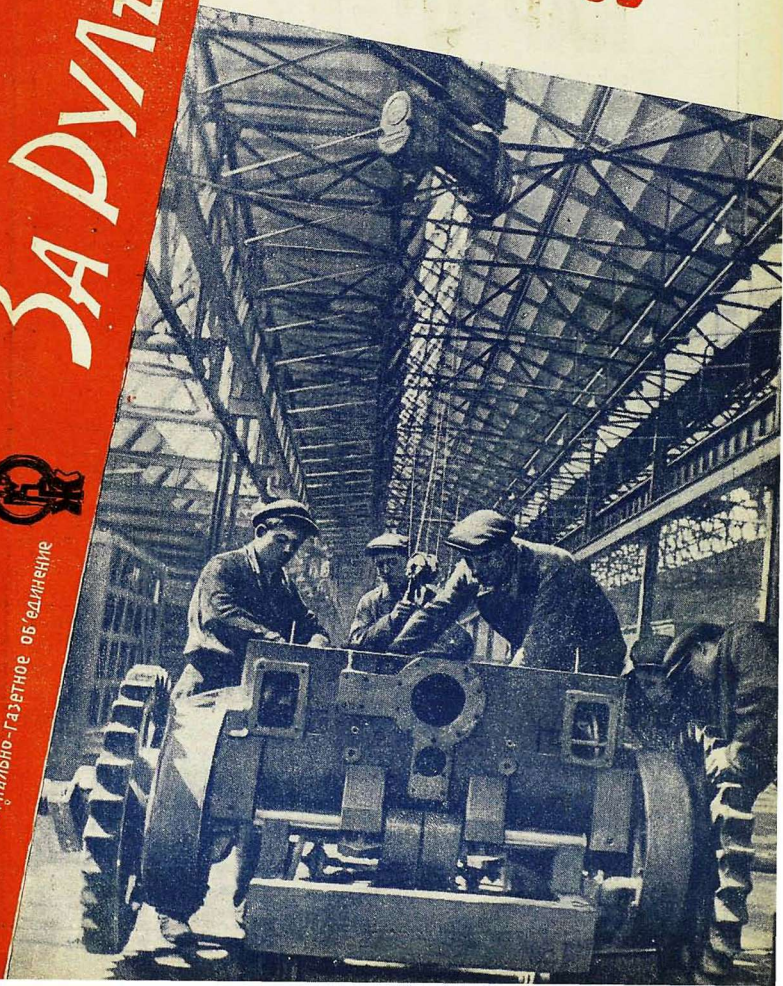


ЗА ДУЛЕМ

11-12 1933



журнально-газетное объединение



А. БУЦЕНКО

По-большевистски возьмемся за дорожное строительство

В результате успешного проведения индустриализации и развернутого социалистического наступления по всему фронту СССР из отсталой мелко-крестьянской страны, какой была старая Россия, выдвинулась в передовую индустриальную страну с крупнейшим коллективизированным сельским хозяйством, вооруженным самыми совершенными механизмами.

В результате выполнения первой пятилетки значительные успехи достигнуты и в дорожном хозяйстве. Социалистическая страна покрылась большой сетью новых дорог с усовершенствованным покрытием. Особенно увеличилась сеть новых дорог в национальных республиках и областях. Крупные успехи достигнуты в области дорожного строительства с трудовым участием населения.

Трудовое участие населения, впервые примененное в 1929 г. на дорожном строительстве в Чувашской АССР, при активной поддержке Автодора и возросшей активности колхозников, рабочих МТС и совхозов, бедняцких и середняцких масс единоличников, включившихся в борьбу за хорошие дороги, стало к концу первой пятилетки решающим фактором в ликвидации бездорожья.

Только за последний год первой пятилетки в РСФСР в порядке трудового участия построено 30 тыс. км профилированных дорог, 1000 км улучшенных дорог с каменным покрытием и сделано 375 тыс. пог. м мостов.

Общие вложения в дорожное хозяйство за первую пятилетку по РСФСР составили свыше одного миллиарда рублей.

Несмотря на достигнутые успехи, дорожное строительство все еще продолжает оставаться «узким местом» в общей системе советского хозяйства.

В основном мы все же подъезжаем сетью старых дорог, структура которых в смысле их протяжения, направления, распределения грузопотоков не соответствует экономике нашего хозяйства.

Все дороги старой России были приспособлены под санный путь, когда основной грузооборот между городом и деревней перекладывался на зиму и шел от мелких индивидуальных хозяйств с низкой товарностью к кулацким мельницам, складам и амбарам скупщиков.

Совершенно иной характер имеет грузопоток социалистического хозяйства. Значительно возросшая товарность сельского хозяйства, концентрация производства в мощных совхозах и колхозах, охватывающих десятки тысяч гектаров посевных площадей, все возрастающее количество МТС, переработка сельскохозяйственного сырья на месте его производства, вызвали значительное увеличение грузопотоков, изменили их направление, усилили нагрузку на один трактор и одновременно освободили от нагрузки другие.

Сельское хозяйство требует улучшенных дорог на подъездах к колхозам, МТС, совхозам, элеваторам, индустриальным предприятиям, ремонтным мастерским, топливным складам, железнодорожным станциям и пристаням.

Город требует дорог для доставки в сельское хозяйство крупнейших тяжеловесных сельскохозяйственных машин, оборудования, механизмов, строительных материалов и товаров культурно-бытового обслуживания.

XVII партконференция указала на необходимость «по дорожному и шоссеному строительству и автомобилизации обеспечить более быстрые темпы развития, чем по другим видам транспорта».

А. БУЦЕНКО. — По-большевистски возьмемся за дорожное строи- тельство	1
СОВЕТСКОМУ СОЮЗУ — ХОРОШИЕ ДОРОГИ	4
М. СОЛОМОНОВ. — Ударными тех- никами пров. дем. месячник дорож- ного строительства	7
Бесперебойная работа автотранс- порта на селе — важнейшее усло- вие успешной уборки	9
Б. БОРИСОВ. — Хлеб должен быть вывезен в кратчайший срок и без потерь	11
Инж. К. ВИШНЕСКИЙ. — Междуна- родный конкурс автотракторных дизельных двигателей	12

Инж. А. САБИНИН. — Современное развитие автобусных шасси и кузовов	13
ЮДОЛ. — Форд модели 1933 г.	15
Челябинский тракторный завод во- шел в строй действующих пред- приятий Союза	16
Проф. Е. ЧУДАНОВ. — Улучшение конструкций автомобилей ГАЗ	20
В ЦС Автодора	23
Г. ДЕМИН. — Как ремонтировать тракторы	24
Обмениваемся опытом гаражей	28
Рабселькоры-автодоровцы пишут	30
На общественный суд	32

Июнь
1933 г.

11-12

В номере 42 иллюстрации

На обложке: сборка первых «сталинцев» на ЧТС

Решение XVII партконференции и последующие решения январского пленума ЦК и ЦКК ВКП(б) по существу потребовали от дорожного хозяйства коренной перестройки, полного приспособления его к нуждам и потребностям социалистического строительства.

Эти требования, как показали итоги недавно закончившегося республиканского дорожного совещания, застали дорожные органы врасплох.

Они не сумели вывести дорожное хозяйство на широкую большевистскую дорогу общественного сочувствия и поддержки, замкнули его в узкие рамки специального дела и кабинетной работы.

Аполитичность, отсутствие инициативы и производственной смелости, пронизывающие весь дорожный аппарат снизу доверху, помешали ему вытянуть дорожное строительство на уровень хозяйственно-политических задач.

Именно поэтому дорожные органы далеко не стали еще той организацией, которая могла бы задачи социалистической реконструкции автодорожного транспорта и коренной реконструкции всего дорожного хозяйства увязать с общими задачами социалистической реконструкции промышленности, сельского хозяйства и транспорта (водный и железнодорожный).

Планирование — самое «узкое место» в дорожном хозяйстве и по существу сводится к механическому распределению ассигнований по АССР, краям и областям, а в пределах их — по объектам.

Перспективное планирование отсутствует вовсе, перспективный список объектов строительства не введен, как не введена разбивка объектов по степени очередности начала строительства.

Отсутствие перспективного планирования и перспективного списка объектов строительства приводит к тому, что в оперативные годовые планы часто включаются объекты, необходимость строительства которых не подтверждена экономическими обоснованиями.

В результате — в системе дорожного строительства по РСФСР случаи консервации начатых, но экономически не обоснованных строек носят массовый характер. За первую пятилетку дорожного хозяйства РСФСР имеет больше законсервированных, чем законченных постройкой трактов.

Недостатки планирования имеют непосредственное отражение и на обеспечении объектов строительства проектными материалами. Как правило, дорожные органы РСФСР в первую пятилетку осуществляли беспроектное строительство в Казакстане, Киргизии, Западной Сибири, Восточной Сибири, где отдельные объекты, строящиеся несколько лет, не обеспечены проектами.

В системе дорожных органов РСФСР почти не было случая, когда бы оконченное строительство уложилось в ассигнованные суммы. Воздорожание строительства по отдельным объектам на 40—50 проц. — почти нормальное явление. 1932 г., в общем, дал воздорожание строительства на 20 проц. вместо предусмотренного снижения по плану на 12 проц.

При значительном воздорожании строительства приходится констатировать и низкое качество дорожных работ. Новопостроенные дороги и тракты сдаются в эксплуатацию в таком состоянии, что после приема их возникает вопрос о капитальном ремонте. Случаи разрушения новопостроенных дорог после открытия автогужевого движения по ним нередки.

В конце мая органы НК РКИ рассматривали один из таких случаев, относящихся к Восточно-сибирскому краю. Построенный здесь тракт оказался непроезжим через месяц после открытия на нем движения.

Одной из основных причин, вливающих на воздорожание строительства и низкое качество работ, является слабое и неумелое использование дорожных механизмов.

Среднее использование имеющихся механизмов не превышает 50 проц., поднимаая в лучший дортранс до 60—75 проц. и опускаая в таких, как Иваново-промышленный и Нижневолжский крайдортранс до 30-35 проц.

Случаи простоя в течение всего строительного сезона камнедробилок и механических катков, к сожалению, не редкое явление.

В результате этих недостатков дорожное строительство не только не могло угнаться за темпами первой пятилетки, но даже не смогло эффективно освоить имеющиеся ассигнования. План дорожного строительства из года в год не выполнялся: так в 1930 г. он был выполнен только на 55 проц., — в 1931 г. — на 73,6 проц., в 1932 г. — на 83,3 проц.

Предварительные неполные итоги подготовки к строительству 1933 г. указывают, что дорожными организациями не учтены уроки прошлых лет. Попренежимо преступно слабо использован зимний сезон заготовки материалов и ремонта механического оборудования.

По состоянию на 1 апреля план заготовки дорожностроительных материалов выполнен в среднем на 38 проц., а кварталальный план ремонта машин и дорожных снарядов — всего лишь на 44 проц. Характерно, что к ремонту были привлечены не все мастерские из системы дорожных органов. В результате план работ первого квартала текущего года выполнен на 18,7 проц. годового задания.

Некоторые работники Главдортранса РСФСР и отдельные руководители дортрансов пытаются объяснить регулярное невыполнение планов дорожного строительства неудовлетворительным финансированием, перебоями в рабочем снабжении, отсутствием фуража и другими объективными причинами.

Но эти правопопартнистские настроения не отвлекут нашего внимания от действительных причин прорывов в дорожном строительстве как прошлых лет, так и первого квартала этого года, так как в той же системе дорожных органов есть организации, показывающие подлинные образцы большевистской организованности и напористости.

Примером такой большевистской напористости и организованности может служить Чувашская АССР, которая не только выполнила первую дорожную пятилетку в четыре года, но к началу второй ликвидировала у себя в основном бездорожье.

Что обеспечило исключительные успехи Чувашской АССР в дорожном строительстве?

То, что дорожные органы Чувашской АССР с помощью автодорожной общественности сумели вытянуть дорожное строительство на широкую большевистскую дорогу общественного сочувствия и поддержки.

То, что умелым сочетанием задач дорожного хозяйства с основными хозяйственно-политическими задачами: посевной, уборочной, хлебозаготовительной, лесозаготовительной, развитием местной промышленности, дорожное строительство было поднято на принципиальную высоту, поало под неослабный и постоянный контроль руководящих организаций.

ИТОГИ всесоюзного ДОРОЖНОГО КОНКУРСА 1932 г.

Всесоюзный конкурс на лучшее выполнение планов дорожного строительства с трудовым участием населения в 1932 г. показал наличие сдвигов на этом участке работ, готовность широчайших трудящихся масс помочь партии и правительству в борьбе с бездорожьем, а также более активную роль в этом деле комсомола, печати и автодорожных организаций.

Участие в конкурсе отдельных республик, краев и областей выразилось в следующих показателях.

В первую группу лучших вышли по всесоюзному конкурсу:

Горьковский край, выполнивший план дорожного строительства с участием населения на 140,3 проц. в физическом объеме и на 116 проц. по использованию трудовых ресурсов. Здесь была широко развернута массовая работа, правильно расставлена рабсила, четко организовано техническое руководство. Активное участие в дорожном строительстве принимали советские и общественные организации, в первую очередь комсомол и Автодор. Горьковцы не только успешно справились со своим планом, но они также вытягивали из прорыва Нижневолжский край, послав туда буксирные бригады.

Чувашская АССР также в ряду лучших. Она перевыполнила план первой пятилетки дорожного строительства, ликвидировав в основном бездорожье. Заслуга Чувашии — в высоком качестве дорожных работ, максимальном привлечении населения, в оказании братской помощи Республике немцев Волжья.

Грузинская АССР выполнила план 1932 г. на 186 проц. по физическому объему и на 164 проц. по использованию трудовых ресур-

сов. Особо следует отметить обеспеченность подавляющего числа строительных проектами, сметами и изысканиями. Заслуга общественных организаций Грузии заключается в проведении широкой разъяснительной кампании вокруг вопросов дорожного строительства.

Помимо этих трех областей, в первую группу по конкурсу вышла также **Марийская область** за досрочное выполнение плана дорожного строительства с участием населения, максимальное использование трудовых ресурсов, практическое участие руководящих организаций области в дорожных работах и т. д.

Ко второй группе премированных по всесоюзному конкурсу отнесены: **Дагестанская АССР**, перевыполнившая план дорожных работ, несмотря на тяжелые условия, **Московская область**, **ЦЧО**, **Средневолжский край**, **Кара-Калпакская АССР**, **Уральская область** и отдельно **Башкирский совет Автодора**.

К третьей группе отнесены **Западная область**, **Северный край**, **Узбекистан**. И, наконец, к четвертой — **Ленинградская область** и **Бурято-Монгольская АССР**.

По всем четырем группам Всесоюзный штаб по борьбе с бездорожьем под председательством т. Лезвава премировал около 200 организаций и персонально более 200 активных участников конкурса.

В числе премированных — обкомы комсомола, сельсоветы, автодорожные организации, редакции местных газет, райисполкомы, дорожные участки, кохозы, дортрансы, местные дорожные штабы, начальники крайдортрансов, рядовые колхозники, дорожные рабочие и крестьяне-единоличники и т. д.

Умелым сочетанием капитального строительства с трудовым участием Чувашская АССР добилась того, что при сравнительно скромных ассигновках строительство всех основных республиканских трактов, связывающих столицу республики Чебоксары с районами, и подъездов к узловым железнодорожным станциям и пристаням, в первую пятилетку было в основном закончено.

В дело борьбы с бездорожьем были втянуты миллионные массы сельскохозяйственного населения, комсомол, Автодор, печать и пролетарское студенчество.

Наряду с посевной, уборочной, хлебозаготовительной и займовой [кампаниями] дорожное строительство стало самым популярным делом населения.

Летний месячник дорожного строительства, объявленный в период между окончанием посевной и началом уборочной кампании, стал традиционным праздником труда. В 1932 г. в Чувашии не было ни одного случая уклонения от участия в дорожном строительстве в период месячника.

К сожалению, блестящий опыт успешной ликвидации бездорожья в Чувашской АССР до сего времени остался неизученным. Успехи Чувашской АССР в борьбе с бездорожьем не получили широкого распространения.

Первый год второй пятилетки нужно использовать для того, чтобы по-большевистски мобилизовать и перестроить весь свой аппарат сверху донизу и приблизить его непосредственно к стройкам, к дорожным работам.

Мобилизовать классовую бдительность, освободиться от социально-враждебных и чуждых элементов, с корнем вырвать апатичность, развить инициативу, производственную смелость и приложить все усилия к тому, чтобы вытянуть дорожное строительство на широкую большевистскую дорогу — за это дело нужно драться, засучив рукава.

Программа 1933 г. по дорожному строительству РСФСР требует, чтобы дорожные органы перестроились и переключались на новые рельсы большевистских темпов, с тем чтобы в самое ближайшее время, как сказал т. Каганович, «деревню старую, деревню забытую, деревню темную перестроить в новую деревню, с шоссейными дорогами, с тракторами, с комбайнами, с электрическим светом и фабриками».

Советскому союзу — Хорошие Дороги

ИЗ РЕЧИ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СНК т. Д. Е. СУЛИМОВА НА СОВЕЩАНИИ НАЧАЛЬНИКОВ ДОРТРАНСОВ И РАЙОННЫХ РАБОТНИКОВ ПО ДОРОЖНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ

Дорожное хозяйство, шоссеное строительство в частности, — один из самых отсталых участков в стране. Индустриализация страны шагнула так далеко, что диспропорция между уровнем развития нашего дорожного хозяйства и тем, что имеется в промышленности, в сельском хозяйстве, увеличилась, несмотря на общий значительный рост дорожного строительства в последние годы.

