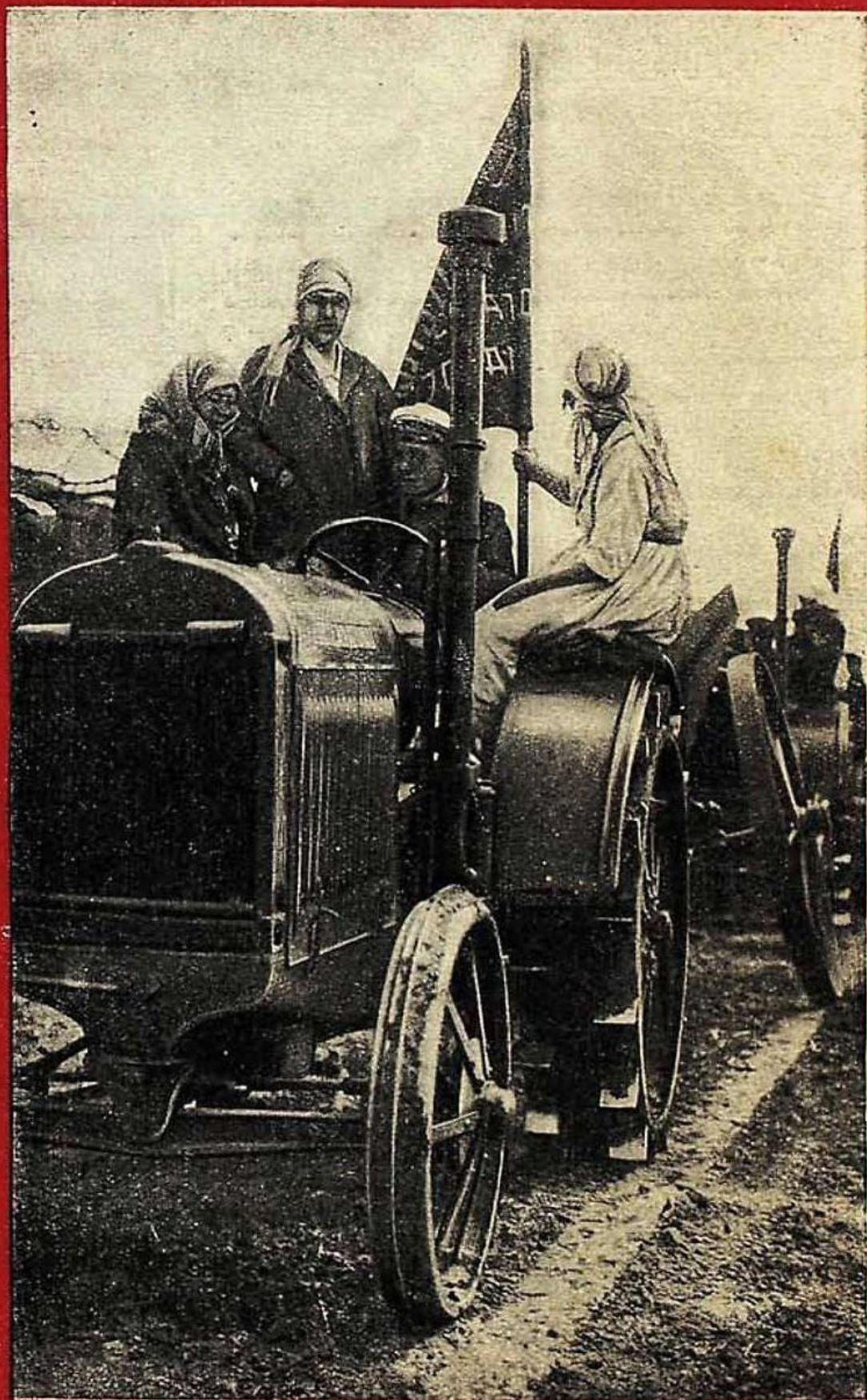
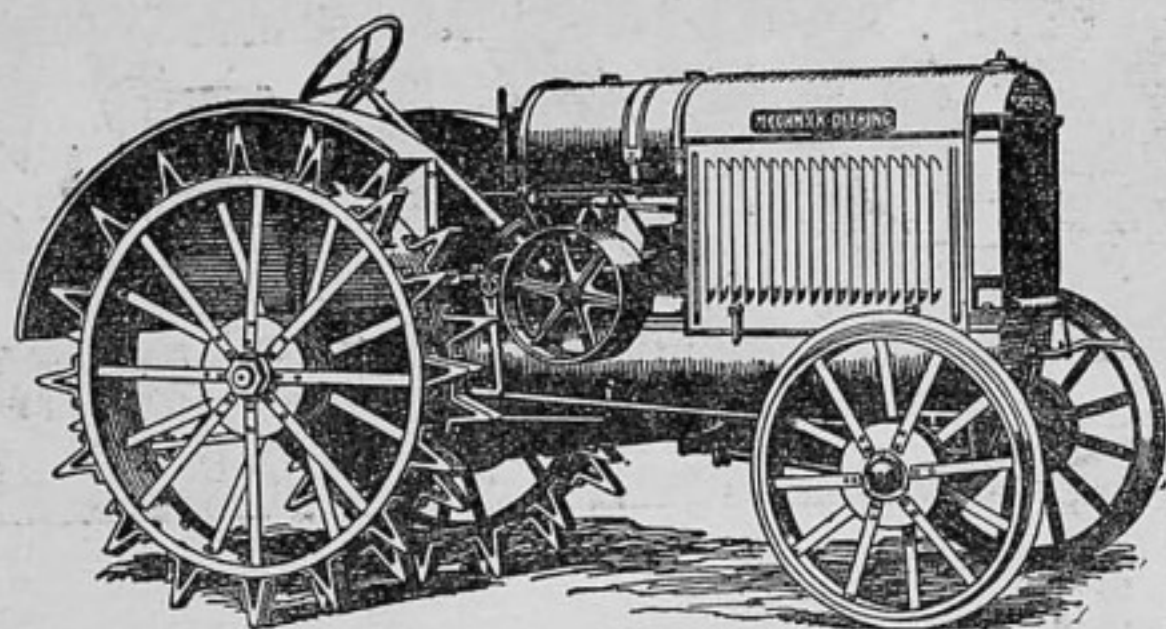


ЗА РУЛЕМ



9
1930

ПЕРВОМАЙСКАЯ ДЕМОНСТРАЦИЯ
НА ТРАНТОРАХ В КОЛХОЗЕ



Эти мощные 4-х-цилиндровые
тракторы увеличивают произво-
дительность сельского хозяй-
ства и ускоряют дорожное стро-
ительство.

