные курсы трактористов сажают за руль без всякого экзамена.

Недавно в районе организовано оргбюро Автодора, которое пока ничего не делает. Существующие коллективы Автодора, не имея руководства, разбежались и концов не найдешь.

В. Теплое

Курсант-заочник Босенно

БЕССИСТЕМНАЯ РАБОТА

Без плана, без учета рабочей силы в совершенно неотапливаемом гараже, без запасных частей, без соответствующего руководства происходил ремонт машин в автогараже при зерносовхозе «Красный Октябрь» Н.-волжского края.

Администрация хватилась лишь тогда, когда пришлось туго с переброской тысячи тонн разного груза и особенно семенного материала со ст. Филоново, в 30 км от центральной усадьбы совхоза. Это было в половине марта. Только тогда дирекция вспомнила, что ей нужны автомашинны.

Ввиду спешности работы началась спешная эксплуатация плохо отремонтированных машин, и естественно, что такая эксплуатация при плохих дорогах вывела из строя машины, которые стали вновь в ремонт.

Зерносовхоз «Красный октябрь».

Шофер

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Журнально-газетное объединение

Уполн. Главлита В—26517, Тезред Н. Свешников. Отп. в 7-й тип. «Искра Революции» Мособлполиграф, Москва, Филипп., 13. З. Т. 639. Тираж 70 000. Стат Б 5—178×250 мм. 1 бум. лист. Общее число печатных знаков 202.700. Издание № 1334. Журнал слан в набор 25 апреля, подписан к печати 14 мая. Приступлено типограф. к печати 16 мая.