Это отставание дорожного строительства от растущих потребностей всего народного хозяйства ощущаем мы все, ощущает каждый колхоз и район, так как повседневно приходится сталкиваться с неудовлетворительным состоянием дорог.

Эффективность использования основных видов транспорта — железнодорожного и водного — тоже в большой степени уменьшается из-за плохого состояния шоссеных дорог.

Но как ни страдает все наше хозяйство от бездорожья, все же нужного отношения к этому делу, правильного подхода, должной оценки этого участка нашей работы со стороны местных советских органов и самого населения еще не имеется.

Одним из крупных недостатков работы дорожных органов как в центре, так и на местах является то, что они не сумели до сегодняшнего дня мобилизовать общественное мнение страны вокруг вопросов дорожного строительства.

Очень часто приходится слышать жалобы, что исполкомы мало этим делом занимаются, что у них-де дорожные работы всегда на заднем плане, что в сельсоветах дорожные секции должны быть, но их нет, говорят о том, что дорожные секции в сельсоветах нужно организовать. Верно, что райисполкомы, сельсоветы, население недостаточно активно участвуют в дорожном строительстве. Но в этом прежде всего повинны сами дорожные организации.

Характер работ дорожных органов был до последнего времени узко специальным, выдержанным в техническом, инженерском духе, в старом понимании этого слова. Организационно-массовой работы не вели, не организовывали по-большевистски заинтересованного в этом деле населения и хозяйственных органов. В 1933 г. на долю трудового участия населения падает 67 проц. плана дорожного строительства. Значит в работе дорожных органов особое внимание должно быть уделено вовлечению заинтересованного населения в дорожное строительство. Это тем более важно подчеркнуть, так как и в будущем удовлетворительно решить задачу дорожного строительства в соответствии с требованиями всего социалистического строительства мы не сумеем, если будем думать только о государственных вложениях, не привлекая всех заинтересованных органов как промышленных, так и сельскохозяйственных, а также и самого населения. Без их участия, без привлечения широкой общественности к этому делу мы не решим этой задачи, задачи ликвидации бездорожья в нашей стране.



О том, что работа велась до сего времени однобоко, говорит и ваша литература.

Возьму, например, книги, выпущенные Главдортрансом. Я забрал здесь у вас все книги, которые были выставлены в качестве образцов. Заголовки этих книг говорят о животрепещущих темах. Эти книги необходимы, без них нельзя технически хорошо организовать дело дорожного строительства. Но, по моему мнению, это — однобокое освещение вопроса. Ваша литература не учитывает имеющихся особенностей дорожного строительства, с которыми мы должны считаться, из которых должны исходить. Все ваши книги носят характер технических инструкций, как, например, «Руководство по производству дорожных работ с трудовым участием». Здесь есть всякие таблицы, чертежи. Это, может быть, неплохое руководство для дорожного мастера. Или книга «Временные нормы выработки» — она необходима, но она предназначена для той же категории работников. Затем имеется книга «Как составлен план дорожного строительства в районе» и т. д. Эти книги характерны для направления работы, для состояния умов всех работников дортрансов, представляющих работу по дорожному строительству узковедомственно.

Это — один из очень крупных недостатков, который мне хочется особо подчеркнуть. Все

это говорит о том, что вы развернутым фронтом еще не подошли ко всем общественно-хозяйственно-политическим организациям, к самому населению, к его организации. Вы замкнули свою работу внутри себя. Работа всех руководящих органов, начиная от Главлдортранса, включая облдортрансы и кончая низами, носила ужко ведомственный характер.

Конечно, из сказанного не вытекает, что работе по технике и инструктажу не нужно уделять должного внимания. Но, уделяя внимание этим вопросам, нельзя упускать из виду другую важную работу: организацию масс, вовлечение актива рабочих и крестьян в дорожное строительство.

Я глубоко убежден, что при правильной организации дела мы можем вокруг дорожного строительства сколотить такой актив, какого еще не имеет ни одна организация.

Каждый из вас признает, что организовывать население, вовлекать его в работу легче и успешнее можно именно в том деле, в котором оно непосредственно заинтересовано. Дорожное дело является именно таким: плохая дорога бьет самого крестьянина, бьет его телу, его лошадь, бьет наши заводы, наши совхозы, наши молхозы, приносит убытки на сотни миллионов рублей ежегодно. На это дело, если его хорошо организовать, мы безусловно сумеем привлечь актив и опереться на него.

Нужно как следует подумать, как это сделать. Я думаю, что нельзя ограничиваться секцией сельхоза. Если она будет организующим центром,—это хорошо. Но нам нужно в каждом селе нащупать группу товарищей, которые осознали уже необходимость дорожного строительства, создать из них энтузиастов, руководителей, агитаторов и пропагандистов этого дела. Это можно сделать, и не только можно, но и должно. Если мы это дело не поднимем, мы не выйдем из состояния бездорожья.

Мы стоим перед перспективой очень большого роста работ. Я думаю, что если для 1933 г. план дорожного строительства по сравнению с прошлым годом не напряженный, то безусловно он будет увеличен в предстоящие годы. Программу работ этого года надо проводить с учетом того, что это есть начало большой работы в области дорожного строительства. Эту перспективу должны осознать все дорожные органы сверху донизу и, исходя из этого, перестроить свою работу.

Мне кажется, что и к подбору начальников краевых и областных дорожных строительства и других работников надо подходить с большими требованиями, чем это было до сих пор. Мало того, чтобы человек был неплохим техником, чтобы он знал, как нужно строить мосты, как нужно укладывать камень или другое покрытие. Этого еще мало. Наряду с тем, что он должен быть хорошим техником, он также должен быть хорошим организатором, он должен уметь мобилизовать вокруг своего дела заинтересованное население, заинтересованные хозяйства. Это требование является совершенно обязательным.

Нужно требовать от каждого дортрансовца, чтобы он не упускал ни одного случая — в испомоке ли, на сельском ли сходе,—езде он должен ставить вопросы дорожного строительства, везде об этом говорить. Нечего смущаться, если на первых порах вас не всегда

охотно будут слушать. Не беда, без борьбы ничего не дается, и здесь нужны большая длительная разъяснительная работа и борьба. Нужно и в этом деле преодолеть косность и недроверие.

Большевики не впервые встречают в своей практике при проведении тех или иных важных дел недостаточное сознание и даже сопротивление, а в дорожном строительстве, как вы все знаете, с этим недоверием и недоценокй приходится сталкиваться на каждом шагу.

И на нас лежит задача это дело расшевелить, дать ему раскачку, использовать каждую возможность, каждую лазейку, в которую можно пролезть. Это нужно сделать.

Тут всех возможностей не предусмотреть, их очень много. По-моему, нужно везде и всюду это делать. Вы тем самым будете привлекать внимание к вопросу, вы будете вращать в местные организации.

При критическом подходе к своей работе вы сами скажете, что страдали этим недостатком, что вы бюрократически замкнулись, что действовали аппаратным путем, в то время когда надо было опираться на массы.

Вот, по-моему, самое необходимое изменение, которое нам нужно обеспечить уже в этом году.

Теперь относительно плана. План этого года даже несколько меньше, чем в прошлом году. Его результативность для нас выражается, конечно, не в деньгах. Все это подсчитано очень условно. Я думаю, что даже работники, непосредственно работающие в дорожных органах, скажут, что эти 220 млн. руб. стоимости дорожных работ с трудовым участием подсчитаны только примерно.

Я не знаю, как шло составление плана, как определялись конкретные участки строительства, то есть где, в каком селе, какая дорога будет сделана или отремонтирована. Я не знаю, шло ли это сверху вниз или снизу вверх. (Голос: «Снизу вверх».) По-моему, здесь составляли план без учета конкретных участков работы. (Голос: «Только передовых».) Видите ли, а у нас передовых не очень много, и передовыми они являются пока на фоне очень плохой, слабой организованности в этом деле. Это, если можно так выразиться, лучшие из худших, а нам надо, чтобы у нас были лучшие из лучших,—вот к чему мы должны стремиться.

План мы обязательно должны выполнить. Возможности для этого у нас имеются. Но нельзя думать, что мы в состоянии своим централизованным планом охватить всю сумму дорожных работ, которые должны быть произведены в каждом селе, на каждом шоссе. В особенности это относится к так называемому текущему ремонту, к уходу за дорогами,—я говорю об исправлении выбоин, ям и тому подобных мелких вещах, которые, однако, если их своевременно не исправить, превращаются в большие ухабы.

Нам важно так воспитывать наших низовых работников, на которых возложено наблюдение за дорогами, чтобы каждая ямка, каждая ухабина были своевременно выправлены. Этого никогда никаким центральным план не учтет.

Какая у нас сейчас беда? Мы строим, улучшаем дороги, но плохо или даже совершенно не наблюдаем за ними после постройки, а каждая весна приносит разрушения, в особен-

Материал этого номера был уже сдан в набор и сверстан, когда в ЦО нашей партии — газете «Правда» от 13 июня была напечатана передовая статья: «Социалистическому урожаю хорошие дороги». В этой статье дается развернутая критическая оценка положению дел на фронте дорожного строительства и участию Автодора в деле борьбы с бездорожьем.

Признавая правильную оценку работы Автодора, данной «Правдой», в следующем номере журнала будет помещен материал о задачах Автодора в дорожном строительстве, вытекающих из указаний, данных в передовой газеты «Правды».

Все автодорожские организации, начиная от республиканских, краевых и областных советов и кончая отдельными коллективами, должны тщательно проработать вопросы, поставленные в передовой «Правды», и пересмотреть под этим углом зрения свою работу в области содействия дорожному строительству. Они должны выравнять свою деятельность в согласии с указаниями «Правды» и на основании подробных и конкретных директив по дорожному строительству, данных Центральным советом о-ва.

ности на тех дорогах, которые интенсивно эксплуатируются, где большое грузовое движение. Если своевременно не чинить дороги, то вся дорога очень быстро разрушается.

Что же нужно сделать? Нужно, чтобы само село установило контроль. Нужно, чтобы как только сошел снег, сейчас же приступили к необходимому ремонту. Это очень просто сделать. Для этого потребуются каких-нибудь 12—15 дней, и можно будет от села до села выправить дорогу, где нужно, заложить камень, поправить мостик и т. д. Никакими планами из центра вы эту работу не предусматриваете. Да и прощ цена будет плану, если он будет предусматривать из центра каждую дыру в проселочной дороге. Это — пустяковая работа. А между тем из-за того, что мы ее не делаем, снижается эффективность всего нашего дорожного строительства. Вы посмотрите: в ряде мест дороги, построенные с трудным участием населения, в результате беспорядочности через какие-нибудь полгода разрушаются.

Как это можно устранить? До настоящего времени дорожные органы задачи этой перед собой по существу не поставили, а если и поставили, то не так, как следует. (Написали специальную книгу, издали инструкцию и на этом успокоились). Но дело ведь не в инструкции. Нужен боевой лозунг для всех сел, районов и городов. Нужна мобилизация населения вокруг этой задачи.

Дело не в том, что не хватает постановления Совнаркома или другого какого-либо авторитетного органа. Постановления такие есть, каждому из вас это очевидно. Но вот заставить организовать это дело мы не сумели, руки наши не дошли до этого. Почему? Потому, что думали, очевидно, все это будет сделано самоотком. Разговоры о том, что на это дело денег мало давали, — несерьезный довод. Из бюджетных средств, вероятно и в будущем, особенно щедро денег не будем отпускать, но это не значит, что дороги должны быть предоставлены самим себе и должны оставаться беспорядочными.

Ваша вина состоит в том, что вы не сумели использовать, не сумели объединить вокруг этого дела если не все, то хорошо работающие райисполкомы и сельсоветы.

До настоящего времени мы нашу работу по новому дорожному строительству ведем полукустарно. Промышленная база страны достигла сейчас больших результатов, которыми мы вправе гордиться. Весь международный пролетариат гордится достижениями советских рабочих и крестьян. Но вот дорожные работники по-настоящему еще не поставили вопроса о реализации этих достижений в дорожном строительстве для технического вооружения дорожных работ. На своих заседаниях вы разговариваете, плачете на недостаточность технического вооружения. Но эти жалобы остаются в стенах ваших аппаратов. Другими словами, и здесь вы не сумели вынести вопрос из пределов своего ведомства. Исходя из широких перспектив дорожного строительства, вы должны были бы и по линии технического вооружения дорожных работ основательно нажимать через все общественное мнение страны на промышленность.

Часто приходится слышать: что же мы можем поделать, если нам промышленность не дает машин? Есть старая русская поговорка: дитя не плачет — мать не разумеет. Надо нажимать на промышленность. Ведь промышленность очень крепко заинтересована в дорожном строительстве. Очень много могли бы помочь местные заводы, да и не только местные. Вообще надо вопросы технической базы, новой техники в дорожно-шоссейном строительстве популяризировать, надо вокруг них развернуть работу, вокруг них создать общественное мнение. Это, по-моему, должно быть понятно каждому. И в этой части, мне думается, что Главдортрансу надо собрать специальное техническое совещание, на котором надо поставить вопрос о том, как и чем вооружить дорожное строительство (какие машины, сколько их надо, какие заводы надо специализировать и т. д.). Надо предъявить определенное требование и правительству: дайте нам такое-то и такое-то вооружение. А сейчас ведь вас не слышно.

Все, что я вам говорил, можно было бы коротко сформулировать таким образом: надо вывести наше дорожное строительство на широкую большевистскую дорогу. (Бурные аплодисменты.)

УДАРНЫМИ ТЕМПАМИ ПРОВЕДЕМ МЕСЯЧНИК ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

НА СОВЕЩАНИИ НАЧАЛЬНИКОВ ДОРТРАНСОВ РСФСР

По плану Цудортранса в течение второй пятилетки должно быть построено до 200 тыс. километров безрельсовых дорог, главным образом облегченного типа. Такое огромное дорожное строительство невозможно без самого активного участия населения.

Трудовое участие населения с каждым годом становится все более решающим фактором, определяющим темпы дорожного строительства. Достаточно указать, что в 1932 г. лишь по одной РСФСР было привлечено к дорожным работам 10 млн. населения, 3 млн. однокопных подвод и 16,6 тыс. тракторов.

25—27 мая перед началом развертывания летних дорожных работ в Москве состоялось совещание начальников дортрансов РСФСР, которое подвело итоги трудового участия населения в истекшем году и наметило наиболее желательные формы массового вовлечения населения в дорожное строительство.

На совещании было установлено, что план дорожного строительства с трудовым участием колхозов, МТС, совхозов и единоличников, принятый в 1932 г. по РСФСР в общей сумме 274 млн. руб., выполнен по низовой сети в физическом объеме на 114,9 проц. и по использованию трудовых ресурсов на 89,2 проц.

Благодаря широкому участию населения в 1932 г. по РСФСР построено новых дорог (профилированных и улучшенных) 28,837 км (81,1 проц. плана), дорог с каменным покрытием 1 000 км (71,9 проц.), искусственных сооружений 375,213 пог. м (120,7 проц.). План ремонта дорог выполнен на 158,8 проц. Кроме того сверх плана произведены значительные работы по благоустройству дорог — озеленению и установке знаков.

Лучшее место по выполнению плана дорожного строительства попрежнему занимает Чувашия. Она продолжает оставаться примером для всего Союза. Третий год там применяются образцовые массовые формы вовлечения населения в дорожное строительство. В любое время года вы можете теперь проехать по Чувашской республике до любого сельсовета, не рискуя застрять у сломанного моста или на ухабистой дороге.

В 1932 г. выдвинулись в передовые по вовлечению населения в дорожное строительство Горьковский край, Ленинградская и Московская области, ЦЧО и отчасти Средняя Волга. Большие успехи в дорожном строительстве достигнуты в таких отсталых национальных республиках и областях, как Марийская, Удмуртская, Кара-Калпакская и Бурято-Монгольская и в Дагестане.

Бросается, однако, в глаза крайняя неравномерность выполнения плана трудового участия населения по разным областям. Общие благоприятные итоги, оказывается, идут за счет перевыполнения плана в передовых областях и республиках.

Ряд областей закончил 1932 г. с позорными показателями. Это относится к таким крупным областям и краям, как Нижняя Волга, Северный Кавказ, ДВК, Восточная Сибирь, Казак-

стан, где явно недооценивают значение дорожного строительства и оппортунистически относятся к массовым формам привлечения населения к дорожным работам.

Даже в передовых областях и краях наблюдается чрезвычайно пестрая картина, что вызвано раньше всего плохим планированием, перегрузкой заданий в одном районе при недогрузке в другом.

Так, например, в отсталой Ивановской области Песцовский район выполнил план на 698 проц. (!). Объясняется это крайне преуменьшенным планом дорожного строительства.

Почти везде качественные показатели дорожного строительства отстают от количественных. Хуже всего план выполнен по строительству и ремонту дорог трех высших классов. Все еще наблюдается низкое техническое качество дорожных работ, недостаточность технического руководства. Дороги, как правило, строятся без проектов и часто без типовых чертежей.

На местах зачастую слабо используются различные трудовые ресурсы. Конская тяга использована на 71 проц., а тракторная всего лишь на 43,9 проц. Это говорит о том, что колхозы, совхозы и МТС не уделили необходимого внимания дорожному строительству.

Зимний период в 1932 г., так же, как и в предыдущие годы, использован плохо. Заготовка стройматериалов была выполнена в крайне незначительном проценте. Это наблюдалось и в первом квартале текущего года. Мало обращается внимания на качество стройматериалов.