Тракторы «Интернационал Мак-Кормик Диринг» представляют очень простую, прочную, усовершенствованную 4-х-цилиндровую машину. Они построены солидной фирмой, имеющей почти столетний опыт в производстве. Тракторы сконструированы для работы со многими современными прицепными сельскохозяйственными орудиями и машинами, построенными Международной Компанией Жатвенных Машин.

Тракторы строятся трех типов: 15-30, 10-20 и «Фармол», для универсального применения в сельском хозяйстве. Для больших и средних хозяйств пользуется популярностью трактор 15-30; для мелких хозяйств—10-20 и «Фармол», как достаточно мощный для этих целей. «Фармол» предназначен для универсального применения. Он свободно тянет четырехрядную сеялку, четырехрядный культиватор, и пр. Во многих хозяйствах он заменяет тракторы 15-30 и 10-20.

Сельско-хозяйственные машины и орудия могут работать с тракторами «Интернационал» тремя способами: прицепкой к тяговому крюку трактора, от шкива и прямо от ответвления мощности. Удобная платформа, предохранительные крылья, удобное сиденье, тормоза и легкое управление, являются дополнительными преимуществами этой машины.



На рисунке изображен трактор Интернационал, Мак-Кормик Диринг, построенный для сельскохозяйственных работ. Этот трактор может быть использован для сооружений и ремонта дорог. Успешно применяется со скребками, грейдерами, драгами, а также с целым рядом дорожных машин.

ТРАКТОРЫ ИНТЕРНАЦИОНАЛ МАК-КОРМИК ДИРИНГ

15-30 л. с., 10-20 л. с.
и «Фармол»

INTERNATIONAL HARVESTER EXPORT COMPANY

Harvester Building,

(INCORPORATED)

Chicago, U. S. A.



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО О-ВА «АВТОДОР»

Т р е т и й г о д и з д а н и я

Под редакцией: А. Брашна, Н. Беляева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина, Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Презента, проф. Е. Чудакова

О Г Л А В Л Е Н И Е

Как должен работать Автодор (Из речи тов. А. Лежавы на заседании ЦС Автодора)	1
Подготовка шоферов и механиков	4
Б. ЛАВРОВСКИЙ—Как организуется автотракторный институт	5
Дизельмотор на тракторе	6
Н. ОСИНСКИЙ—Типы кузовов у Форда и у нас	9
Б. МИНЦ—Обсуждаем достоинства и недостатки „Форда А“	11
М. ДУБРОВСКИЙ—Советская простота и американская мудрость	13
Н. БЕЛЯЕВ—В наступление!	14
Проф. И. ГРИБОВ—По Америке	16
Безобразия в подготовке кадров	18
АРК. МЛОДИК—Дела и дни Ленинградского Автодора	19
На фронте автостроительства	20
Перспективы дорожного строительства 1929/30 г.	22
БОР. ЗИЛЬПЕРТ—Автомобиль в помощь агитпропработе	23
Инж. К. КУПРЕЯНОВ—Еще об улучшении улиц в небольших городах	24
Дорожное строительство на местах	27
Автодорожный экран	28
Шестиколесные машины — Красной армии!	30
Обмениваемся опытом	31

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв. 11. Тел. 3-31-91; трам. А, 6, 15, 18, 23, 27

КОНТОРА: Москва 6, Страстной бул., 11, „Огонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-61

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1930 год: „За Рулем“ на год—4 р., 6 мес.—2 руб. 15 к. 1 м.—40 к., с приложен. Библиотеки „За Рулем“: на год—8 р., 6 м.—4 руб. 50 к., 3 мес.—2 р. 40 к. За границу „За Рулем“ на год—2 долл., 6 м.—1 долл. 25 ц.

КАК ДОЛЖЕН РАБОТАТЬ АВТОДОР

Из речи тов. А. М. Лежавы на заседании ЦС Автодора по докладу Ленинградского отделения

НАДО СКАЗАТЬ, что как доклад и содоклад, так и прения по ним пошли по неправильному руслу. В обзоре деятельности такого крупного отделения Автодора, как Ленинградское областное, совершенно выпала душа Автодора—его общественная сущность и действительность.

По развернувшимся здесь прениям получилось так, что у автодоровских аппаратов привлечение большого количества членов и обучение их управлению машинами—самоцель. Ни о чем другом не говорят. Все остальные вопросы для выступавших здесь товарищей являются вспомогательными к этой самоцели. Это в корне неверно. Цели и задачи Автодора вовсе не сводятся к тому, чтобы привлекать возможно большее количество членов и обучать их управлять машинами, которых у нас в ближайшее время будет много, и каждый автодоровец сможет ездить на машине. Автодор является организацией общественной самодеятельности вокруг огромных проблем—автомобиля, дороги и трактора. Сводить роль Автодора во всем этом многогранном, сложном повседневном деле к вербовке членов, к обучению их езде, это значит не понимать задач Автодора и не понимать того, что уже делает фактически Автодор в своей массе.

Вот посмотрите в окно—поперек улицы образовалась в мостовой незасыпанная канава, а ведь по этой улице ездят и портятся тысячи автомобилей. Задача автодоровцев—обратить на это внимание, сообщить об этом в свою ячейку, потребовать прекращения подобного безобразия, помочь коммунальным органам и осведомлять их о таких безобразиях.

По ярко освещенным улицам Москвы бегают тысячи автомобилей с зажженными фонарями, слепят друг другу и прохожим глаза, без толку изводят электрическую энергию. Задача автодоровцев—обратить на это внимание, обсудить этот вопрос и внести разумное предложение, чтобы урегулировать его.

На Арбатской площади вокруг колонки, отпускающей бензин машинам—суeta, толкотня, беспорядок. Может ли мимо этого равнодушно пройти автодоровец?