Низовая дорожная сеть часто оказывается без хозяина. Райдортотделы (при риках) большей частью очень слабы, недостаточно укомплектованы техническими силами и плохо руководят местным дорожным строительством. В Нижней Волге, Татарии и в Крыму, как раз в наиболее отсталых районах, созданные в 1932 г. райдортотделы ликвидированы, и дорожное дело передано отделам коммунального хозяйства риков.

В результате дело свелось к тому, что количество дорожных работников еще больше уменьшилось и некому технически руководить на местах дорожным строительством.

Совещание дортрансов высказалось за необходимость организации райдортотделов при всех риках не позднее 1934 г. Райдортотделы необходимо укомплектовать достаточным количеством технических работников. Кроме того, нужно усилить состав дортрансов более компетентными техническими и административными силами. Дортрансы должны теснее связаться с местными дорожными и общественными организациями.

У работников дортрансов существует мнение, что привлечение населения к дорожным работам и организационная работа по дорожному строительству — это не их дело. Они имеют отношение только к самому производ-



Асфальтирование новой дороги к «Шарино-подшипнику» (Москва)

Фото Е. В. Зверихина (Союзфото)

Такое отношение к дорожному строительству должно быть изжито. Работники дортрансов должны осознать свою роль организаторов и технических руководителей в привлечении населения в дорожное строительство, в создании всех необходимых условий для одновременного массового применения сил и средств на дорожном участке.

Дортрансы часто идут по линии наименьшего сопротивления. Отдельные дортрансы подменяют трудовое участие населения дежнежными взносами, что совершенно противоречит духу и смыслу закона о трудовом участии населения. Это особенно наблюдается на Северном Кавказе, Нижней Волге, ЦЧО, Средней Волге и на Урале. По РСФСР дежнежные взноски азам личного трудового участия выразилось в сумме 44 677 тыс. руб., что составляет 18,3 проц. плана.

При этом деньги обезличивались в общем бюджете райисполкома и часто вовсе не шли на дорожные нужды.

**

Перед совещанием дорожников стояла задача учесть ошибки ряда районов в организации трудового участия населения в дорстройтельстве, тщательно изучить опыт работы передовых районов и областей и выработать новые формы массового вовлечения населения в соответствии с местными условиями.

Совещание при этом исходило из того бесспорного положения, что нельзя рассматривать такую массовую кампанию, как участие населения в дорожном строительстве, изолированно от основных хозяйственно-политических кампаний на селе, от задач успешного проведения посевной и уборочной кампании и организационно-хозяйственного укрепления колхозов.

В настоящий момент важнейшая задача — использование трудового участия населения в подготовке дорог к уборочной кампании. Между концом сева, поднятием пара и началом уборочной кампании остается слишком небольшой промежуток времени. Для того, чтобы всемерно его использовать, нужно, чтобы колхозы, единоличники, МТС и совхозы немедленно после окончания весенне-посевной кампании переклонились на выполнение плана дорожного строительства, на приведение в полную исправность дорог и мостов к уборочной кампании. Это имеет особое значение в зерновых, хлопковых и свеклосеяных районах.

Для этого должен быть повсеместно организован ударный месячник дорожного строи-

тельства, во время которого нужно обеспечить заготовку стройматериалов на 90 проц., произвести строительство новых дорог на 50 проц. и ремонт существующих дорог на 80 проц.

Одновременно нужно обратить внимание на усиление строительства и ремонта подъездных путей к ж.-д. станциям, пристаням и к основным пунктам сельскохозяйственных и промышленных предприятий, что имеет особое значение к моменту реализации урожая.

Для успешного проведения месячника дорожного строительства и выполнения всего плана дорстроительства необходима мобилизация автодорожских и комсомольских организаций. По примеру Ленинградской области совещание рекомендует заключать с этими организациями договоры по оказанию конкретной помощи в привлечении населения к дорожному строительству.

Нужно активизировать роль райисполкомов, сельсоветов, райотделов, секций советов, депутатских групп, районных штабов, сельских троек и работу дорожных уполномоченных в проведении месячника и всего плана дорожных работ.

Как указывал на совещании представитель ЦС Автодора т. Скorpionов, штабы борьбы с бездорожьем играют большую роль лишь тогда, когда они возглавляются авторитетными и компетентными работниками. Это доказывается в частности опытом Чувашии.

ЦС Автодора придает большое значение организации буксирных бригад. В прошлом году было послано Автодором, Цудортрансом и Главдортрансом 5 бригад. В текущем году нацелено послать 8—10 буксирных бригад, главным образом на средства Автодора.

О результатах работы этих бригад говорят следующие факты. Урал в 1932 г. послал буксирную бригаду в Западную Сибирь. До приезда этой бригады выполнение плана дорожных работ составляло всего 14 проц. После шестинедельной работы бригады план был выполнен на 58 проц.

Передовой Горьковский край послал бригаду в Нижнюю Волгу. До ее приезда план был выполнен не более чем на 15 проц. задания, а после содействия бригады — на 50 проц.

Совещание признало необходимым в этом году охватить все отстающие края и области буксирными бригадами, приурочив посыльных к проведению месячника дорожного строительства.

БЕСПЕРЕБОЙНАЯ РАБОТА АВТОТРАНСПОРТА НА СЕЛЕ — ВАЖНЕЙШЕЕ УСЛОВИЕ УСПЕШНОЙ УБОРКИ

Происходивший недавно в Москве 2-й пленум ЦК союза шоферов имеет огромное значение не только для объединяемых им автотрактористов, но и для массы автодорожцев, ибо на нем обсуждались вопросы, тесно связанные с работой автодорожеских организаций.

Мы имеем в виду итоги работы автотранспорта в весенне-посевную кампанию и задачи в проведении уборочной, о чем выступал с докладом председатель ЦК союза т. Черемухин.

В отличие от прошлого года, в нынешнюю посевную кампанию автотрактористы пришли в сельское хозяйство со своим опытом не как временные работники, а как постоянные.

Бригады автотрактористов, отправившихся в совхозы, МТС и колхозы для оказания практической помощи в подготовке машин к посевной, насчитывали в своих рядах около 1300 чел. Члены бригад — квалифицированные рабочие — отремонтировали 578 тракторов, отремонтировали и сделали заново 37 тыс. запасных частей, 2500 частей для сельхозмашин, починили 3300 автопокрышек и т. д. Помимо этого, бригады подготовили для работы в сельскохозяйственном автотранспорте 1422 чел.; городские гаражи и автобазы приняли шефство над автопредприятиями совхозов.

Подводя итоги проделанной работы за время посевной, т. Черемухин указал, что главный упор нужно сделать на повседневную и ответственную работу по организации сельскохозяйственного автотранспорта: перенести опыт работы промышленных автопредприятий по ремонту и эксплуатации, учебе, ударничеству, трудовой дисциплине и т. д. во вновь организованные автомобильные хозяйства на селе. Если городские автопредприятия выполняют эту задачу, то это послужит залогом успеха в работе сельскохозяйственного транспорта по перевозке урожая первого года второй пятилетки.

Автотранспорт в сельском хозяйстве до сих пор еще плохо организован. В отдельных совхозах автомашины вместо ремонта разбирали на части. В сельскохозяйственном транспорте еще имеется большая аварийность. В совхозных гаражах зачастую не больше половины шоферов имеют права езды на автомобиле, остальные — «самоучки». В сельскохозяйственном транспорте отсутствует техническое руководство, нет опытных завгаров, механиков, эксплуатационников и пр.

Классовая борьба особенно сильно разгорается на селе во время сева, уборки и хлебозаготовок. Классовый враг, конечно, не пропустит случая попытаться выступить во время борьбы за урожай, и пролетарин-автотракторист, едущий на село, должны будут сыграть немаловажную роль в организации отпора классовому врагу.

Другим важнейшим вопросом является вопрос кадров. Он распадается на две части. Одна сторона дела — это посылка на постоянную работу в совхозы и МТС опытных, квалифицированных автотрактористов. Другая сто-

рона — подготовка автомобильных кадров из местных колхозников и работников совхозов.

Немаловажной задачей является также учет состояния нашего автомобильного хозяйства, план проведения зерноперевозок и соответствующая расстановка автоколонн.

Хотя автопарк социалистических полей и приводится в порядок, но, во-первых, темпы ремонта его еще недостаточны, а, во-вторых, он требует организации технической помощи, поскольку он еще не имеет достаточной технической базы. Автотрактористы и автодорожцы должны принять самое близкое участие в работе МТМ, чтобы поставить там правильный ремонт машин.

Прения по докладу т. Черемухина показали, как горячо автотрактористы принимают непотопки в сельскохозяйственном автотранспорте.

Автодорожеские организации не могут пройти мимо этой работы. Выступавший на пленуме ответственный секретарь ЦС Автотрактористов т. Рубцов заявил:

— В области борьбы за освоение автотранспорта, особенно сельскохозяйственного, мы не можем еще похвастаться большими успехами. Нужно определенно сказать, что автотранспорт в сельскохозяйственной системе, по существу, к началу весенней посевной кампании подготовлен как следует не был: ремонт машин затянулся. Отношение к автомобильному парку в совхозах, особенно к его ремонту, эксплуатации, учету работы и т. д. халатное.

Тов. Рубцов привел в своем выступлении на пленуме цифры и факты, рисующие участие Автотрактористов на посевной.

На месяц было послано 440 ремонтных бригад (2428 чел.). Кроме того, 8 походных мастерских на автомобилях работали на Северном Кавказе, Урале и др. областях.

Бригады отремонтировали 1707 тракторов и 132 автомобиля, 198 моторов, 2718 сельскохозяйственных машин. Автодорожескими мастерскими отремонтировано 6859 запасных частей. Помимо этого во время посевной на заводах, изготовляющих запасные части, на складах, ж.-д. участках и пр. работали 267 контрольных постов из автодорожцев, следивших за продвижением посевных грузов в совхозы и МТС.

За время посевной подготовлены для работы в сельскохозяйственном автотранспорте и автодорожеских кружках и посланы в совхозы и МТС 2754 тракториста, 1679 шоферов и 94 механика.

Благодаря суботникам, автодорожцам удалось отремонтировать 87 км подъездных путей и 260 пог. м мостов. Также были мобилизованы 30 автомобилей для подвозки грузов, навоза, удобрений и пр.

Тов. Рубцов считает, что участие автодорожцев в посевной является положительным сдвигом. Но все же это участие нельзя признать вполне достаточным. Аппараты автодорожеских республиканских, краевых и областных

советов оппортунистически недооценивали значение и важность участия Автодора в сельскохозяйственных кампаниях.

Нездоровые коммерческие тенденции и оппортунистическое отношение к массовой работе, по которым ЦС Автодора бьет и будет бить, привели к тому, что к аппарату автодорожских организаций присасываются классово чуждые элементы, спекулянты, жулики, вредители.

В ряде местных организаций Автодора нет достаточно классовой бдительности.

— Это, — заявил т. Рубцов, — является основной причиной того, что мы плохо участвуем в хозяйственно-политических кампаниях.

Тов. Рубцов говорил также об отсутствии тесной связи между организациями, работающими в области автотранспорта. ЦС Автодора ставит перед республиканскими советами вопрос о том, чтобы они скорее и крепче связались с местными комитетами союза шоферов, ибо одна из задач Автодора — помогать профсоюзу шоферов.

— Когда перед нами встает большая ответственная задача, — говорит т. Рубцов, — обязательно подготовить сельскохозяйственным автопарк к уборочной, мы должны выступить единым фронтом на этом важнейшем участке.

Арт. Ксенин

СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ ПРОЙДУТ ПУСТЫНЮ

НАКАНУНЕ КАРА-КУМСКОГО ПРОБЕГА

1 июля в Москве будет дан старт колонне советских автомобилей, идущих в грандиозный пробег Москва — пустыня Кара-Кум и обратно.

В пробеге испытываются машины исключительно стандартных марок, в которых все — от шин из синтетического каучука до магнето — целиком советского производства.

9 тыс. км — длина маршрута. Колонна грузовых и легковых машин Горьковского завода, а также грузовиков завода им. Сталина должна пройти этот исключительно трудный маршрут в 75 дней. Только 1700 км этого пути пролегают по шоссе; остальные — проселок, бодото, горные дороги и пески.

Задачи пробега — всесторонне и длительно испытать советские автомобили в самых разнообразных дорожных и климатических условиях, испытать советское электрооборудование, шины из синтетического каучука, воздухоочистители различных конструкций, топливо, масла и т. д. Кроме того, задача пробега — проложить новые автомобильные пути в Средней Азии.

Машины будут оборудованы различными точными приборами для систематического наблюдения за всеми агрегатами.

Пробег имеет также и огромное агитационное значение. Участники пробега будут агитировать за хорошие дороги, за советский автомобиль.

Местная пролетарская общественность с необычайным интересом относится к предстоящему пробегу и готова оказать ему всяческую помощь. 63 предприятия соревнуются на выпуск различных деталей наиболее высокого качества, необходимых для машин, идущих в пробег. На местах созданы комитеты содействия пробегу.

Областной комитет содействия пробегу в ЦЧО совместно с автодорожкой организацией наметили два маршрута, по одному из которых должна пройти колонна на обратном пути. 23 района области вступили в социалистическое соревнование на лучший ремонт дорог и мостов по этим маршрутам. По всем пунктам пути Автодор ЦЧО расставил контрольные посты. Командору пробега путевка будет вручена на тот маршрут, который к моменту подхода колонны к границе ЦЧО будет наиболее благоустроенным. По примеру ЦЧО автодорожские организации во всех областях, краях и республиках на пути пробега автоколонны должны активно участвовать в работе комитетов содействия пробегу, мобилизуя автодорожцев на улучшение дорог и ремонт мостов и тем самым содействуя оживлению и усилению работы автодорожских организаций.



ХЛЕБ ДОЛЖЕН БЫТЬ ВЫВЕЗЕН

В КРАТЧАЙШИЙ СРОК И БЕЗ ПОТЕРЬ

Центральный комитет союза шоферов, печать и автодорожная общественность подняли волну социалистической помощи автотранспорту сельского хозяйства. По далеко не полным данным на посевную в совхозы и МТС было направлено из городов в шестом порядке 2 200 человек и, кроме того, на постоянную работу 457 опытных автоработников.

Несмотря на ряд случаев сопротивления оппортунистических элементов, работа бригад в совхозах и МТС дала крупные положительные результаты.

Грузооборот, уборочной и осенней посевной кампании во много раз превышает грузооборот весенней посевной. Таким образом, автотранспорт стоит перед основным испытанием, которое он должен выдержать.

Уборочную кампанию автопарк совхозов и МТС встретит с значительным количеством машин выпуска последних месяцев.

Бесперебойное пополнение автопарка новыми машинами в сочетании с хорошим использованием автотранспорта и высококачественным ремонтом имеющегося автопарка в совхозах и МТС полностью обеспечило бы обслуживание грузопотоков уборочной. Но, к сожалению, последних двух задач совхозы и МТС до сих пор не разрешили.

Комиссия исполнения при СНК СССР признала «положение с ремонтом и эксплуатацией автомобилей в совхозах и МТС неудовлетворительным и явно запущенным».

Для того чтобы вывести сельскохозяйственный автотранспорт из этого положения, необходимо срочно заняться его организационно-хозяйственным укреплением.

Пути к решению этой задачи указаны в постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 24 мая т. г. «о подъеме паров и организации уборки зерновых». Это постановление требует высококачественного своевременного и полного ремонта уборочных машин (а грузовик — это тоже ответственная уборочная машина), такой организации колхозного и совхозного транспорта, при которой, начиная с первого дня молотбы, весь автомобильный парк МТС, за исключением 1—2 грузовиков в МТС и 3—5 в зерносовхозах, перевести целиком на возку зерна и охраны урожая во всех процессах уборки и, естественно, во время перевозки.

В решении этой задачи должны принимать участие все работники автомобильного транспорта СССР и общественность, в частности, Автотор.

Из общего количества 5 770 автомашин, подлежащих ремонту к 1 июля, по данным на 28 мая было отремонтировано только 58,4 проц. Цифры очень тревожные. Они были бы еще ниже, если бы не помощь автоработников городов. Поэтому ЦК союза шоферов, учитывая успешный опыт их работы, вынес решение направить на уборочную в совхозы и МТС основных районов не менее тысячи автоработников из городов. Одновременно с этим на службу ремонту сельскохозяйственного автотранспорта должны быть поставлены город-

ские ремонтные мастерские и заводы, в том числе и по ремонту резины и электрооборудования.

В обеспечении автотранспорта сельского хозяйства кадрами помощь городов является особо важной. Работники городов — квалифицированные специалисты, помогут гаражам совхозов и МТС оздоровить хозяйство, очистить их от негодных элементов и перенести в автотранспорт сельского хозяйства те достижения городов, которые беспорочно оправдали себя.

Методы социалистического труда и массовой работы, дающие крупные результаты в городских автохозяйствах, находились еще недавно в совхозах и МТС в зачаточном состоянии. Организация социальности и ударничества, буксирных бригад, производственных совещаний, борьба за переходящее красное знамя, шефство слесарей над машинами, премирование на ходу и т. д. должны быть в центре внимания местных общественных организаций и городских автоработников, посланных на помощь автотранспорту сельского хозяйства. Огромную роль в этом должны сыграть политотделы совхозов и МТС.

В условиях общей слабости кадров сельскохозяйственного автотранспорта важнейшее значение имеет подготовка, повышение квалификации и переподготовка этих работников при помощи очного и заочного обучения.

Одних новых шоферов системе совхозов потребуется 3 000, начальников автобаз — 150, механиков — 400.