В областном городе—громадная автодоровская организация, а недалеко от города на лесоразработках—совершенно неопытный тракторист загнал новый трактор в болото и он там лежит месяцы. Может ли автодоровец сидеть спокойно у себя в городе, зная об этом безобразии? Во многих колхозах и совхозах работают десятки тысяч тракторов и автомобилей. Неопытные и неорганизованные люди ломают и калечат машины в огромном количестве. Транспорт испытывает перебои в работе из-за несвоевременного подвоза горючего, из-за недостатка резины, инструментов, из-за отсутствия ремонтных мастерских и т. д. и т. п.—без конца. А под боком сидят автодоровские организации, не ведая обо всем этом. Можно ли при таких условиях болтать о том, что так как нет автомобилей, то автодоровским организациям делать нечего?

А громадная проблема водомоторного движения? О ней ленинградцы, живущие на воде, ни слова

не сказали, да как видно из разговоров, у них этого дела совершенно нет. А посмотрите с какой энергией и настойчивостью ставят у себя эту работу чувашские автодорожцы, какие достижения у московской автодорожской молодежи! Поймите же, что в нашем необъятном Союзе с многочисленными реками и речками, с обширными лесными площадями, со слабой и отсталой железнодорожной сетью, водные пути должны быть использованы во что бы то ни стало. А у нас это дело почти на нуле. Водомоторное дело надо двигать неусыпно, со всей энергией.

Отразил ли доклад ленинградцев такое понимание задач Автодора, выявил ли он такое понимание задач Автодора в своей деятельности? Выступавшие здесь товарищи, в том числе и секретарь Московского Автодора, ни в докладе, ни в выступлениях никакого намека на это не сделали. А, между тем, поставь они перед собой эти единственно правильные и соответствующие и духу и букве устава Автодора задачи — мы сегодня имели бы совершенно иные прения, совершенно иной проект резолюции. Перед нами, как в зеркале, отразились бы все реальные условия, в которых живет наш безрельсовый транспорт, и были бы выявлены все те средства и мероприятия, с помощью которых надо бороться с недостатками нашего автомобильного и дорожного хозяйства. А вышло так, что Совет Автодора в течение нескольких часов работал почти в холостую.

В Ленинградской области мы имеем на 1 октября 1929 г. 3 352 единицы автомобилей и мотоциклов. Ни единого слова сегодня ни докладчиком, ни содокладчиком не было сказано, в какой мере все эти машины, а сверх них и довольно внушительное количество тракторов, были предметом внимания и забот со стороны ленинградского Автодора и задавался ли он когда-нибудь вопросом о снабжении этого парка горючим, резиной, ремонтом и дорогами, по которым эти машины движутся, гаражами, которые обслуживают этот парк. Ведь у автодорожских организаций, по крайней мере, большая часть этих машин, если не весь парк, должны быть на учете и автодорожские организации должны были подумать о том, какую помощь в эксплуатации этих машин должна принести автодорожская общественная самодеятельность.

Здесь указывали на то, что я в своих докладах и статьях сам подвергал критике работу нашего Центрального Совета. Да, это верно. Вот, примерно, что я писал в № 1 журнала „Дорога и автомобиль“:

„...Я должен здесь со всей определенностью констатировать, что все автодорожские массы, — а это в большинстве пролетарские массы, массы трудящихся, — опередили свой руководящий центр. Если в первые год—полтора года центр развивал инициативу, будил местные силы, толкал их на определенные организационные пути, вызывал к жизни местные ячейки, то позднее центр оказался в хвосте у своей обширной периферии. Мы не можем похвалиться сколько-нибудь серьезными успехами в руководстве своей периферии за последнее время. Наоборот, со стороны местных коллективов теперь мы все чаще и чаще слышим упреки, что этого руководства нет или оно слишком слабо“.

Я утверждаю, что центр действительно у нас отстает, но, судя по сегодняшним выступлениям ленинградцев и москвичей, я должен признать, что не эти организации я имел в виду, когда говорил о пробудившихся к жизни и самодеятельности автодорожских массах. Я видел на Сев. Кавказе автодорожские ячейки, которые путем общественной самодеятельности дали подлинную организацию автодорожских масс и воплотили в жизнь свое хозяйственное внимание и инициативу дорожного строительства, в организации вокруг этого строительства крестьянства.

Я слушаю доклады о самодеятельности массовых организаций автодорожцев на Нижней Волге и в ЦЧО, читаю корреспонденции о таких наших организациях, выслушиваю доклады руководителей таких объединений, как Чувашская автодорожская организация. Словом, у нас имеются огромные низовые организации, которые не только проявляют энтузиазм и которые не только разговаривают, но пред'являют нам осязательные цифры и факты своих достижений на местах.

Если я констатирую отставание центра, то это ни в какой мере не служит оправданием плохой деятельности отдельных местных организаций, а в особенности, таких как Ленинградская или Московская. Впрочем, о Московской организации, которая в настоящее время нами обследуется, мы будем иметь специальное суждение в ближайшее время.

Кстати, я должен признать, что за самое последнее время работа Центрального Совета Автодора изменила свой характер и значительно продвинулась вперед. Надеюсь, что предстоящая широкая конференция автодорожских организаций еще больше оживит работу нашего центра, даст новые организационные установки и теснее свяжет центр с периферией.

Я не виню ленинградских товарищей в бездеятельности. Наоборот, из доклада и содоклада видно, что работающие там товарищи проявляют огромную энергию, много энтузиазма, хорошо вовлекают в работу молодежь, но очень крупная ошибка их состоит в том, что они чрезвычайно сузили объем своей работы, вогнали широкую многостороннюю деятельность Автодора в очень узкие рамки.

Здесь, между прочим, отмечали слабую работу Ленинградского отделения по вовлечению в работу Автодора женщин. Это очень серьезный вопрос, но он является недостатком работы не только Ленинградского отделения. Посмотрите на присутствующих в этом зале: кроме стенографистки — ни одной женщины. И так всегда. На это дело надо обратить самое серьезное внимание. Участие женщин заставляет наши организации от тех односторонних технико-организационных увлечений, которые сейчас характеризуют нашу работу. Женщина внесет в автодорожские организации те элементы эффективности живой самодеятельной работы, которая, по страстным заявлениям т. Брагина, будет находить свое выражение в весомых цифрах и фактах нашего социалистического строительства.

Надо признать необходимой организацию инструктажа для обследования местных организаций. Инструктор должен на месте представлять свой

центральный орган, контролировать, и тут же давать необходимые директивы. Это очень ответственное дело, поэтому нужно умело подобрать кадр этих инструкторов. Они должны быть ответственны перед своим центральным органом и должны пользоваться высоким авторитетом, для того, чтобы правильно направлять работу местных организаций.