Во всех затронутых выше вопросах существенную помощь может оказать Автотор. Не первый год автоколесные Автотора появляются на совхозных и колхозных полях. Колонна северокавказского Автотора принесла громадную пользу. Опыт ее надо перенести во все организации Автотора. Автотор беспорочно найдет немало хороших производственников для помощи автотранспорту сельского хозяйства. Лучшие ударники Автотора с успехом будут работать на уборочной; курсы Автотора дадут немало водителей машин.

Автопромышленность, снабжающая автотранспорт новыми машинами, отстает в снабжении запасными частями; автодорожные посты контроля за выполнением заказов на запасные части окажут важную услугу ремонту автопарка.

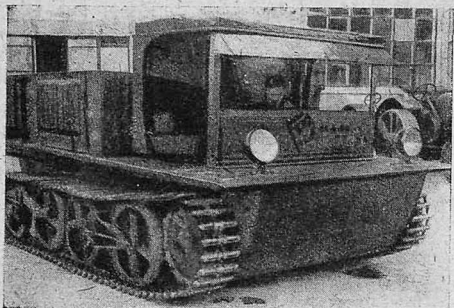
В помощи автотранспорту сельского хозяйства несомненно положительным моментом было бы установление тесного контакта Автотора с ячейками научной инженерно-технической общественности автодорожного транспорта — НИТО. Совместная работа Автотора и ячеек НИТО может идти по всем направлениям рационализации и реконструкции автотранспорта сельского хозяйства, в особенности по линии подготовки и повышения квалификации кадров сельскохозяйственного транспорта.

Хлеб должен быть убран в кратчайший срок и без потерь, в кратчайший же срок он должен быть вывезен.

Б. Борисов

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНКУРС

АВТОТРАКТОРНЫХ ДИЗЕЛЬ МОТОРОВ



Первый опытный гусеничный трактор СТЗ-3, выпущенный Сталинградским тракторным заводом. Трактор изготовлен ударниками-комсомольцами. Гусеничный трактор имеет дизельный мотор мощностью в 60 л. с., работающий на нефти

Фото Капустина (Союзфото)

Необходимость внедрения быстроходного дизельного мотора в автотракторную промышленность взамен существующих карбюраторных двигателей не вызывает сейчас никакого сомнения.

Для скорейшей организации производства в СССР дизельных моторов автотракторного типа Совет народных комиссаров СССР в своем постановлении от 15 мая 1932 г. поручил НКТП организовать всесоюзный конкурс дизельных моторов автотракторного типа с привлечением лучших иностранных фирм и советских организаций.

На основе конкурсных испытаний дизельных моторов в эксплуатации (автомобилей в пробеге, тракторов в поле, с последующим испытанием моторов в лаборатории) перед Комитетом конкурсных испытаний поставлена задача выбора наиболее совершенного типа дизельного мотора для производства на советских заводах. Получено согласие и ведутся переговоры с рядом иностранных фирм.

Наряду с развертыванием работ по привлечению инофирм к конкурсным испытаниям, на советских заводах автотракторной промышленности по приказу председателя комитета и наркомом тяжелой промышленности т. Орджоникидзе изготавливаются быстроходные дизельные моторы, которые должны быть представлены на предстоящих международных конкурсных испытаниях.

1. На заводе им. Сталина (быв. АМО) изготавливаются три двигателя конструкции НАТИ—ЗИС М-12 (70 л. с., 6-цилиндровые, 2000 об/мин.) под шасси грузового автомобиля АМО-3, 4, 5.

2. На Сталинградском тракторном заводе изготавливаются три двигателя конструкции НАТИ—СТЗ М-4 (4-цилиндровые, 1400 об/мин.) под гусеничный трактор СТЗ.

3. На Харьковском тракторном заводе изготавливаются 3 двигателя М-10 конструкции НАТИ (4-цилиндровые, 40 л. с., 1500 об/мин.) под колесный трактор «Интернационал».

4. На Ярославском заводе изготавливаются 3 двигателя (6-цилиндровые, 90 л. с., 1600 об/мин.) конструкции ОКБ под шасси ярославской грузовой машины Я-5.

5. На Челябинском тракторном заводе изго-

товляются три двигателя конструкции ОКБ (60 л. с., 3-цилиндровые, 2-тактные, 600 об/мин.) под гусеничный трактор Катерпиллер.

Одновременно с этим, по приказу т. Орджоникидзе, ГУТАП поручил заводам НАТИ, Ярославскому, «Стартак» и др. смонтировать своими силами на советские шасси импортные дизельные моторы, находящиеся на испытании в лаборатории НАТИ с тем, чтобы подготовиться к конкурсным испытаниям.

Все эти обстоятельства выдвигают сейчас необходимость серьезной подготовки развернутым фронтом к проведению международных испытаний летом 1933 г. (август—октябрь).

Утвержденный зам. председателя комитета т. М. М. Кагановичем оперативный план работ требует активной и напряженной работы не только заинтересованных ведомств и организаций, но также в первую очередь мобилизации внимания и активной помощи со стороны нашей советской общественности.

3 июня под председательством т. Лезавы Центральный совет Автотора обсуждал доклад Комитета конкурсных испытаний.

Президиум Центрального совета Автотора постановил организовать комитет содействия дизельному конкурсу под председательством т. Халепского, который должен практически помочь подготовке кадров водителей, механиков и инструкторов, проработать совместно с технической комиссией комитета вопросы выбора маршрута, установление километража пробега, выбора места испытания тракторов, а также ряд практических мероприятий, обеспечивающих успешное проведение международных испытаний.

Президиум ЦС Автотора решил послать бригады на ЦТЗ, ХТЗ, Ярославский завод, завод им. Сталина, для проверки готовности советских конструкций дизельных моторов и своевременного их монтажа на советские шасси.

От активной помощи и мобилизации широкой автоторовской и советской общественности, в первую очередь на заводах автотракторной промышленности, зависит в значительной степени своевременная подготовка и лучшее проведение конкурса испытаний дизельных моторов автотракторного типа.

Инж. М. Вишневский

СОВРЕМЕННОЕ РАЗВИТИЕ АВТОБУСНЫХ ШАССИ И КУЗОВОВ

Развитие пассажирского автосообщения на Западе проходит под знаком большой приспособленности типов машин к требованиям эксплуатации.

С одной стороны, здесь получают громадное распространение легковые машины малого литража, особенно пригодные для личного пользования при небольшом радиусе действия, а с другой — крупные автобусы коммунального межгородного сообщения, которым приходится выдерживать жесткую конкуренцию с другими видами транспорта.

Еще несколько лет назад мы даже в лучших — заграничных образцах автобусов видели лишь отображение общего прогресса автомобилестроения, когда целый ряд усовершенствований переходил на автобус с легковых машин. В наши дни уже самостоятельно разрешаются немало конструктивных задач специально для автобуса.

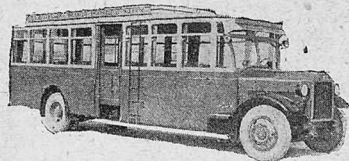
Наиболее характерные изменения идут по линии шасси и кузова. Главная цель этих изменений заключается не только в том, чтобы дать максимальный комфорт для передвижения пассажиров, но и повысить динамические качества автобуса.

Первая и основная тенденция конструкторов, целиком совпадающая с требованием эксплуатации, — это **уменьшение мертвого веса шасси и кузова**, определяемого весом, приходящимся на одного пассажира.

Помимо исходящей отсюда экономии в стоимости производства и экономии в эксплуатационных материалах (горючее, резина), легкий кузов значительно удобнее и для ремонта.

Вторая задача, вытекающая из улучшения динамики автобуса, — это **придание кузову формы, наиболее выгодной с точки зрения сопротивления воздуху**, то есть уменьшение лобовой поверхности и стремление к наибольшей обтекаемости. Это имеет особое значение для быстроходных автобусов, и поэтому наибольшее отражение этого требования мы находим в машинах межгородного сообщения.

Большую роль для эксплуатации играет **низкая посадка кузова**, которая дает машине большую устойчивость.



Тип автобуса с низкой посадкой для межгородного сообщения. Автобус имеет только одну дверь для посадки пассажиров посредине кузова

Машина получает заметную плавность хода, увеличиваются удобства посадки и высадки пассажиров, так что теперь появилось почти обязательное требование о наличии всего лишь одной подножки.

Вообще с понижением посадки значительно увеличивается комфортабельность машины, однако, предел для низкой посадки резко ограничивается способностью машины к проходимости по плохим дорогам. Посадка кузова определяется обычно назначением автобуса для тех или иных дорог.

Легкость и удобство управления, влияющие на утомляемость водителя, а тем самым и на безопасность движения, требуют устройства изолированной кабины для шофера с хорошим полем видимости. Эти и целый ряд других пунктов, имеющие отправной точкой повышение комфортабельности автобуса, нужно считать для автобусов дальнего следования весьма серьезными.

Требования к дорожным качествам автобуса

Исходя из размещения пассажиров, всякий автобус имеет более удлиненную раму по сравнению с аналогичной грузовой машиной, поэтому маневренность его обычно понижается и является «узким местом». В те же время уменьшение радиуса поворота автобуса становится особенно актуальным при применении его на межгородных линиях с извилистыми дорогами.

Появление трехосных автобусов с повышенной нагрузкой и большим числом мест значительно обостряет этот вопрос и приводит к различным конструктивным исканиям в этой области. Как на один из способов разрешения задачи следует указать на конструкцию трехосных автобусов в Париже, у которых ведущими колесами служат только колеса, сидящие на средней оси, задняя же ось, поддерживающая, связана с передними колесами и управляется от нормального рулевого механизма. Несмотря на кажущуюся радикальность такого решения, оно не приобрело широкого распространения вследствие трудности управления и распределения нагрузки.

Правильное распределение нагрузки при повышении числа мест является наиболее трудной задачей с точки зрения конструкции. Более простое конструктивное решение, сводящееся к увеличению базы, связано с увеличением веса рамы и понижением маневренности машины и малоприемлемо для эксплуатации. Отсюда вытекает необходимость удлинить выносы в передней и задней части автобуса.

Увеличение выносов имеет для эксплуатации следующее значение: передний вынос в случае расположения на нем мотора выгоден с точки зрения удобства доступа к двигателю во время его осмотров, ремонта и монтажа, но при этом значительно увеличивается вес, приходящийся на переднюю часть автобуса, и ухудшаются условия распределения нагрузки при неполном автобусе. Задний вынос

используется для размещения пассажиров, что, однако, является далеко не комфортабельным и может быть лишь рекомендовано для городских автобусов. Наличие двух выносов одновременно позволяет сократить базу и способствует правильному распределению веса по осям, но зато уменьшает устойчивость автобуса¹ и отчасти плавность его хода.

К подвеске автобуса эксплуатация предъявляет особо большие требования. Сочетание плавности и мягкости хода с надежностью и прочностью при большой нагрузке является делом далеко не легким. Здесь конструкторская мысль должна, повидимому, пойти по линии усовершенствования амортизаторов и крепления рессор.

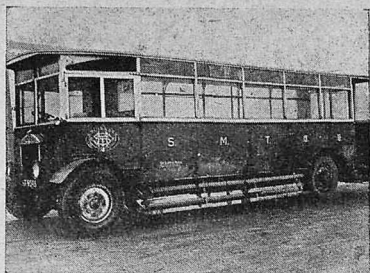
Особое место занимает легкость управления автобусом, так как при частых остановках, трогании с места и переключении скоростей шоферу приходится затрачивать много усилий. Для облегчения этой работы могут быть применены различные сервоприборы путем использования разряжения во всасывающем трубопроводе мотора.

Ближайшие пути развития автобусов

Усовершенствование автобусных шасси под влиянием коррективов, вносимых эксплуатацией, значительно повысило рентабельность автобусного сообщения. Однако в дальнейшем необходимо разрешить еще несколько кардинальных вопросов.

Первоочередная цель — это повышение динамических качеств автобуса, которые сейчас безусловно ниже, чем у других типов машин. Известно, что средняя скорость для автобуса будет в значительной мере зависеть от способности к повышению скорости, то есть применимости. Возрастание же скорости при применении нормального бензинового двигателя без увеличения мощности дошло уже до предела и поэтому на смену ему должен прийти новый вид силовой передачи в виде дизель-электрической установки. Дизельная проблема

¹ В части заносов и скольжения.



Английский тип автобуса. Место шофера расположено сбоку от мотора

получающая сейчас всестороннее разрешение, должна особенно много дать для автобусов.

Сочетание дизельмотора с генератором в силу особой рентабельности дизеля при работе на определенных режимах дает очень совершенную установку, в то время как электрическая передача является значительно более гибкой, нежели обыкновенная механическая трансмиссия.

Высокая приемистость электромоторов позволяет повышать способность к ускорениям всей машины. Детальная разработка этой системы внесет в нее еще много усовершенствований, но в основе своей она может считаться уже принятой не только теоретически, но и практически. Это подтверждается опытом эксплуатации дизель-электрических автобусов в Англии.

В своем развитии эта система будет связана с комплексом других вопросов, изменением всей главной передачи, распределением нагрузки и пр., и этим облегчит переход к новым формам автобусного шасси и кузова.

СПОСОБ ВОССТАНОВЛЕНИЯ СИГНАЛА ФОРД-А и АА ПРЕДЛОЖЕНИЕ ШОФЕРА Д. ЛИТВИНОВА, (Гор. СЛАВЯНСК, ДОНБАСС)

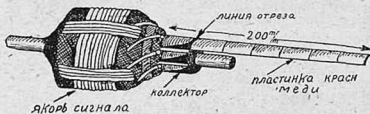
После определенного пробега коллектор сигнала автомашины Форд-А и АА срабатывает, и сигнал отказывает в работе.

Я предлагаю простой способ восстановления коллектора, доступный любому шоферу.

Надо выпилить пластинку красной меди по ширине коллекторной секции длиной 200 мм. (Медь можно использовать, развернув кусок бензино-маслопроводной трубки, которая имеется в любом гараже).

На всю длину пластинки нужно сделать небольшой овал (см. рисунок) и затем приступить к напайке коллектора.

Залудив оловом секции коллектора якоря и пластинку меди с овальной стороны, надо приложить конец последней до секции коллектора. Прогрев паяльником, нужно спаять,



а когда остынет, отрезать ножовкой остаток пластинки и продолжать напайку следующей секции и т. д. (см. рисунок). Если провод отпаивается, его следует чем-либо придержать.

После этого необходимо проточить коллектор на токарном станке, а затем припилить вручную. Зазоры между секциями коллектора необходимо проточить куском ножовки.

ФОРД МОДЕЛИ 1933 г.

Форд выжидал долго. На нью-йорском салоне в январе он не выставил новой модели. Не было ее и на последующих международных выставках. Лишь после появления новых выпусков Шевроле, Плимут, Виллис и Континенталь Форд объявил о появлении своей новой модели.

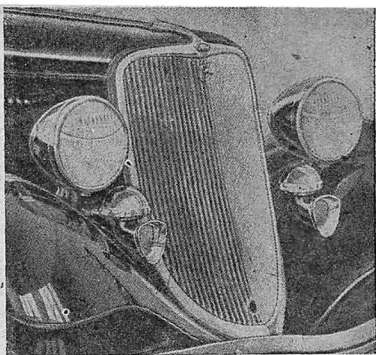
Новая модель опять побила конкурентов. Вместо 6-цилиндровых моторов Плимута и Шевроле и 4-цилиндровых Виллиса и Континентала Форд поставил мощный 75-сильный 8-цилиндровый мотор. По своей схеме мотор мало чем отличается от прошлогодней модели, но ряд деталей изменен в сторону упрощения и облегчения, например карбюратор (Детройт-Лубрикейтор).

Ряды цилиндров расположены под углом в 90°. Головки цилиндров выполнены из алюминия. Интересна общая отливка блока, верхней части картера и трубопроводов. Мотор лежит на резиновых подушках.

Особенно важно применение солидного крестообразного траверса рамы. Этим устраняется самый существенный недостаток прошлогоднего форда — слабость ходовой части.

Усилены рессоры и установлены шины большего сечения.

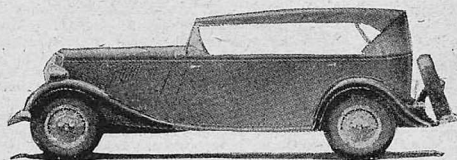
В остальном новый форд сохранил все осо-



Вид радиатора форда новой модели

мов. Таким образом, кузов стал очень просторным и комфортабельным, машина — более устойчивой.

Формы кузова приравнены к формам современных американских кузовов: наклонно-заостренный радиатор, крылья с «фартуками» спереди и с боков, «хвост», плавные обтекаемые линии.



4-дверный открытый фэзтон

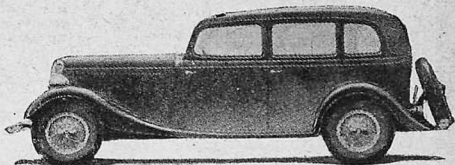
бенности прошлогодней модели: автоматическое регулирование зажигания и состава смеси, синхронизатор между второй и третьей передачами и т. п.