Здесь указывали на слабую работу Ленинградского отделения в деревне. Можно деревенской секции в составе аппарата не иметь, но деревенскую работу нужно развернуть очень широко. В деревне есть очень значительное количество бедняков и середняков, интересующихся автотракторными и дорожными вопросами. Этот активный элемент деревни надо непременно организовать. Это опорный пункт, через который Автодор легче всего может проводить в жизнь свои задачи. Через этот актив мы проникаем в совхозы и колхозы, поворачиваем их лицом к проблеме механизации и дорожного строительства. Организовать этот деревенский актив по-автодоровски — это значит сберечь для нашего социали-

стического хозяйства десятки тысяч машин и тракторов, попадающих в колхозы, значит поднять эффективность работы этих машин, это значит обеспечить бесперебойную их работу, это значит разгрузить правительственные органы от непосильных для них забот, это значит дорожное и автотракторное дело освободить от бюрократических пут. Дорожная секция Ленинградского отделения должна обратить самое серьезное внимание на этот вопрос, что нужно в резолюции четко выразить.

Вопрос о размере членских взносов для крестьян предлагаю поставить на специальное обсуждение на одном из ближайших заседаний президиума.

Представленный проект резолюции в основном пошел по стопам докладчиков и вследствие этого он является неприемлемым. Надо его радикально переделать. Резолюция должна направить дальнейшую деятельность Ленинградской организации Автодора по тем путям, которые соответствуют целям и задачам нашего общества и на которых только и оправдывается его существование.

Первомайские дни и Автодор

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ Совет Автодора разослал на места циркуляр, в котором рекомендовал в первомайские дни:

а) организовать агитколонны из автомобилей, мотоциклов и велосипедов, снабженных нашими лозунгами, плакатами и иным художественным оформлением, разъясняющим роль автотракторного и дорожного строительства в индустриализации страны.

б) провести торжественные собрания, посвященные автотракторной и дорожной пятилетке, приурочив к ним заключение договоров между округами и районами о социалистическом соревновании по дорожному строительству, ремонту и содержанию дорог, на лучшее проведение трудовой дорожной повинности и т. д. Такие договоры могут быть заключены и между колхозами, берущимися ускорить темпы дорожного строительства планово-коммунальными мероприятиями с трудовым участием колхозников в постройке новых безрельсовых путей и ремонте старых.

в) подвести окончательные итоги сбора средств в фонд моторизации Красной армии, немедленно переведа все имеющиеся суммы в журнал „За Рулем“.

Лозунги для агитколонн и плакатов:

1. Автомобиль и трактор помогут выполнить пятилетку в четыре года.

2. Пятилетка требует миллион шоферов и трактористов. Рабочие и колхозники учитесь владеть рулем!

3. Бездорожье — враг темпов социалистического строительства. Организуем массы на борьбу с бездорожьем!

4. Первого мая помните об обороне страны. Укрепляйте фонд «Шестиколесный автомобиль — Красной армии!»

5. Моторизация сухопутного и водного транспорта обеспечит темпы нашего строительства.

6. Вступайте в Автодор, помогайте осуществлять лозунг «Автомобиль — трудящимся!»

7. Автодор мобилизует массы на борьбу с бездорожьем, за механизированный транспорт. Вступайте в Автодор!

Отчеты об участии в празднествах и выполнении предложений необходимо прислать не позже 10 мая с. г. в Центральный Совет Автодора для освещения в печати.

Адрес Центрального Совета Автодора: Москва, Садово-Кудринская, 17.

Считая материалы по 1-й заочной конференции читателей „За Рулем“ чрезвычайно ценными, редакция объявляет конференцию длящейся и просит читателей продолжать присылку без марок опросных листов напечатанных в № 5 „За Рулем“.

ПОДГОТОВКА ШОФЕРОВ И МЕХАНИКОВ

НА ОДНОМ из последних заседаний президиума Центрального Совета Автодора был заслушан интересный для наших читателей доклад представителя Наркомтруда СССР о подготовке автокадров в разрезе пятилетки.

Докладчик (тов. Масленников) прежде всего отметил, что пятилетка, составленная Цудортрансом, еще не утверждена Госпланом СССР.

В этом году предполагается выпустить 19 800 автомобилей. В 1930—31 г. предполагается выпустить 45 300 машин; в 1931—32 г. — 176 тыс. машин и в 1932—33 г. — 210 тыс.

Для обслуживания этого количества машин нам потребуется следующее количество автоработников: на 1929—30 г. — 31 519 чел.; на 1930—31 г. — 81 850 чел.; на 1931—32 г. — 283 090 чел. и на последний год пятилетки — 358 150 чел. Сюда входят шоферы-водители, шоферы-механики, ремонтеры, вулканизаторы и т. д.

Для подготовки этой рабочей силы нужно будет развернуть новые школы. В 1930—31 г. новых школ предполагается открыть 34; в 1931—32 г. — 151 школу и в 1932—33 г. — 51 школу.

Если считать, что на 100 человек нужно 7 машин для учебных занятий (т. е. 5 машин будут выпускать в месяц 100 человек и 2 машины будут в запасе), то потребуется на 1930—31 г. — 3 440 машин, на 1931—32 г. — 12 тыс. машин и на 1932—33 г. — 4 тыс. машин. Предоставить все это количество машин для учебных занятий сейчас крайне трудно. Это количество сокращено и Наркомтруд запросил 200 машин для учебных целей. Это количество будет достаточно, чтобы из 100 человек — 80 проходили тренаж.

Для обучения этого количества рабочей силы потребуется вложение больших средств. Так, в 1929—30 г. потребуется 3 244 тыс. руб., в 1930—31 г. потребуется затратить 7 500 044 руб., в 1931—32 г. — 24 692 тыс. руб., в 1932—33 г. — 15 703 тыс. руб.

Наркомтруд заключил договор с акционерным обществом „Установка“ на подготовку шоферов. Обучение каждого шофера обойдется в 100—115 р. Существующие школы и курсы берут за шестимесячное обучение 125—150 р. Исходя из такого расчета, потребуется затратить для обучения шоферов низшей квалификации в 1930—31 г. — 15 млн. руб., в 1931—32 г. — 57 млн. и в 1932—33 г. — 70 млн.