Для американского покупателя большое значение имело значительное увеличение размеров нового форда. Его база доведена почти до базы машин типа малого бьюика — 112 дюй-

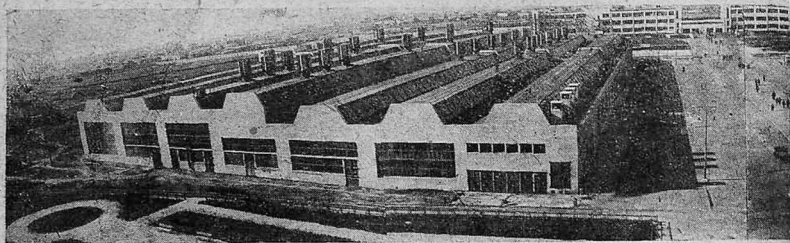
Что касается расценки на новый форд, то он попрежнему опасный конкурент в ряду наиболее дешевых машин. Например, родстер Форда стоит 475 долларов, в то время, как родстер Шевроле стоит 475 долларов, Континенталь — 450 долларов и Плимута — 495 долларов.

Юдол

4-дверная закрытая машина Форд люкс седан 1933 г.



ЧЕЛЯБИНСКИЙ ТРАКТОРНЫЙ ЗАВОД ВОШЕЛ В СТ



Общий вид Челябинского тракторного завода. Завод раскинулся на территории более тысячи гектаров. Плещад



Начальник строительства Челябинского тракторного завода т. К. П. Ловин
Союзфото



Секретарь партийной организации ЧТЗ т. Кайгородов
Фото Гроссмана и Лебедева
(Союзфото)

СОРОК ТЫСЯЧ ДОБРОКАЧЕСТВ ЕЖЕГОДНО НА СЛУЖБУ СОЦИА

В мае 1929 г. партия и правительство вынесли решение — построить на Урале завод на 40 тыс. мощных тракторов в год.

Поздней осенью того же года, в степи, возле небольшого уездного города Челябинска, известного до революции лишь своей пересыльной тюрьмой, была избрана площадка будущего строительства.

Теперь уже позади трудности развертывания этой грандиозной стройки.

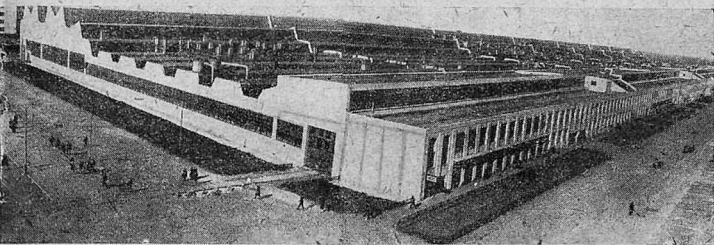
Планировка заводской площадки. Закладка рабочего городка. Постройка камнедробильного, бетонного, лесопильного и др. заводов. Закладка и пуск опытного завода. Вербовка огромной рабочей армии — каменщиков, плотников, штукатуров, арматурщиков, чернорабочих. Создание школ, готовящих кадры для Челябинского тракторного. Все челябинские субботники помощи Тракторострою с участием десятков тысяч пролетариев. Вступление в строй отдельных цехов, — сначала инструментального, затем кузнечного и механосборочного и, наконец, с запозданием — литейного, — вот героические этапы строительства Челябинского тракторного завода им. Сталина, который приказом т. Орджоникидзе от 1 июня зачислен в строй действующих предприятий.

Пуск Челябинского тракторного — яркое свидетельство того, какими неисчерпаемыми силами обладает пролетариат, руководимый ленинской партией во главе с т. Сталиным.

Пуск Челябинского тракторного, соединяющего в себе «смелую инициативу, твердый расчет, большевистский размах и американскую деловитость» — яркий показатель невиданных, успехов рабочего класса в борьбе за новую технику.

40 тыс. мощных гусеничных тракторов в 2 400 тыс. л. с. — вот годовая программа Челябинского тракторного завода, равного которому нет в мире. И, действительно, попробуйте сравнить: «Катерпиллер» в годы расцвета выпускал 5—6 тыс. машин, а «Клетрак» или «Монарх» — только сотни.

РОЙ ДЕЙСТВУЮЩИХ ПРЕДПРИЯТИЙ СОЮЗА



цехов, одетых в железобетон и стекло, составляет 183 га

ЕННЫХ „СТАЛИНЦЕВ“ ПЛИЗМУ

Челябинский завод раскинулся на территории более тысячи гектаров, из них 183 га занимает площадь цехов, одетых в железобетон и стекло.

Механосборочный цех ЧТЗ вдвое больше своих собратьев на Сталинградском и Харьковском. В цехе 1160 единиц различного оборудования от автоматов «Кона» до сложнейших «джон-барнесов».

Литейный цех по размерам и техническому оборудованию — самый большой в мире. Таких цехов нет ни у «Форда», ни у «Катерпилера». В цехе 9 литейных конвейеров, впервые в Союзе введена разливка стали на роликовых конвейерах замкнутого типа при 6-тонных электрических сталеплавильных печах. Впервые в мире при производстве стали введен дуплекс-процесс, электропечь — электромиксер, что позволяет в будущем вести на конвейере непрерывную заливку форм, синхронизируя работу электропечей и конвейеров. Литейный цех ЧТЗ будет давать ежедневно 200 т годного фасонного литья и 400 т чугуна и потребует в день не меньше 1000 т металла. В цехе сейчас 149 формовочных машин, 4 вагранки (будет 8), 84 транспортера общим протяжением 4,5 км.

Кузнечный цех оборудован самой высокой техникой кузнечного производства. В цеху штамповочные молоты по 18—20 тыс. фунтов (до 9 т), 15 ковочных машин давлением от 500 до 2500 т, 39 мощных пресов и еще 280 единиц различного оборудования. ЧТЗ имеет также большой прекрасно оборудованный инструментальный цех.

Впервые в мире создан и конвейер для сборки такой машины как «Сталинец-60». Мир до сих пор не знал массового поточного производства тракторов такой мощности «Катерпиллер-60» всего лишь серийное производство. Главный сборочный конвейер ЧТЗ тянется на 240 м.

Помимо цехов закончены постройкой 34 каменных четырехэтажных дома, вместивших



Главный инженер строительства
Т. Лельков В. В.

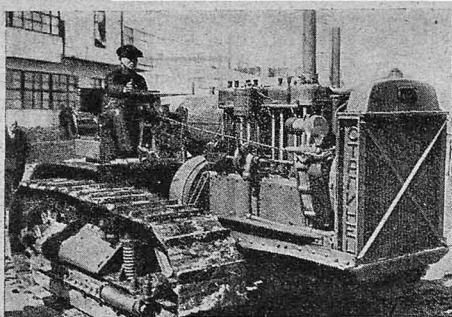
Фото Ф. Кислова (Союзфото)

15 тыс. жителей, фабрика-кухня, столовая, кино, детские и другие бытовые учреждения.

Этот сухой перечень цифр говорит о совершенно необычных размерах производства, о невиданной еще несокрушимой крепости, которую смогли взять только большевики, — собственными силами, собственными средствами при помощи своих конструкторов и инженеров.

С 15 мая завод начал пробный выпуск тракторов «Сталинец-60». К 1 июня, еще до официального вступления в строй, завод выпустит 12 машин, а до конца года он должен дать стране 2000 сталинских снарядов.

«Сталинец-60» — один из лучших тракторов с гусеничным ходом. Если СТЗ работает с трехлещным плугом, Фордзон — с двухлещным, то «Сталинец-60» свободно тянет плуг с 10 лемехами, к нему можно прицепить 2—3 комбайна или пять двухрядных сорокадисковых борон или пять культиваторов.



Челябинский тракторный завод дает первые тракторы. На снимке — первый «Сталинец», выпущенный ЧТЗ

Фото Кизлова (Союзфото)

— Производство новых тракторов,— пишут в обращении ко всем колхозникам и колхозницам Союза рабочие и специалисты ЧТЗ,— должно сыграть исключительную роль в деле переделки сельского хозяйства.

«Сталинец-60» при правильном использовании дает новые возможности лучшей обработки земли, вооружает хозяйство такой технической силой, которая позволяет вести его в более широких масштабах, делает более независимым от капризов природы. Он дает возможность начинать работу раньше весной, кончать позднее осенью. Снабженный гусеницами, «Сталинец» не боится неровностей почвы, переходит довольно большие канавы, может работать на слабом сыром грунте, чего не может сделать колесный трактор. Дешевая эксплуатация, высокая производительность «Сталинца-60» открывают еще более широкие возможности для роста колхозов, обслуживаемых МТС.

20 га в сутки — вот социалистическая норма для «Сталинца-60».

Завод пущен. Строители, монтажники и рабочие завода, а вместе с ними весь рабочий класс и колхозное крестьянство празднуют огромную победу. Но борьба, конечно, не кончена. Наоборот, с пуском завода коллектив рабочих и ИТР вступил в самую трудную полосу работы.

В отчете ЦК партии и правительству от имени коллектива рабочих, партийной и профсоюзной организаций ЧТЗ подчеркнута:

— Сейчас, когда строительство окончено, пафос строительства мы должны заменить пафосом освоения сложнейшего производства, чтобы наш завод имени любимого вождя т. Сталина и новый гусеничный трактор «Сталинец» сделать достойным своего имени, воплощением лучших большевистских качеств.

Перед ЧТЗ стоят задачи: в кратчайший срок освоить производственные процессы настолько, чтобы добиться полной комплектности изготовления деталей.

Литейная сильно запоздала с пуском и поэтому сейчас еще не справляется с рядом сложных деталей, давая зачастую негодное сырье. Это в значительной мере отражается на работе механического цеха, который первое время для нововыпущенных тракторов пользовался литьем опытного завода. В самый кратчайший срок необходимо ликвидировать отставание литейного цеха.

Проблема кадров имеет здесь также первостепенное значение. Кадры на ЧТЗ состоят преимущественно из молодняка с недостаточной подготовкой. Завод еще не располагает хорошим качественным составом среднего персонала — мастеров, наладчиков и бригадиров. Инженерно-технический персонал на 80 процентов имеет производственный стаж менее трех лет.

Завод, по мнению технического руководства, нуждается в известном количестве опытного персонала, который мог бы помочь молодежи охватить и полностью освоить стоящие перед ней задачи. Одновременно огромную роль должна сыграть подготовка кадров для разветвляющегося производства и широко поставленная техучеба.

ЧТЗ в не малой степени зависит от поставщиков качественных сталей — уральских металлургических заводов. К сожалению, опыт работы с СТЗ и ХТЗ не пошел им впрок. Они не выполняют технических условий, обнаруживается огромный брак по материалам, в особенности по хромистым сталям.

Все эти трудности должны быть преодолены в кратчайший отрезок времени. Такими же ударными темпами, какими шло строительство ЧТЗ, должно идти и освоение его производственной мощности.

3.

ВНИМАНИЮ ТРАКТОРИСТОВ, ШОФЕРОВ В СОВХОЗАХ И МТС.

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

ВЫШЕ КЛАССОВУЮ БДИТЕЛЬНОСТЬ! РАБОТУ МОСКОВСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ АВТОДОРА ПОД ОГОНЬ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ САМОКРИТИКИ

Подъем и оживление массовой автодорожной работы в области, сопровождавшие всеобщую «декаду Автодора» в январе с. г., имели, казалось, все основания закрепиться и утвердиться. Во время «декады» были широко развернуты методы агитации и пропаганды автодорожных задач через местную печать, производственные многотиражки, выездные номера бюллетеня «На автодорожном посту», радио, доклады на производствах и в колхозах и т. д. На межрайонных конференциях были вскрыты слабые места работы и показан опыт лучших районов.

Коллективы и райсоветы, во главе с мособлсоветом, отдав много сил и энергии проведению «декады», приняли ее, очевидно, за краткосрочную кампанию, после которой можно и отдохнуть, и предоставили конкурс «естественному» течению событий.

А «естественное течение» было таково: в мособлсовете за 5 месяцев сменилось 3 зав. оргмассовым отделом. Разбазаривание и трата общественных денег инструкторами при полном отсутствии надзора со стороны первых двух заворгов — вот, что послужило позорной причиной последовательного снятия с работы их обонх и всех инструкторов. К тому же, второй заворг оказался в прошлом белогвардейцем, что и было вскрыто руководством и партийной частью мособлсовета и привело к исключению его из партии Дзержинским РК ВКП(б). Третий заворг пришел на работу недавно и пребывает в стадии распутывания весьма запутанных дел, доставшихся ему в наследство.

Понятно, что при столь запущенной болезни основного нерва массовой работы — оргмассового отдела мособлсовета, некоторые орготделы райсоветов, не получая живого руководства, не имея над собой контроля, часто разваливаются или проявляют сомнительную «деятельность», нуждающуюся в оценке уголовного суда или контрольных органов.

Ярким примером служит работа Орехово-Зуевского райсовета. Вот, что пишет комсомолец Будкин в районной газете «Колотушка» от 23 мая 1933 г.: «Для развертывания широкой автодорожной работы в нашем районе есть все возможности и все же массовой организации Автодора в Орехово-Зуеве нет. Низовые ячейки не работают. На заводе «Карболит» по инициативе рабочих была организована ячейка, но вследствие отсутствия руководства со стороны райсовета она распалась. Хозяйственно-политические кампании: посевная, дорожное строительство идут мимо орехово-зуевского Автодора».

Мы так подробно остановились на примере Орехово-Зуева потому, что он характерен для остальных. Та же картина в Волоколамском, Коммунистическом, Истринском, Михайловском и др. районах, о которых получены скудные сведения.

О большинстве районов сведений нет, и это уже сам по себе знаменательный факт. Мы, од-

нако, имеем и положительные факты. Нужно особо отметить два района — Ногинск и Тулу, рапортовавших на последнем президиуме ЦС о ходе конкурса на лучший коллектив.

Ногинский райсовет, руководимый т. Клыгиным, включился в конкурс непосредственно после получения первых директив от мособлсовета, и весь период конкурса характеризовался неослабевающим ростом работы. Автодор сумел заручиться поддержкой местных организаций: райкома партии, райисполкома, печати. Большинство предприятий района и колхозы охвачены Автодором. Организовано 17 новых промышленных и 13 колхозных коллективов. Вовлечено 2780 рабочих, 1123 колхозника, 745 единоличников и 442 женщины, 17 хозяйственных предприятий закреплено юридическими членами.

Коллективы на заводе «Электросталь», на ф-ке имени Склянского, в совхозе № 2, в Ново-Ногинском и др. выделяли автодорожские бригады по ремонту сельскохозяйственного инвентаря, прикрепляли авто и бригады к ремонтируемым тракторам. Автодорожные бригады были посланы на дорожное строительство, с помощью автодорожцев отремонтирован дорожный участок между Ногинском и рабочим поселком «Глуховки» и восстановлен мост через Клязьму. Большое внимание уделяется подготовке кадров, ногинский военный учебный пункт стоит в ряду передовых.

С неплохими показателями выступает Тула. На это есть свои причины; некогда большая и мощная Тульская организация в связи с прорывом в работе в 1932 г. должна была с приходом нового руководства в октябре 1932 г. начать работу как бы с начала — вновь создавать и закреплять коллективы. Но благодаря развернутой массовой работе под руководством настойчивого председателя тульского горсовета Автодора т. Лапшиной Тула постепенно осваивает все участки работы, и даже самое узкое место — дорожное строительство — в последнее время начинает преодолеваться.

Эти сведения, поступившие из лучших районов, показывают, что там, где во главе стоят подходящие люди, где всемерно проводятся самые правильные для общественной организации методы — агитационная и массово-политическая работа, где руководство осуществляется конкретно и систематично, там дело налаживается. Опыт этих районов нужно широко популяризировать и заимствовать прежде всего самому... мособлсовету.

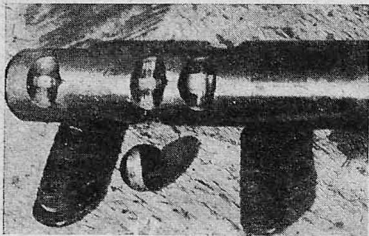
Немедленным широким развертыванием социалистического соревнования и ударничества между коллективами, районами и отдельными автодорожцами, резким повышением классовой бдительности и развертыванием большевистской самокритики добьемся перелома в работе московской организации.

УЛУЧШЕНИЕ КОНСТРУКЦИЙ АВТОМОБИЛЕЙ ГАЗ

СТАТЬЯ 3

Коробка передач

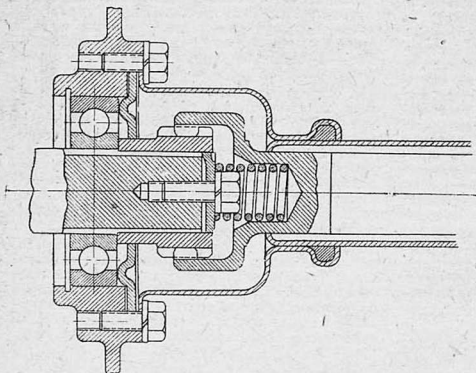
Согласно данным эксплуатации в коробке передач автомобиля Форд-АА наиболее слабым местом является прямая передача. В среднем через каждые 35—40 тыс. км пробега зубья



Фиг. 1



Фиг. 2



Фиг. 3

шестерни первичного валика коробки передач сильно изнашиваются. Одновременно с этим изнашиваются соответствующие внутренние зубцы в каретке прямой передачи.

Сравнительно быстрый износ этих зубьев объясняется тем, что фиксаторы недостаточно твердо держат каретку прямой передачи, и на ходу автомобиля получается хотя и небольшое, но постоянное трение между зубцами.

На фиг. 1 представлен общий вид валика для переключения каретки. В валике имеются выемки для фиксаторов; здесь же показан общий вид шарика, служащего в качестве фиксатора. Этот шарик довольно быстро изнашивается. В результате фиксатор перестает удерживать валик, и последний вместе с кареткой прямой передачи получает возможность небольшого движения по отношению к первичному валику коробки передач.