Из всех существующих школ всего 15 готовят автокадры. Школы ФЗУ дадут в этом году 176 рабочих гаражного ремонта и 363 шофера-механика. Профтехнические школы и курсы выпустят в этом году 498 рабочих гаражного ремонта, шоферов-механиков — 724, шоферов-ремонтёров — 1 057. Кроме того заключен договор с „Установкой“ на подготовку 9 100 шоферов-водителей. В этот план также входит то количество, которое представит Автодор и военное ведомство. Этот вопрос прорабатывался в Пуре, где обещали дать в этом году 2 тыс. шоферов-водителей. Были учтены и безработные авто-работники на бирже труда.

Все вместе взятое количество автоработников выразится в 26 321 человек. Уже имеется разрыв с планом, но Наркомтруд считает, что

этот разрыв мы пополним путем расширения существующей сети школ.

Отчисления, которые мы будем иметь по постановлению СНК Союза, выразятся в следующей сумме: в 1929/30 г. — 2 572 тыс., в 1930/31 г. — 4 млн. руб., в 1931/32 г. — 8 400 тыс. руб. и в 1932/33 г. — 14 840 тыс. руб.

Подготовка автокадров должна вестись в следующем порядке: шоферы-механики и ремонтёры должны проходить профтехнические курсы сроком от шести месяцев до года; в школах ФЗУ будут готовиться специалисты повышенной квалификации по ремонту и по электрооборудованию со сроком обучения 2-3 года. Подготовка шоферов-водителей передана, как было сказано, акционерному обществу „Установка“ с 1½—2-месячным обучением.

По докладу тов. Масленникова развернулись чрезвычайно оживленные прения. Указывалось, что общее положение подготовки автокадров пока очень неудовлетворительное. До сих пор нет определенного хозяина, ведающего этим делом. Наркомтруд не справлялся с возложенной на него задачей. Местные отделы Наркомтруда не проявляют своего руководства по подготовке автокадров.

Надо считать крайне ненормальным, что до сих пор нет единой программы обучения.

Наркомтруд также ничего не предпринимает для обеспечения школ учебными пособиями, литературой.

С преподавательским составом дело также обстоит скверно. Надо считать совершенно ненормальным, что до сего времени не установлены единые ставки для преподавательского персонала, что влечет за собой перебежку работников с одних курсов на другие. Наркомтруд должен этим делом заняться и установить единую оплату труда педагогов.

Необходимо будет привлечь к работе Наркомпрос и МОНО. За эти два года они ничего не сделали для подготовки автокадров.

Подготовка работников высшей квалификации проходит еще хуже, чем подготовка автоработников низшей квалификации. До сих пор неизвестно, кто будет вести подготовкой работников более высокой квалификации. С этим делом запоздали на 2½ года.

2½ проц. отчислений без капитальных вложений — совершенно недостаточно. С такими средствами Наркомтруд не справится с взятой на себя задачей.

О сроке обучения в 1½—2 месяца нельзя ничего сказать положительного, ибо у нас нет опыта, и тратить большие средства на это сомнительное дело нельзя.

Многие товарищи указывали на то, что Наркомтруд в своих планах совершенно не учел 40-тысячной армии водителей-автодорожцев, которые выучились автоделу в очень тяжелых условиях и добились своей цели живым творческим энтузиазмом. Автодоровец, прошедший курс и соответствующее испытание, должен получить право управлять машиной.

После прений была выделена специальная комиссия для окончательной разработки вопроса и внесения конкретных предложений.

Как организуется автотракторный институт

АВТОДОРОВСКУЮ общественность не может не интересоваться вопросом о развертывании в Москве автотракторного втуза, который должен обеспечить кадрами нашу автотракторную промышленность.

По общей директиве ЦК и правительства о разделении втузов по отраслевым признакам и прикреплении к соответствующим хозяйственным объединениям, организуемый автотракторный институт прикреплается к ВАТО. Одной из баз для развертывания автотракторного института является бывш. Механический институт им. Ломоносова.

Все основные здания и лаборатории Ломоносовского института закрепляются за автотракторным институтом, являющимся преемником бывш. Ломоносовского института.

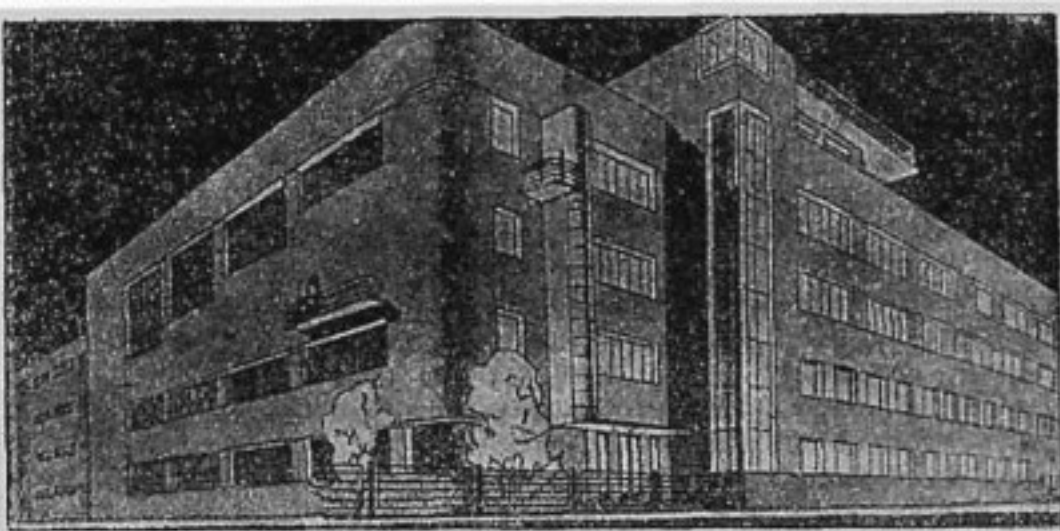
Предполагаемая структура института такова: институт состоит из двух факультетов — автомобильного и тракторного. Каждый из этих факультетов в своем составе имеет отделения: производственное, конструкторское и по технической эксплуатации. В составе факультетов предусмотрено развитие уклоны или специализации. Так, например, в производственных отделениях предполагается создать отделения по холодной и горячей обработке и по литейному делу; конструкторское отделение автомобильного факультета предполагается разделить на конструкторов по шасси и по мотору.