Быстрый износ шариков фиксатора объясняется недостаточностью их опорной поверхности в крышке коробки передач. Вместо шариков целесообразно применять клинки. На фиг. 2 представлены две схемы фиксатора: справа — с шариком, как это выполнено в автомобилях Форд, слева — с клинком. В последнем случае опорная поверхность клинка по отношению к корпусу коробки, в которой он заложен, значительно больше, чем в случае шарика. В связи с этим, фиксатор с клинком обеспечивает меньший износ шестерни прямой передачи и уменьшает потребность в такой дорогой детали, как первичный валик коробки передач и каретки прямой передачи.

Карданная передача

В карданной передаче автомобиля наиболее слабыми местами являются, во-первых, соединительная муфта с коробкой передач, и, во-вторых, само карданное сочленение. На фиг. 3 представлен чертеж соединительной муфты.

Износ соединения в отдельных случаях получается особенно быстрым, и детали не выдерживают пробега в 15—20 тыс. км. Такой быстрый износ соединения обуславливается обычно неправильной установкой переднего конца двигателя. При поломке опорных пружинок и при установке новых передок двигателя или поднимают или опускают против его надлежащего положения, вследствие чего в зубчатом соединении за коробкой передач, представленном на фиг. 3, получается значительный перекос, который и вызывает износ соединения. Для уничтожения этого явления, помимо правильной конструкции, обеспечивающей установку передка двигателя, целесообразно вместо соединения зубчатой муфтой ввести нормальный мягкий кардан.

Износ карданного сочленения иллюстрируется фиг. 4. Такой исключительно сильный износ карданного сочленения обуславливается, главным образом, отсутствием надлежащей смазки, что в свою очередь вызывается тем, что смазка карданного сочленения в эксплуатации довольно сложна. Для того, чтобы эта операция могла производиться легче, а следовательно, и чаще, необходимо вывести масленку для смазки кардана сбоку рамы.

Тормозной механизм автомобиля Форд-АА.

Конструкция самих тормозов на автомобилях Форд-А и Форд-АА не вызывает никаких замечаний и, как показала эксплуатация, сами тормоза работают вполне удовлетворительно. Регулировка тормозов обеспечивается достаточно легко. Конструкция с опорой тормозных колодок на рычаги дает равномерный износ ферродо.

К недостаткам тормозного механизма следует отнести: а) частую поломку тормозных тяг и кронштейнов для их подвеса, б) отсутствие уравнителей в тормозном приводе и в) сравнительно быстрый износ тормозных барабанов. Тормозные тяги в автомобилях Форд-АА для уничтожения вибрации опираются посередине на сравнительно тонкие пластины, в результате чего как сами пластины, так и тяги изнашиваются в месте соединения, что влечет за собой в дальнейшем поломку этих тяг. Необходимо ввести более упругое соединение на резине.

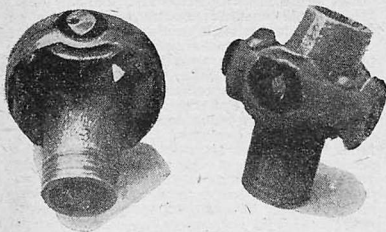
Отсутствие уравнителей в системе привода тормозов требует особенно тщательной регулировки тормозов на всех четырех колесах автомобиля. При несоблюдении этой регулировки и при отсутствии уравнителей в тор-



Фиг. 5



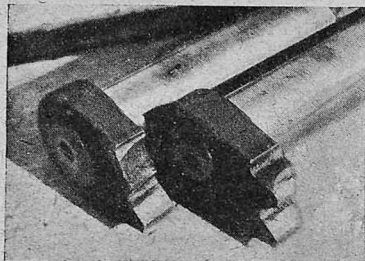
Фиг. 6



Фиг. 4

можном приводе должен получиться занос автомобиля, что часто имеет место с автомобилем Форд-АА, а так как одновременно с этим центр тяжести у автомобиля Форд-АА расположен высоко, то при получившемся заносе иногда происходит опрокидывание всего автомобиля. В связи с этим, по нашему мнению, необходимо в тормозной приводе ввести систему уравнителей, хотя бы в самой упрощенной конструкции.

Общий вид изношенного тормозного барабана представлен на фиг. 5. Внутренняя по-



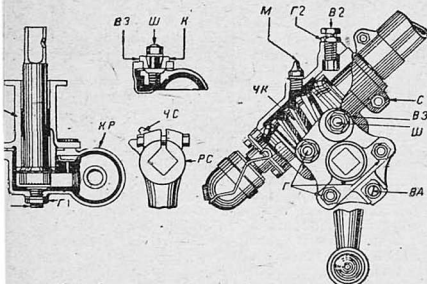
Фиг. 7

верхность барабана получается неровной, с явными следами задираания. Такой износ тормозных барабанов следует отнести в первую очередь к недостаточной их жесткости. При большой ширине тормозного барабана он штампуется из сравнительно тонкого листа и, в соответствии с этим, при сильном нажиме тормозных колодок деформируется и теряет круглую форму. Это вызывает повышение местных давлений между тормозной колодкой и тормозным барабаном и отчасти перегрев тормозного барабана, а главное,—задираание его поверхности.

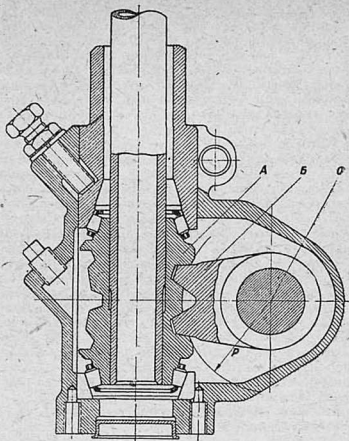
Для того, чтобы сделать барабан более жестким, можно нагнуть на него кольца, как это схематически представлено на фиг. 6. Здесь по наружной поверхности барабана запрессованы два кольца А, которые без всякого сомнения должны значительно повысить жесткость тормозного барабана и тем самым уменьшить его износ. Отчасти же эти кольца повышают размеры поверхности охлаждения барабана, что уменьшает нагрев тормозов.

Рулевое управление

При эксплуатации автомобилей Форд-АА в рулевом механизме обнаружено два слабых места: во-первых, крепление рулевого картера к раме, и, во-вторых, передача рулевого механизма (износ и поломка червячного сектора и червяка).



Фиг. 9



Фиг. 8

Крепление картера к раме автомобиля осуществляется при помощи болтов, которые вкручиваются в отверстие в тонкой раме, что влечет за собой ослабление крепления. Улучшение этого соединения может быть достигнуто или при помощи установки специальной накладки на раму или путем установки втулок для болтов, что является весьма легким и не потребует практически никакого переоборудования производства.

Второе слабое место — передача рулевого механизма — потребует для исправления более или менее серьезных конструктивных изменений, что в свою очередь может повлечь изменения и в самом производстве.

На фиг. 10 представлен общий вид червячного сектора с изношенным и со сломанным зубом. Основная причина такого сильного износа и даже поломки зубьев заключается в недостаточно точной регулировке всего механизма в условиях эксплуатации. Между тем, конструкция, принятая в этом механизме, требует особенно точной регулировки.

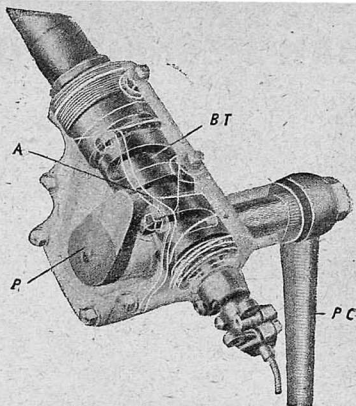
На фиг. 8 представлен общий вид передачи рулевого механизма Форд. Здесь червячный сектор В имеет два зуба, червяк же А выполнен не цилиндрическим, а, так называемым, глобоидным, то есть наружная поверхность зубьев у этого червяка очерчена по окружности радиуса Р. При такой системе червячной передачи исключительно важно иметь точное расположение оси О червячного сектора относительно оси червяка А. Если только ось О передвинется вверх или вниз по отношению к червяку А или, наоборот, червяк передвинется вверх или вниз по отношению к оси О, то зубья сектора уже не смогут выйти из зацепления и при повороте руля должны заклиниваться. Если разверка в установке оси

будет равна только 0,1 мм, то зубья уже должны заклинить. Для поломки зуба в этом случае требуется усилие на штурвале, равное приблизительно 20 кг, то есть при помощи штурвала зуб может быть сломан, что, повидимому, и имеет место на практике.

Регулировка передачи рулевого механизма Форд, в связи с особенностями ее конструкции, особенно сложна. На фиг. 9 представлена общая схема регулировки этого механизма. Всего имеется четыре регулировки. При помощи винта В1 устанавливается положение оси сектора, при помощи винта В2 регулируется положение червяка в упорных подшипниках. При помощи винта В3 производится регулировка оси сектора в отношении расстояния ее от оси червяка и, наконец, при помощи винта В4 осуществляется регулировка оси сектора вдоль оси червяка.

В связи с сложностью такой регулировки наиболее целесообразно перейти на автомобилях ГАЗ к другой системе рулевой передачи, в частности — к передаче Росс, которая принята в настоящее время на автомобилях АМО-3 и Я-5.

Передача системы Росс представлена на фиг. 10. Здесь в углубление винта ВТ помещен шип А рычага Р, на котором укреплена рулевая сошка РС. В результате поворота винта ВТ, шип А продвигается вверх или вниз, что вызывает соответствующее перемещение рулевой сошки РС. Единственным недостатком этой простой конструкции рулевой передачи является недостаточная ее надежность на износе, что делает ее не совсем приемлемой для тяжелых машин. Между тем, у нас ее применяют для ярославских грузовых машин и для



Фиг. 10

АМО-3, а для ГАЗовских грузовых машин, более легких, применяют систему более сложную и в условиях нашей эксплуатации менее надежную. Введение нового механизма рулевой передачи, естественно, вызовет изменение технологического процесса и потребует некоторого нового оборудования.

В ЦЕНТРАЛЬНОМ СОВЕТЕ АВТОДОРА

АВТОКОЛОННА НА УБОРОЧНУЮ

ЦС Автодора организует автоколонну в составе трех машин. Одна из них будет служить агитационным целям. На машине устраивается раздвижная сцена, трибуна, кино-экран, радио и т. д. Вторая машина будет принадлежать редакции «Комсомольская правда». Она пойдет с оборудованной типографией и обслуживающим персоналом в количестве 5 чел. В пути типография будет выпускать газету. Третья машина будет оборудована всем необходимым для производства ремонтной работы.

На бортах кузовов всех трех машин оборудуется выставка, охватывающая ряд тем — дорожное строительство, автомобиль, трактор, оборона страны и специально автодорожные вопросы. Борты машин, на которых будет устроена эта постоянная выставка, раздвижные.

Сбор колонны будет закончен к 25 июня. Предполагают, что к концу июня колонна поедет на Северный Кавказ, Украину и в ЦЧО для участия в уборочной кампании.

Автоколонну сопровождают специалисты-дорожники, трактористы и агитатор-организатор автодорожной работы.

СТУДЕНТЫ УКРЕПЛЯЮТ АВТОДОРОВСКУЮ РАБОТУ

Орготдел ЦС Автодора в этом году использует студентов вузов и втузов на время отпу-

ска и практики для укрепления автодорожских коллективов на местах.

С уполномоченными вузов проведено три инструктивных совещания о вербовке студентов, желающих вести эту работу.

К настоящему моменту намечено около 500 чел. добровольцев-общественников, выразивших желание во время отпуска и практики вести автодорожскую работу.

Для поощрения лучших активистов-общественников выделен премиальный фонд.

ПОДГОТОВКА К ДОРОЖНОМУ МЕСЯЧНИКУ

Почти во всех республиках, краях и областях тут же после окончания весеннего сезона и до начала уборочной кампании будут проводиться месячники дороги.

Дорожная секция Центрального совета Автодора разослала своим местным организациям директивы, в которых указывает на необходимость организации штабов по дорожному строительству и проведения субботников.

Совместно с Цудортрансом и Главдортрансом РСФСР в отстающие края посланы бригады студентов 2 и 3 курса МАДИ в количестве 70 чел., задача которых содействовать проведению месячника, оказывать непосредственную техническую помощь и укреплять местные автодорожные организации. Со студентами проведен семинар по вопросу о наиболее рациональной организации труда населения на дорожных работах.

КАК РЕМОНТИРОВАТЬ ТРАКТОРЫ

Статья 3

В двух предыдущих статьях мы дали описание разборки, проверки и контроля частей трактора перед ремонтом, а также указали, как нужно ремонтировать части кривошипного механизма. Теперь перейдем к описанию частей распределительного механизма.

Проточка фаски клапана производится в том случае, когда головка клапана сильно сработалась или обгорела и в то же время не может быть приведена в надлежащее состояние шлифовкой.

В наших мастерских чаще всего производят проточку механическим путем. Зажав ножку клапана в патрон токарного станка, головку его упирают в центр задней бабки (рис. 1). В супорт зажимают резец, заточенный под углом в 45° .

Обыкновенно после проточки 45 -градусным резцом, фаска оказывается слишком широкой и требует сужения. Это и служит признаком того, что к операции проточки прибегли вполне обоснованно, исключив возможность восстановления фаски шлифовкой.

Фаску суживают двумя последовательными проточками с помощью 15 и 75 -градусных резцов. Однако можно применять и 1 резец, имеющий фасонную заточку с режущими краями, расположенными по отношению к оси клапана под углами 75 , 45 и 15° . В последнем случае 45 -градусная заточка служит для чистой отделки фаски. В заключение необходимо указать, что нормальная ширина фаски клапанов тракторов СТЗ и ХТЗ считается 4 мм.

Ручная проточка почти ничем не отличается от механической. Для ручной проточки у нас применяют прибор Сту-Альбертсон и значительно реже пользуются самодельными приборами.

Сущность проточки как на заводском, так и на самодельном приборе сводится к тому, что уцентрированный клапан вращается за рукоятку, прикрепленную к его ножке, а то время как резец прижимается к фаске специальным нажимным винтом. После проточки фаски клапана ее шлифуют.

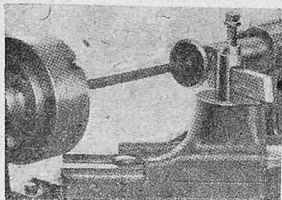


Рис. 1. Проточка фаски клапана

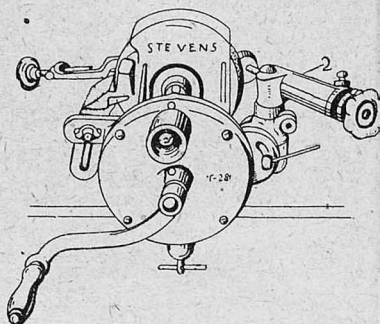


Рис. 2. Шлифовка фаски клапана на приборе «Стивенс»

Шлифовка фаски производится в том случае, когда требуется незначительное восстановление ее без предварительной проточки с расчетом на более быструю и правильную притирку. Сущность шлифовки во всех случаях остается одной и той же, меняется лишь время, так как при шлифовке без предварительной проточки требуется снять больший слой материала, чем после проточки.

Для шлифовки пользуются чаще всего прибором Стивенса (рис. 2). Этот прибор приводится в действие или вручную за рукоятку или механическим путем посредством ременной передачи со шкива мотора на шкив прибора. От рукоятки или от шкива вращательное движение передается через шестерни к шлифовальному кругу и специальной втулке, находящейся внутри патрона 2 (см. рис. 2).

Будучи зажатым во втулку клапана равномерно вращается и, таким образом, материал снимается с фаски шлифовальным кругом со всех сторон. При пользовании прибором Стивенса очень важно, чтобы шлифовка клапана кончилась при полном обороте его вокруг своей оси. В обратном случае получают нежелательные приросты на фаске, вследствие чего последующая операция ремонта клапана (притирка) будет весьма затруднительной.

Проверка ножки клапана при ремонте распределительного механизма производится довольно часто. Эту операцию выполняют до проточки и шлифовки фаски, так как правильность их выполнения находится в наибольшей зависимости от прямолинейности клапана.

Правку ножки редко производят под прессом; чаще клапан выправляют в тисках, пользуясь специальными деревянными подкладками, две из которых заменяют собой опоры, а

гетря — шпindel (см. статью 2 — «Правка конического вала»).

В том случае, когда после правки предполагается произвести проточку фаски на токарном станке, то обыкновенно правят клапан, зажав его между центрами станка и нажимая металлической или деревянной пластинкой, зажатой в супорт. Этот способ правки наиболее желателен.

После правки нет необходимости производить проверку клапана с помощью какого-либо специального приспособления, так как тот же самый стержень, которым производился нажим, будучи введенным в легкое соприкосновение с ножкой, при вращении последней даст вполне правильное показание. К тому же это показание можно уточнить, поместив между стержнем и ножкой листочек папиросной бумаги или пластинку цуца.

Проточка клапанного гнезда или вернее обработка его с помощью конической фрезы преследует ту же цель, что и проточка фаски клапана. Однако, очень часто гнездо оказывается настолько сильно разработанным, что восстановить его этой операцией нельзя. В таком случае прибегают к установке кольца, компенсирующего сработанный материал гнезда.

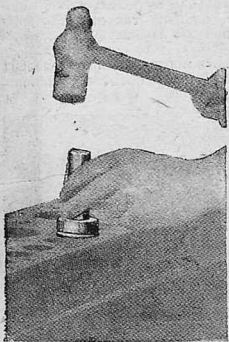


Рис. 3. Расточка клапанного гнезда под кольцо

Для того чтобы установить кольцо, выбирают торцовую фрезой, укрепленной в специальном приборе (рис. 3), определенное количество материала из гнезда или, другими словами, гнездо растачивают.

Фрезу приводят в действие вручную, как это видно из рисунка. Благодаря тому, что прибор, привертнутый к блоку, держится довольно крепко, обеспечивается полная неподвижность его, а следовательно и правильность расточки. По мере вращении шпинделя прибора фреза автоматически опускается. Таким образом, какой-либо вертикальный нажим на шпиндель излишен. На корпусе прибора есть специальный винт, с помощью которого можно заранее установить глубину растачиваемого отверстия.

Кольца для установки в расточенное отверстие изготавливаются заранее и имеют размеры,

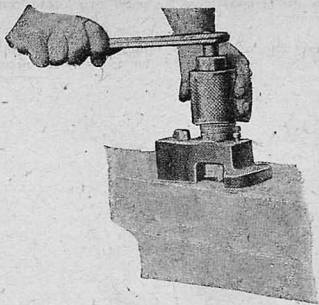


Рис. 4. Установка кольца в расточенное углубление

соответствующие тем фрезам, которыми производится обработка гнезд. Поэтому тотчас же вслед за расточкой гнезда можно произвести установку кольца. Кольцо, обработанное снаружи на конус с натягом 0—0,4 мм, легко входит своими краями в гнездо.

Дальнейшая посадка кольца производится с помощью ручного молотка. Однако наносить удары молотком по самому кольцу нельзя, так как можно легко его попортить. Здесь следует применять медный штырь (рис. 4).

После установки кольца его обыкновенно обрабатывают конической фрезой.

Техника обработки гнезда конической фрезой сводится к следующему. Оправка, на которой укреплен фреза, вводится внутрь клапанной втулки так, чтобы фреза опустилась до соприкосновения с гнездом (рис. 5). Далее, нажимая на рукоятку прибора, повертывают фрезу на $\frac{1}{4}$ оборота и, возвратив ее в прежнее положение, обратным вращением делают вновь полный оборот с таким расчетом, чтобы фреза сняла стружку с фаски гнезда клапана. Если этого недостаточно, операцию повторяют до тех пор, пока фаска не примет надлежащее состояние, то есть не будет выравнена.

Для того чтобы сузить фаску и сделать ее одинаковой ширины по всей окружности, пользуются другими фрезами. Фаска обрабатывается 45-градусной фрезой, а ее суживание производится 75- и 15-градусными фрезами. В тех случаях, когда не производится установка кольца и требуется обработка гнезда фрезой,

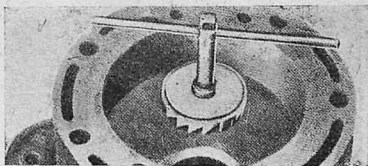


Рис. 5. Развертка клапанного гнезда.

то поступают так же, как это было описано выше.

Вслед за окончанием обработки гнезда фрезами можно прямо приступить к притирке клапана, однако для того, чтобы облегчить выполнение этой операции, лучше шлифовать гнездо.

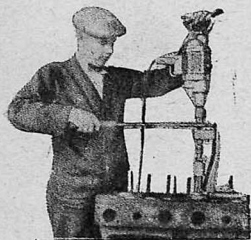


Рис. 6. Расшифовка гнезда клапана

Шлифовка гнезда производится специальным шлифовальным камнем, который укрепляется на оправке. Почти всегда оправки делают самоцентрирующимися. Поэтому весь прибор, установленный для шлифовки, сразу же оказывается уцентрированным.

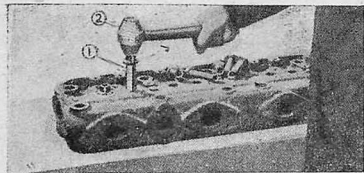
В трактороремонтной практике шлифовальный прибор обыкновенно приводят в действие ручной сверлилкой, в патрон которой укрепляется конец оправки.

На рис. 6 представлена шлифовка гнезда, причем прибор приводится в действие ручной сверлилкой, поддерживаемой специальной подставкой с рукояткой для вертикальной подачи.

Ремонтируя распределительный механизм, важно обратить внимание на состояние втулок клапанов. Втулки клапанов могут быть приведены в надлежащее состояние разверткой. Однако это возможно лишь в том случае, когда производится смена клапанов. Если же клапаны не меняются, а втулки сильно разработались, их следует заменить новыми.

Старые втулки легко извлекаются с помощью специального съемника.

Для установки новых втулок можно также пользоваться специальным приспособлением по типу применяемого для установки цилиндрических гильз. За неимением такого прибора посадку втулок следует производить с помощью



26 Рис. 7. Установка клапанной втулки

медного или свинцового молотка (рис. 7), если этому не препятствует конструкция двигателя.

Притирка клапанов — операция хорошо известная всем трактороремонтным рабочим и даже большинству трактористов, поэтому, говорить здесь подробно о выполнении нет никакой надобности. Укажем лишь на основные моменты.

Пользуясь для притирки клапанов каким-либо специальным механическим или ручным прибором, надо обращать внимание на своевременное поднимание клапана через каждые 4—5 полуоборотов. То же самое делают, притирая клапан отверткой или коловоротом. Здесь притирку ведут, вращая клапан на полный оборот в одну и другую сторону, до появления светло-мутной полосы на фаске. Далее, переменное вращение до появления светлой блестящей полосы на фаске производят на полоборота. Наконец, заканчивают притирку при появлении ровной блестящей полосы по всей фаске, вращая клапан на четверть оборота в одну и другую сторону.

Техника притирки клапана коловоротом показана из рис. 8.

Вначале притирку ведут, пользуясь крупнозернистой наждачной пастой, а заканчивают ее, применяя мелкозернистую пасту. После притирки фаску подвергают полировке, продолжая вращение клапана так же, как при окончании шлифовки, но смазав фаску маслом или керосином.

Качество притирки может быть определено одним из существующих способов. Однако

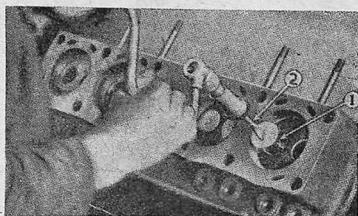


Рис. 8. Притирка клапана

лучшими из них следует считать два: с помощью пневматического прибора и с помощью меток карандашом на фаске клапана.

Для определения качества притирки с помощью пневматического прибора поступают так: стакан прибора прижимают к блоку над вставленным в гнездо клапаном. Далее, внутрь стакана с помощью резиновой груши нагнетают воздух. Давление воздуха внутри стакана фиксируется стрелкой манометра, соединенного трубкой с пространством стакана. Постепенно повышающееся давление при нагнетании воздуха и неподвижность стрелки после нагнетания воздуха указывают на правильность притирки, то есть на хорошее прилегание клапана.

Другой способ состоит в том, что на фаске клапана и на фаске гнезда делается шесть-восемь поперечных полосок (рис. 9). Далее, вставив клапан в гнездо и прижав его к по-

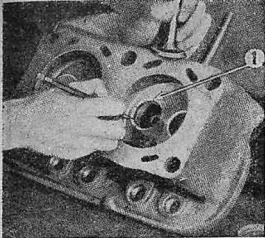


Рис. 9. На фаске гнезда делается 6—8 поперечных полосок

следнему, поворачивают на четверть оборота. Если метки оказываются стертыми, то это служит причиной того, что притирка произведена хорошо.

После того, как качество притирки проверено, производят сборку клапанного механизма. Вслед за сборкой устанавливают зазоры между ножками клапанов и толкателями. У тракторов СТЗ, ХТЗ и Интернационал это

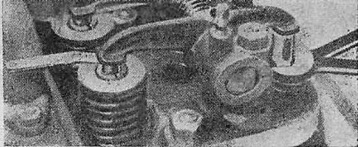


Рис. 10. Регулировка клапанного зазора

делается следующим образом: между ножкой клапана и коромыслом толкателя устанавливают калиброванную пластинку шупа, предварительно установив поршень того цилиндра, который обслуживается регулируемым клапаном в среднее положение верхней мертвой точки после хода сжатия. Прорезав это, подвертывают отверткой регулировочный винт до тех пор, пока пластинка шупа не окажется слегка зажатой.

Почти так же поступают при регулировке зазоров у тракторов ЧТЗ, лишь с той разницей, что вместо регулировочного винта подвертывают гаечным ключом регулировочную гайку. Установив регулировочную гайку в соответствующее положение, ее закрепляют стопорной гайкой (рис. 10).

КАК РЕМОНТИРОВАТЬ

ВЕНТИЛЯТОРНЫЕ РЕМНИ

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗАВ. ГАРАЖЕМ ЦЮРУПИНСКОЙ
КОНТОРЫ УКРПЛОДОВОЩЬ, Г. П. ДОБРОВА

Я работаю зав. гаражем в цюрупинской к-ре Укрплодоовощь, имеющей 5 грузовых 1½-тонных фордов.

У нас на Украине острый недостаток в фордовских вентиляторных (конусных) ремнях. Наши ремни, часто низкого качества и выдерживают не более 200—300 км, а затем или размочаливаются или рвутся на стыке. Дошло до того, что машины стали простаивать по 2—3 суток из-за отсутствия ремней.



Надо было найти выход из этого положения. Я нашел обрезки плоских прорезиненных ремней длиной 1—1½ м, шириной 80 мм и тол-

щиной 4 мм. Сняв все три шкива (с коленчатого вала, с вентилятора и с динамо), я сделал формочку, залил эти шкивки алюминием, растопив старые фордовские поршни в снаряде, на горне. Получилась ровная, гладкая поверхность.

Чтобы ремень не соскакивал, я сделал по бокам бортики из листового железа, скрепив их тремя заклепками. И получился шкивок под гладкий ремень.

При пробе мотора шкивки и ремень (склепанный на две заклепки) показали вполне хорошую работу, динамо давала полную зарядку. После пробега 500 км дефектов в работе шкивов не было, и я переделал также все остальные машины.

С этими шкивами и гладкими ремнями все машины работают до сегодняшнего дня, пройдя по 1500 км без отказа.

Для вентиляторных ремней к фордам проходят также ремни с тракторов фордзон, если их разрезать пополам.

По просьбе некоторых автохозяйств, я переделал шкивы на их машинах, и последние работают бесперебойно. Шкивы от переделки не портятся, и в случае надобности их можно быстро привести в первоначальный вид, сняв бортики и сбив алюминий.

Обмениваемся опытом гаражников

ПРОСТОЙ СПОСОБ ЭКОНОМИИ РЕЗИНЫ

Предложение шофера А. Голенда (БССР, г. Рогачев)

Я работаю на Форде-А третий год и за это время получил около 12 покрышек. С каждой покрышкой дают прокладочную ленту и резину.

Прокладочную ленту обычно редко используют, особенно на фордах. В пути во время мокрой погоды ее очень трудно вставить, да и времени эта операция отнимает слишком много.

Я обхожусь теперь без прокладочных лент. Самую ленту я укоротил так, что она прилегает к ободу вплотную. При снятии покрышки лента остается на колесе.

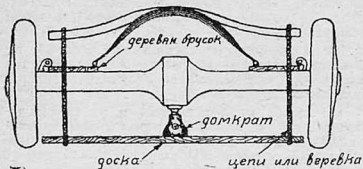
У нас в гараже висит 10 штук этих лент, из которых можно было бы сделать камеры или употребить для других целей. А сколько таких гаражей в БССР.

СПОСОБ УСТАНОВКИ ЗАДНЕЙ РЕССОРЫ ЛЕГКОВОГО ФОРДА

(Предложение шофера Б. Кузнецова, Н.-Новгород)

Для того чтобы быстро и легко установить заднюю рессору легкового Форда, поступают следующим образом.

Рессору очищают, смазывают и собирают. После этого поднимают раму за задний траверс настолько, чтобы рессора вошла в траверс и оперлась ушками на картер заднего



моста. Затем под каждое рессорное ухо подкладывается брусок крепкого дерева или металлический, как показано на рисунке, и поверхность бруска смазывается тавотом. Брусочки должны быть прямоугольными; если они деревянные, то их следует обить сверху жестко. Далее нужно взять доску такой длины, чтобы она как раз разместилась между колесами. Доска должна быть прочной (толщина 4—6 см). Эту доску кладут на пол под дифференциал. Затем берут домкрат (опущенный) и ставят его на середину доски так, чтобы головка домкрата уперлась в середину картера дифференциала.

Концы доски туго, но равномерно обвязывают (веревкой или цепью) с концами заднего траверса, как это видно на рисунке.

При работе необходимо, чтобы доска была достаточно прочной, а веревка или цепь были надежными и чтобы они были равномерно натянуты. Домкрат должен быть перпендикулярно оси дифференциала.

После этого начинают поднимать домкрат и следят за ушками рессоры, которые начнут придвигаться к кронштейнам и придвинутся настолько, что можно будет легко вставить соединительную рессорную стремянку и закрепить ее пластинкой и гайками. В заключение крепят рессору к раме и снимают все приспособление.

Вся работа в среднем отнимает 45 минут и требует мало усилий и материалов.

КАК ПРЕДОХРАНИТЬ ФОРД ОТ ПОЖАРА

Предложение шофера П. Лунина (Горьковский край, Балахна)

Чтобы предохранить электропроводку на Форде от порчи при коротком замыкании проводов, а также от пожара, следует установить предохранитель.

Как это сделать?

Нужно разрезать провод, идущий от стартера в переходную коробку к первичной обмотке, и укрепить концы провода на фибровой дощечке, к которой нужно привернуть медные пластинки, и между этими концами проводов вставить волосок. Волосок можно взять из обыкновенного провода, используемого для проводки в зданиях.

Мною этот способ использован на практике на Форде и показал хорошие результаты.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СТАРОГО КОЛЛЕКТОРА СИГНАЛА ФОРД

Предложение т. Нянькина (Н.-Новгород, Автозавод)

В прошлом старые коллекторы сигналов не использовались и сдавались в кладовую. Авторемонтной базой ГАЗ применен следующий способ их использования.

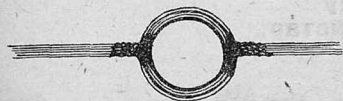
На сработанный старый коллектор наматывается проволока из красной меди 1½ мм сечения в один плотный ряд и заплавляется оловом. После этого коллектор ставится на токарный станок, протачивается и зашлифовывается. Тоненькой ножовкой пропиливаются прорезы и коллектор обновлен.

Практика такого обновления применяется уже в течение года и во всех случаях дала исключительно положительные результаты при затрате не более 20 минут времени.

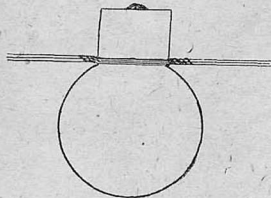
КАК ПРИСПОСОБИТЬ ЛАМПОЧКУ С ФОРДОВСКИМ ЦОКОЛЕМ В АМОВСКИЙ ПАТРОН ;

Предложение т. Казновского, зав. гаражом (Днепропетровск)

В период зерноуборочной кампании и осенне-зимних перевозок простаивает большое



количество машин из-за отсутствия амовских лампочек, а одновременно в гаражах имеется большое количество 'фордовских' ламп.



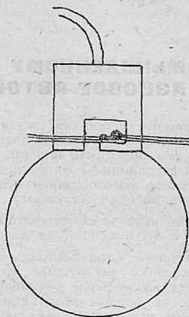
Для того чтобы приспособить лампочку с 'фордовским' цоколем в амовский патрон зав. гаражом днепропетровской конторы Союз-



транса т. Казновский предложил следующий способ, который дал положительные результаты.

Возьмите 6 жилки какого-нибудь электропровода длиной 15 см; сделайте петлю вокруг цоколя. Поверх цоколя намотайте изоляционную ленту до диаметра амовского пат-

рона так, чтобы лампочка в нем не шаталась. Плотнo вложив лампочку в патрон, захватите волосками имеющиеся жилки патрона (6 волосков, по 3 на сторону), закрепите с противо-



положно разведенными концами, и вы достигнете надежного контакта массы и обеспечите надежное крепление и свет.

КАК ПОЧИНИТЬ ЛОПНУВШИЕ ЗБОНИТОВЫЕ АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАНКИ

Предложение т. Б. Васильева (Украина, с. Ново-Николаевка, Днепропетровской обл.)

Збонитовые банки аккумулятора часто лопаются, кислота вытекает и аккумулятор перестает действовать. В таких случаях, если нет возможности заменить банки новыми, их можно починить следующим образом.

Надо распилить ножовкой перемишки аккумулятора и соскоблить отверткой или стамеской смолу на аккумуляторе в тех местах, где банки соединяются друг с другом и со стенками деревянного ящика.

После этого нужно осторожно вынуть сначала один бок деревянного ящика, затем банки из ящика и, наконец, пластинки аккумулятора из банки, тщательно промыть банку и высушить ее над огнем примуса или паяльной лампы (осторожно, чтобы не расплавить банку).

Затем надо расплавить смолу в жестянке, окунуть в расплавленную смолу куски магневого бинта и заклеить им трещину банки с двух сторон. Трещина предварительно тщательно промазывается смолой.

После этого нужно обмотать банку тонким шпагатом и просмолить. Починенная таким образом банка хорошо держит раствор кислоты.

Закончив ремонт всех банок, надо собрать аккумулятор, залить смолой, спаять перемишки, подкладывая при работе под места спайки кусочки жести в 4—5 см ширины, чтобы падающие капли расплавленного олова не расплавили смолу и не попали в аккумулятор.

РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ

Колхоз

ПРОМЫШЛЕННОМУ ЦЕНТРУ — БАКУ — ОБРАЗЦОВОЕ АВТОБУСНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Автобусное сообщение в таком промышленном центре, как Баку, должно занять видное место, тем более, что оно обслуживает различные нефтерайоны и от бесперебойной работы автобусного парка зависит своевременная переброска рабочих на работу.

Однако автобусный транспорт еще не справляется с возложенной на него работой.

Автобусный парк БЭЖД, в ведении которого находится автобусный транспорт, не использует имеющихся возможностей. Так, например, за первый квартал из имеющихся 24 автобусов в эксплуатации находятся 6. Плохое качество ремонта и простой удорожают себестоимость пробега машино-километра. Автобусное движение между Романалы, Балаханы и Маниташ прекращено, так как автобусы, которые обслуживают эти районы, вышли из строя. Среди шоферов труддисциплина не на должной высоте. Халатное отношение к машинам вызывает частые простои. Мало уделяется внимания изучению и устранению причин аварий.

Как правило, руководители автопарка объясняют все недостатки объективными причинами, недостатком запасных частей и т. д., но это, конечно, только разговоры. Главная причина — в неповоротливости и нечеткости работы парка.

Необходимо мобилизовать общественность парка, передовых ударников автобусного хо-



Ремонт тракторных частей в полевой мастерской колхоза «Красная Ольшанка» (Урюпинский район, Нижней Волги)

Фото А. Фанасьева (Союзфото)

зяйства, привлечь Автодор и в корне перестроить работу, чтобы ликвидировать все недочеты.

Баку

А. Абрамов

КАК МЫ ПОМОГАЛИ ВЕСЕННЕМУ СЕВУ

Гараж таганрогской конторы (Союзтранс) при правильном и умелом руководстве треугольника своевременно переклонила на весенний сев — расставил силы, мобилизовал работников гаража на выполнение заданий полевой.

Имеющиеся в мастерских станки загружены на все 100 проц. Гараж изготовил запасные части для Неклиновской МТС и отремонтировал четыре форда. Ходовые машины, работающие по перевозкам семенного материала, обслужи-

вались ремонтом в ударном порядке в течение круглых суток. Коэффициент использования парка превышал план на 1—2 проц., несмотря на тяжелые условия работы.

Помимо прямой помощи весеннему севу, были организованы ремонтные бригады и посланы в Носовскую МТС. Лучших, проверенных автоработников гараж послал на постоянную работу в МТС.

Таганрог

ДТФ

РАЗОБЛАЧИМ КУЛАКОВ, ЛОМАЮЩИХ ТРАКТОРЫ

Герасимовская МТС, Верхне-Теплянского района (УССР) отремонтировала в срок все тракторы и разослала их по участкам работ весеннего сева. 4 трактора были посланы в колхоз им. Донбасса, Нижне-Ольховского сельсовета, туда же пробрался механиком кулак Ретивов.

В результате его подрывной работы тракторы на этом участке работали не больше 10 дней. Под «руководством» кулака Ретивова 4 трактора вспахали за 6 дней незначительное

количество земли. Озверевший от успехов сева кулак вредил мелкими поломками и выводил тракторы из строя, но благодаря классовой бдительности политотдела кулак был разоблачен и предан суду. После устранения Ретивова те же тракторы стали работать бесперебойно.

Трактористам-автодоровцам нужно зорко следить за происками классового врага и не допускать кулаков к рулю трактора.

П. Д.

НЕТ ЗАБОТЫ О ДЕТАЛЯХ ДЛЯ ТРАКТОРОВ

Завод им. Ворошилова в Бобруйске сперва по боевому взялся за ремонт тракторов для МТС, но за последнее время он сильно отстал в выполнении взятых обязательств.

Качество выпускаемой им продукции очень низкое. Так, из 162 поршневых колец, выпущенных для Телушской МТС, большое количество оказалось негодным из-за мягкости металла.

На заводе нет учета выполнения заказов, нет календарного плана работ. Так, зав. столом заказов т. Андреевский потерял заказ копильской МТС на 20 отстойников, которые должен был выпустить завод.

Технический руководитель завода т. Иткин недостаточно контролирует работу цехов по выполнению заказов для МТС. Готовые части лежат по несколько дней неоправленными. Нужно, чтобы коллектив рабочих завода по боевому взялся за изготовление деталей для тракторов МТС.

Бобруйск

Я. Кр.

От редакции. Редакция, помещая заметку Я. Кр. о неполадках на заводе им. Ворошилова, просит сообщить, есть ли на заводе коллектив Автодора, как он работает и интересуется ли он вопросами изготовления запасных частей.

ТРАКТОРЫ ПРИВЕЗЛИ, А ТРАКТОРИСТОВ НЕ ПОДГОТОВИЛИ

Подготовка кадров трактористов по Бобруйскому району идет очень плохо. Отдельные совхозы и колхозы недооценивают важности посылки людей на курсы трактористов. В результате, когда присылают трактор в совхоз, некому сесть за руль, некому следить за машиной.

Такое положение мы имели в совхозе Берестевка. Совхоз знал еще с осени, что ему будет прислано 2 трактора, но дирекция совхоза

не подготовила водителей, и в момент получения трактора дирекция стала метаться по всем учреждениям, чтобы им кто-нибудь дал трактористов, чтобы завести тракторы со станция в совхоз.

Вопросами подготовки кадров нужно заниматься заблаговременно, чтобы такие безобразия не имели места в дальнейшем.

Дер. Горбачевичи, БССР.

И. С.

АВТОДОРОВЦЫ-ИЗОБРЕТАТЕЛИ

Группа автодорожного актива во главе с шофером-механиком т. Кабаловым, работавшая в вулканизационной мастерской ровненского Автодора, изобрела два вулканизационных аппарата походной формы.

Первый аппарат, приспособленный исключительно для вулканизации камер, используется сейчас на весенней посевной кампании и дает в работе большой эффект.

Второй аппарат является новостью для применения вулканизации в угольной промышленности. Этот аппарат вулканизирует гибкий ка-

бель врубных машин. Раньше импортный кабель при обнаружении пробоя выбрасывали, а сейчас при помощи изобретенного аппарата есть возможность весь кабель, изъятый из употребления, вновь пустить в работу.

Сейчас этот аппарат является собственностью ровненского Автодора, так как изобретатель, т. Кабалов, передал свое изобретение в пользу Автодора.

Тов. Кабалов — активный автодоровец, трактор, выполняет целый ряд заданий по автодорожской линии.

Медведев

РАЗБАЗАРИВАЮТ ГОРЮЧЕЕ

В прошлогоднюю весеннюю посевную кампанию в совхозе «Индустрия» Верхне-Теплянского района, Донецкой обл., УССР, было много простоев из-за нехватки и несвоевременной подвозки горючего для тракторов, что конечно, сильно отразилось на выполнении плана сева. Однако дирекция, несмотря на печальный опыт прошлого года, не научилась бережно и экономно расходовать горючее.

Доставка горючего к совхозу производится с перебоями, а горючее, имеющееся на месте, расходуется на нужды, не связанные с производством.

Необходимо принять все меры, чтобы экономить горючее и расходовать его только на производственные нужды.

П. Домашенко

Верхне-Теплое, УССР.

УКРЕПИТЬ ТРУДДИСЦИПЛИНУ, УНИЧТОЖИТЬ АВАРИИ

Укрепление трудовой дисциплины на автотранспорте — одно из важнейших мероприятий по поднятию производительности труда. А вот в Таганроге к нарушителям дисциплины — самое либеральное отношение.

Вот примеры.

Несколько времени назад за городом, на дороге в Ростов столкнулись две заводских машины. Причина аварии — нетрезвое состояние водителя. Комиссия по выявлению виновников аварии как следует ударила пьяного шофера, но зав. гаражем инст. з-да им. Сталина

держит нарушителя у себя под крыльшком. Он продолжает работать шофером.

Легковая машина Таганропского рика налетела на пятитонный геркулес Союзтранса и разбилась, а пьяный шофер рика сбежал, бросив машину. Виновник аварии продолжает работать в рике.

Вот как борются в некоторых автохозяйствах Таганрога с нарушителями труддисциплины.

Таганрог.

ДТФ

3Т

На общественный суд!

К ЧЕМУ ПРИВОДИТ ОТСУТСТВИЕ КЛАССОВОЙ ЕДИТЕЛЬНОСТИ

Засоренность некоторых автохозяйств разного рода чуждым элементом, рвачами и дезорганизаторами приводит к расхищению имущества, крупным и мелким авариям автомашин.

Очевидно, такое явление имеет место и в Гурьевском автогараже (Западно-Сибирский край), который славится систематическим невыполнением своей программы.

Частые простои машин по объективным и субъективным причинам — постоянные явления. Производительность труда — в заgone, кривая тащит вниз, отсутствует какая бы то ни было профработа. Близорукость партийной группы привела к тому, что классовый враг и его помощники начали действовать сначала из-за угла, а затем и открыто.

Шоферы Жеребцов и Молосай — старые производственники, хорошо знающие автодело, — пользуются большим авторитетом у актива профорганизации и даже партгруппы. Что же оказалось? Сначала — невыполнение нарузок, скрытая агитация против предложенного плана, спавивание всего актива, срыв курсов по повышению квалификации и, наконец, открытое выступление против мероприятий правительства и партии, умышленная задержка машин в гараже и т. д. и т. д.

В итоге под руководством Жеребцова и Молосай организованная группа сумела разложить трудовую дисциплину (до основания). Дело дошло до того, что на предложение зав. парком о необходимости срочного выезда в распоряжение ОРСА шофер Соснин ответил: «Когда захочу, тогда и выеду». Это, к сожалению, не единичный факт.

Парторганизация транспортного отдела, хотя и с опозданием, учла политическую ошибку партгруппы гаража и согласилась с мнением администрации об увольнении злостных дезорганизаторов производства.

Сейчас перед общественными организациями выдвигается серьезнейшая и ответственная задача — ликвидировать остатки жеребцовщины и молосайщины. Нужно сейчас же мобилизовать все внимание общественности и всех лучших производственников на выполнение и перевыполнение производственных планов, на поднятие труддисциплины, производительности труда, на борьбу за высококачественные показатели.

Западно-Сибирский край

Я. Шаевич

И. Понарин

НЕ ГАРАЖ, А КЛАДБИЩЕ

Из 22 машин, имеющихся в гараже Востоко-транса Южной Киргизии, на ходу всего лишь 4—5. И это в тот момент, когда нужно готовиться к летним переброскам грузов. Происходит это из-за отсутствия руководства и тщательного подбора ремонтных бригад.

В гараже развал, машины бесконечно ломаются. Недавно машина, шедшая с огромной скоростью в Суфи-Курган, сломав бревенчатые перила, слетела в речку. Машина угроблена и испорчено 40 ящиков ценного груза. И виновники до сих пор не наказаны.

Такое руководство гаража приведет к окончательному развалу автохозяйства.

г. Ош, Южная Киргизия

В. К.

НА ТАКИХ КУРСАХ КАДРОВ НЕ ПОДГОТОВИТЬ!

При Горняцкой МТС, Шахтинского района. Северокавказского края, были организованы 3-месячные курсы шоферов, но из-за отсутствия внимания и достаточного руководства в работе курсов много недостатков.

Так как слушатели курсов в большинстве приезжие колхозники, то необходимо было организовать для курсантов питание. Этого, однако, сделано не было, и курсанты разбегались по своим колхозам за продовольствием и не посещали курсов. Ни один из руководителей, даже сам заведующий Иванов, на курсы не заглядывал.

В результате — проработка программ затянута и не была усвоена, а практических занятий не организовали вовсе, мотивируя это отсутствием бензина.

Руководителям Горняцкой МТС перед тем, как организовать курсы и тратить на это государственные средства, надо было подумать о том, смогут ли они эти курсы довести до конца.

Ст. Лихая, рудник «Углерод» № 15

Редколлегия: Н. Беляев, А. Головкин, А. Горюнович, В. Зарзар, М. Кольцов, Н. Осинский, В. Рубцов, Г. Скачковская, проф. Е. Чудаков, Н. Флак, В. Фридман, И. Халепский, А. Штейнер.

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зам. редактора Н. БЕЛЯЕВ

Издатель: Журнально-газетное объединение

Уполн. Главлита В — 59695 Выпуск. Свешников Отг. в 7-й тип. «Искра революции» Мосблполиграф. Филипповский, 17. З. Т. 699. Тираж 56210. СтАТ Б5 — 176×250 мм, 1 бум. лист. Количество знаков в одном бумажном листе 211 700 Журнал слан в набор 9 июня, подписан к печати 22 июня 1933 г. Изд. № 233.

Вышел из печати

ежемесячный иллюстрированный журнал под редакцией М. ГОРЬКОГО

НАШИ ДОСТИЖЕНИЯ

номер посвящен освоению
ископаемых богатств СССР

№ 4

Содержание: В. Бобрышев—Завоевание педр. М. Лоскутов—Открытие страны колодцев. З. Чаган—А+В+С. Мих. Зуев—Ордынец—Разрыв-трава. Л. Бархаш—Разведчики пятилетки. Н. Михайлов—Мурман (новая география). Ник. Атаров—Геолог от молотка (беседа с акад. И. М. Губкиным). Бор. Яглинг—Руда и металл (беседа с А. П. Серебровским). Акад. В. А. Обручев—Полезные ископаемые. Ив. Катаев—Человек на горе. Ал. Югов—Драга. Н. Арсен—Золотой ключ. Письменный—КМА. И. Злобин—Халиловские находки. Г. Муолит—Страна А—Е (об очерках Третьякова). С. Третьяков—Как я работал над „Страной А—Е“.

Подписная цена: 12 мес.—12 р., 6 мес.—6 р., 3 мес.—3 р.

Продолжается прием подписки с текущего месяца. Подписка принимается повсеместно почтой.

Жургазобъединение

Возобновляется прием подписки

на двухнедельный популярно-технический журнал по автотракторному и дорожному делу—орган ЦС Автодора

ЗА РУЛЕМ

Подписная цена: год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р. 60 к., 3 мес.—1 р. 80 к.

На популярно-техническую серию книг, посвященных вопросам автотракторного и дорожного дела. 24 номера в год.

БИБЛИОТЕКА ЗА РУЛЕМ

Подписная цена: год—9 р., 6 мес.—4 р. 50 к., 3 мес.—2 р. 25 к.

На бюллетень ЦС Автодора, посвященный работе общества по содействию и развитию автотракторного и дорожного дела в СССР.

АВТОДОР

24 номера в год

Подписная цена: год—3 р. 60 к., 6 мес. 1 р. 80 к., 3 мес.—90 к.

Подписка принимается почтой. Тиражи изданий ограничены.

Спешите возобновить подписку.

Жургазобъединение

ОСОАВИАХИМОВЦЫ!

Работники ПВО и гражданского
воздушного флота!

Не опоздайте подписаться

обеспечьте себя ежемесячными журналами

САМОЛЕТ

орган ЦС Осоавиахима

12 мес.—12 р., 6 мес.—6 р., 3 мес.—3 р.

ХИМИЯ и ОБОРОНА

орган ЦС Осоавиахима

12 мес.—9 р. 60 к., 6 мес.—4 р. 80 к.

3 мес.—2 р. 40 к.

Подписка принимается в любом почтовом
отделении, организаторами и сборщиками
подписки Союзпечати.

Организуйте коллективную подписку

Подписка на длительные сроки—гарантия
наиболее аккуратного и бесперебойного по-
лучения.

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ

Не забыли ли вы подписаться

на литературно-художественный журнал

РОСТ

„Рост“ печатает рассказы, стихи и очерки луч-
ших писателей Советского союза и Запада. Ши-
роко ставит на своих страницах узловые вопро-
сы культурной революции, социалистической
переделки быта, массового художественного
движения и т. п. Руководит творческой учебной
ударников, призванных в литературу.

Подписная цена: 12 м.—6 р., 6 м.—3 р.,
3 м.—1 р. 50 к.

Подписку сдавайте местной почте, организаторам

подписки на предприятиях и в учреждениях.

Наиболее аккуратную доставку обеспечивает долго-
срочная подписка.

Жургазобъединение

Продолжается подписка

на массовый общественно-политический
и научно-популярный ежемесячный жур-
нал радиолюбительства

РАДИОФРОНТ

„Радиофронт“ с 1 мая реорганизован в
массовый журнал по вопросам радиолюбитель-
ства и радиодела в стране и рассчиты-
ван на широкие массы радиолюбителей.

Подписная цена на 1933 г.: 12 мес.—14 р.
40 к., 6 мес.—7 р. 20 к., 3 мес.—3 р. 80 к.

Подписка принимается только почтой. Тираж журнала огра-
ничен. Спешите возобновить подписку.

Жургазобъединение

Продолжается подписка

на литературный обще-
ственно-политический,
иллюстрированный
двухнедельник, выходя-
щий под редакцией
Мих. КОЛЬЦОВА

Огонек

Подписная цена: год—

6 р., 6 мес.—3 р., 3 мес.—

1 р. 50 к.

На иллюстрированный
двухнедельник, выхо-
дящий под редакцией

М. ГОРЬКОГО

и

Мих. КОЛЬЦОВА

За Руденком

Подписная цена: год—

24 р., 6 мес.—12 р.,

3 мес.—6 руб.



Подписка принимается
повсеместно почтой.

Тиражи журналов
ограничены

ЖУРГАЗОБЪЕДИНЕНИЕ