Предполагаемая численность студентов во вновь организуемом институте мыслится от одной тысячи человек при начале развертывания до трех тысяч по истечении 1—2 лет. Такая численность, повидимому, является наиболее рациональной для первого втуза, так как при количестве слушателей свыше этих норм будет дублирование кафедр, лабораторий и пр.

Если ограничиться тремя тысячами студентов, то при этом автотракторный институт может обеспечить ежегодный выпуск — 400—500 инженеров, что более или менее покрывает потребности автотракторной промышленности, учитывая, что наряду с основным автотракторным институтом будут также формироваться отделения и факультеты по автомобильной специальности при других втузах.

Не надо, конечно, забывать, что в части выпуска инженеров по эксплуатации, повидимому, Московскому автотракторному институту придется обслуживать потребности и других ведомств, как напр., НКПС, Местран и т. д.

Однако, необходимо отметить, что при организации автотракторного института встречаются и довольно значительные затруднения, которые нужно подвергнуть широкому обсуждению, чтобы обеспечить автотракторному институту максимальное внимание и широкую общественную поддержку и продвинуть вперед необходимые практические мероприятия.



Проект здания автотракторного института

Одним из самых серьезных препятствий является то, что на базе бывш. Ломоносовского института на ряду с автотракторным должен быть одновременно развернут и институт сельскохозяйственного машиностроения, что, безусловно, приведет к чрезвычайному переуплотнению и без того недостаточного по кубатуре помещения и создаст большие трудности в размещении учащихся и лабораторий двух самостоятельных втузов. Правда, по постановлению ликвидационно-организационной комиссии Главпромкадра, такое сожительство двух втузов признается временным, с обязательством выхода второго втуза из помещения занимаемого АТИ в течение не свыше 2 лет. Тем не менее положение угрожающее.

Необходимо также отметить, что в связи с организацией АТИ и второго втуза — института сельскохозяйственного машиностроения — форсируется капитальное строительство, предусмотренное по плану еще старым Ломоносовским институтом. Этим планом предусмотрены к постройке пять крупных корпусов с общей затратой по всему строительству и оборудованию около 14 млн. руб. в пятилетке. Сейчас приступлено к закладке основного учебного корпуса литер А, стоимостью 750 тыс. руб. и поднят вопрос о закладке лабораторного корпуса, стоимостью 250 тыс. руб.

Проведение всех этих мероприятий, если они будут достаточно регулярно финансироваться, дадут возможность в ноябре-декабре 1930 г. занять часть учебных помещений в новом корпусе.

Необходимо поэтому теперь же заострить максимальное внимание автотракторной общественности на необходимости срочного и достаточного финансирования капитального строительства АТИ. Необходимо дать себе ясный отчет, что совершенно недопустимо при отпуске огромных сумм на строительство промышленности не уделять достаточного внимания нуждам втузов, которые должны явиться кузницами для выковывания новых кадров командиров нашей будущей промышленности.

То жалкое финансовое питание, которое получало до сих пор наше высшее автообразование, то ничтожное внимание, которое уделялось до сих пор этому вопросу является позорным явлением и совершенно немыслимым при наших темпах развертывания промышленности.

АТИ должен быть обеспечен максимальным вниманием, чтобы он в короткий срок мог дать стране достаточное количество специалистов соответствующей квалификации.

ДИЗЕЛЬМОТОР на ТРАКТОРЕ

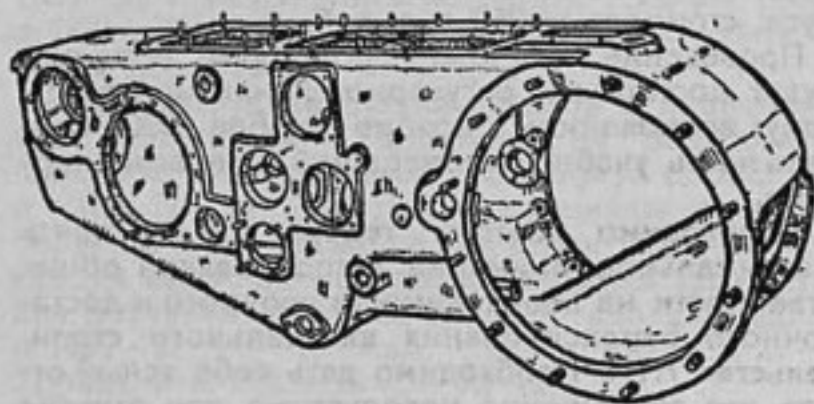
ИЗ ВСЕХ тракторов средней мощности, выпущенных немецкой индустрией за последние годы, трактор с дизельмотором заслуживает особого внимания.

Мы приводим подробное описание этого трактора, имеющегося в двух видах: сельскохозяйственного и городского тягача. Следует заметить, что как собственно-трактор, так и тягач представляют собой одну и ту же конструкцию, отличаясь друг от друга шинами, тормозами и другими мелочами.

Трактор в его нормальном виде (см. рис.) особой рамы не имеет. Кожух, заключающий в себе спереди одноцилиндровый мотор, а сзади соединенную в один блок трехходовую коробку скоростей, увеличен сзади, захватывает заднюю ось и образует полностью закрытый корпус машины.

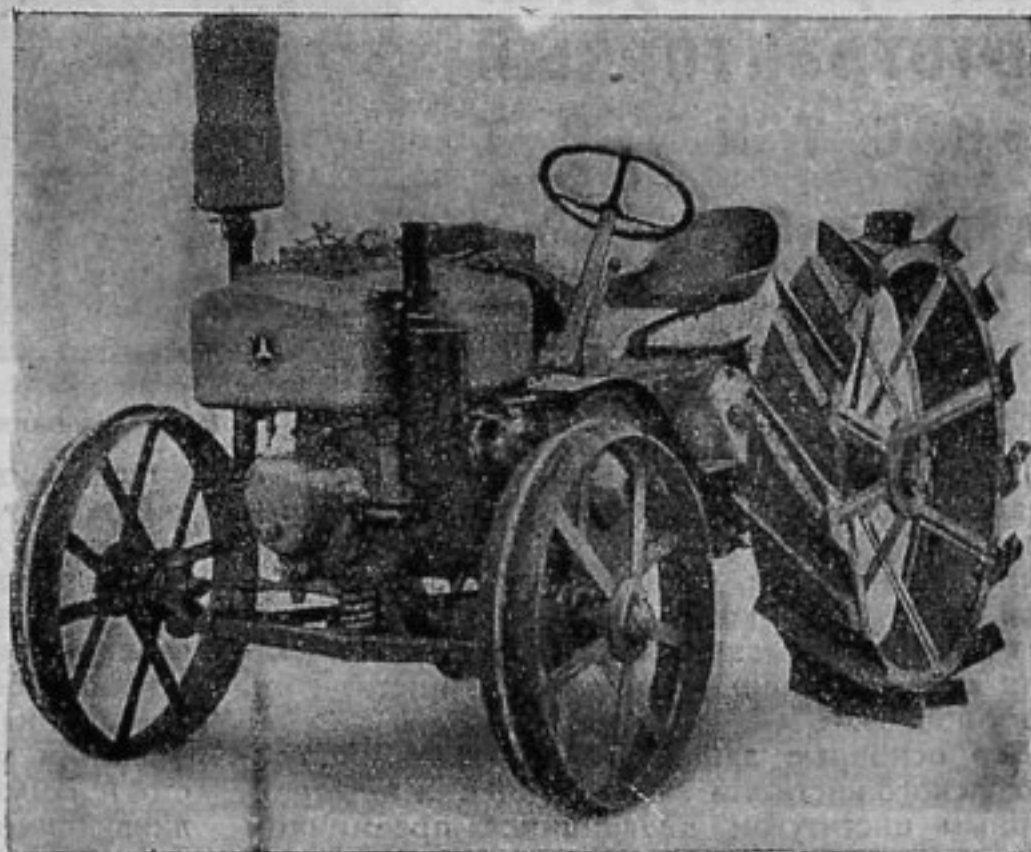
Силовая передача осуществляется сцеплением, вмонтированным в левое маховое колесо, коробкой скоростей, и далее через уравниватель и передаточный привод передается отдельно на каждое заднее колесо. Управление обычного типа — червячное, находится в середине перед местом водителя. Как в тракторе, так и в городском тягаче имеется приводящийся в движение рукой тормозной механизм; городской тягач имеет кроме того ножной тормоз „Серво“, действующий на тормозные барабаны обоих задних колес.

Для того чтобы получить ясное представление о целесообразности конструкции трактора, отдельно изображен (см. рис.) картер двигателя, заменяющий обычно применяемую раму.



Картер дизельного трактора, заменяющий раму

Два больших отверстия в его задней части служат для местоположения задней оси, благодаря чему трактор имеет отличную сопротивляемость и долговечность, которые едва ли присущи вообще тягачам без рамы; с другой стороны, этим обусловлено то преимущество, что все особенно важные части закрыты и хорошо защищены от таких вредных внешних влияний, как пыль, грязь и т. д. Для того же, чтобы легко можно было контролировать состояние механизмов передачи, сверху в картере имеются две большие, снимающиеся в несколько минут крышки (см. рис.), по удалению которых легко осуществляется до-



Общий вид 25-сильного трактора „Мерседес-Бенц“ с дизелем

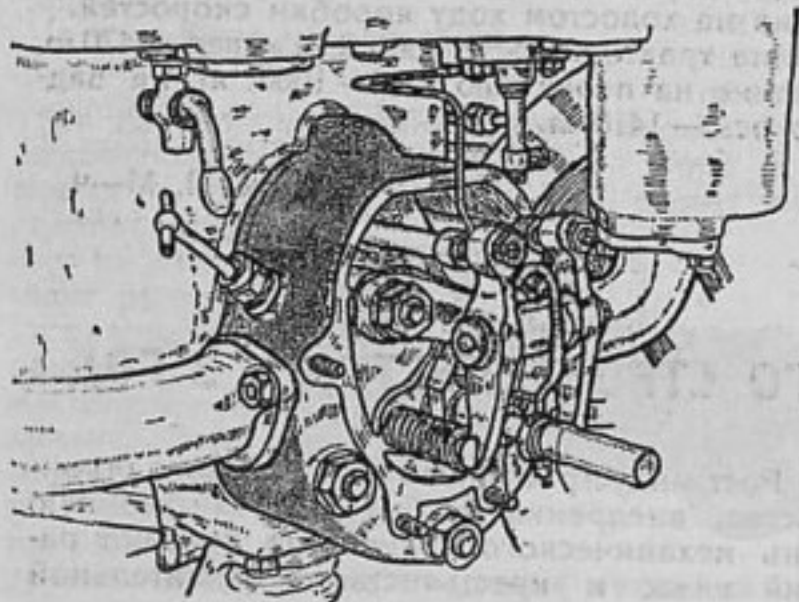
ступ к коленчатому валу, коробке скоростей, уравнителю и передаточному приводу. Это представляет очень ценное новшество к конструкции тягачей.

Отверстие, которое имеется в передней части картера (см. рис.) служит местом для мотора. Мотор представляет горизонтальный дизель с водяным охлаждением, одноцилиндровый, особой конструкции, развивающий уже при 800 оборотах в минуту мощность в 26 л.с. Он работает по принципу дизеля с предварительной камерой. При этом, перед впрыскиванием горючего, воздух в цилиндре, сжатый поршнем, нагревается до 550°C и горючее по впрыскивании немедленно загорается. Перед камерой сгорания цилиндра имеется маленькая предварительная камера, постоянно с ней сообщающаяся. Горючее подается помпой в определенные промежутки времени в эту предварительную камеру, где оно тотчас же загорается, войдя в соприкосновение с высоко сжатым и нагретым воздухом. В предварительной камере образуется более высокое давление, чем в цилиндре, благодаря которому ее содержимое вдувается в цилиндр, где сгорает полностью. Для того чтобы достичь притока свежего воздуха в цилиндр и дать выход из него сгоревшим газам, в находящейся спереди, снимающейся и выступающей крышке цилиндра имеются два клапана — всасывающий и выхлопной.

На третьем рис. изображена головка цилиндра со снятой крышкой, при чем ясно видны левый всасывающий и правый выхлопной клапаны. Оба клапана висят в снимающейся головке цилиндра и приводятся в движение кулачковым валом посредством коромысел и длинных тяг. Между обоими клапанами выступает распылитель, через который эта помпа впрыскивает горючее в тонко распыленном виде в предварительную камеру. К цилиндру примыкают: слева — всасывающая, справа — выхлопная трубы.

Коленчатый вал идет поперек картера, что связано с горизонтальным расположением мотора, и работает на двух подшипниках. Рабочее пространство поршня в цилиндре представляет собой сменную втулку, вставленную в блок цилиндра. Снаружи картера на коленчатом валу с обеих сторон укреплены маховики. На правом имеется муфта и рукоятка для пуска мотора, на левом находится фрикционное сцепление.

Кулачковый вал лежит также поперек по отношению к направлению мотора и приводится в движение зубчатками от коленчатого вала. При пуске мотора, благодаря особому устройству, кулачок под выхлопным клапаном заставляет его находиться открытым, вследствие



Головка одноцилиндрового дизеля со снятой крышкой

чего сильно падает сжатие и пуск мотора облегчается. Топливный насос также приводится в движение кулачковым валом и всасывает горючее из резервуара, помещающегося над крышкой цилиндра. Находящийся на кулачковом валу регулятор автоматически поддерживает желаемое число оборотов даже при меняющейся нагрузке. При помощи ножного рычага, находящегося слева у места водителя, можно менять натяжение пружины регулятора и таким образом изменять число оборотов мотора между 300 и 800.

Охлаждение производится испарением. Для этой цели над цилиндром имеется большой резервуар. Текущая отсюда в мотор вода нагревается о горячие стенки цилиндра и испаряется. Для наполнения резервуара в нем сверху есть закрытое легко снимающейся крышкой большое отверстие снабженное фильтром. На рис. справа видна всасывающая труба, сильно удлиненная кверху, для того, чтобы при пыльных полевых работах всасывался по возможности чистый воздух из воздушного слоя, лежащего выше и не столь пыльного.

У городского тягача всасывающая труба не должна быть так велика. В обоих случаях сверху трубы находится воздушный фильтр, у трактора — фильтр „Дельбаг“, комбинированный с суконным фильтром, у городского тягача — фильтр фирмы „Хирт“. Справа на рис. показана также несколько приподнятая кверху выхлопная труба.

Смазка происходит под давлением и выполняется исключительно тщательно, что редко встречается у тракторов. В передней нижней части картера, служащей масляной ванной, на-

ходится масляная помпа, приводящаяся в движение коленчатым валом, которая всасывает масло через фильтр и через регулирующий клапан подает его в маслопровод, подводящий его к обоим главным подшипникам коленчатого вала и отдельным подшипникам в коробке скоростей. Для того чтобы давление масла не подымалось чрезмерно, в маслопроводе имеется шаровой клапан, снабженный пружиной. Часть масла течет к масляному фильтру, находящемуся на задней стороне водяного резервуара, где оно тщательно очищается от грязи. Помещенный у фильтра манометр точно показывает давление в маслопроводе. Для смазки шатунного подшипника и поршневого пальца на одном из плеч вала имеется маслоуловитель, в который собирается масло, попадающее затем, благодаря центробежной силе, через отверстие в шатунный подшипник и через маслопровод к поршневому пальцу.

Как видно из всего описания, мотор тягача отличается особой простотой. Части, которые в работе трактора легко могут портиться (карбюратор, магнето, свечи) — исключены. Отсюда — большая надежность в работе, которая повышается еще отдельными конструктивными тонкостями.

Включение различных передач — трех передних и одной заднего хода — осуществляется при помощи рукоятки с шарообразной головкой.

Передняя ось трактора сделана качающейся, так что даже на неровной местности он стоит на всех четырех колесах. По середине она снабжена сильной винтовой пружиной, являющейся одной из трех подвижных опор, на которых крепится картер мотора. Колебания пружины воспринимаются амортизатором.

Для скрепления с грузовой прицепкой у городского на вилка с ре время как у тра ственно низко для сцепления ми орудиями

ния с грузовой прицеп- го тягача сзади укрепле- зиновыми буферами, в то ктора имеется соответ- расположенный крюк с сельскохозяйственны-



Вид дизельного трактора спереди; видна подвеска передней оси, а также резервуар с горючим и водой

Понятно, что даже самый сильный мотор может отдать для создания тянущего усилия такую часть своей мощности, какую позволят ведущие колеса, без завязания их в грунте. Здесь, конечно, при одном и том же характере почвы играют роль: величина колес, форма и расположение накладок, так же, как и общий вес трактора.

При одинаковом давлении на почву применением больших колес, снабженных соответственно более улучшенными накладками и допускающих больший общий вес машины, можно увеличить на 40—50% коэффициент полезного действия по сравнению с трактором одинаковой мощности, но с меньшими колесами.

Городской тягач снабжен эластичными шинами, сзади двойными, в то время как трактор имеет плоские железные колеса, с закрепленными на них угловыми накладками.

При работе в болотистых местах давление на почву может быть уменьшено применением еще более широких колес.

Описываемый тягач, дающий большую полезную мощность, может иметь самое разнообразное применение при весьма низких эксплуатационных расходах. На хорошей ровной дороге он может тянуть груз до 60 т. Три возможных скорости дают 4, 7, 8 и 12 км в час при 5 км скорости заднего хода.

Так как мотор потребляет дешевые сорта топлива, расходы на него в течение дня составляют по немецким ценам не более 3 марок.

Трактор может обрабатывать в день, при пахоте от 20 до 25 моргов (морг равняется 2550 кв. м), при сеянии от 10 до 12 моргов, при бороновании от 25 до 30 моргов, т.е. столько же сколько могли бы сделать 10—12 лошадей; расход горючего (по немецким ценам) составляет соответственно 25—30, 50—60, 20—25 пфенигов за морг.

Если трактор должен приводить в действие молотилку, соломорезку или сноповязалку, то на правой стороне, на продолжение главного вала коробки скоростей надевается ременной шкив, который работает при включении сцепления на холостом ходу коробки скоростей.

Длина трактора составляет 2,94 м, вес—2470 кг, давление на переднюю ось—1060 кг, на заднюю ось—1410 кг.

Инж. П. М—ч

ОСУЩЕСТВИМ ПЯТИЛЕТКУ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА в 3 ГОДА

ДОРОЖНЫЕ секции отделений Автодора находятся в крайне тяжелом положении, которое характеризуется почти полной бездеятельностью их, непригодностью к выполнению текущих задач, явным отставанием от темпов.

Основная причина, определившая такое состояние дорожных секций, заключается в том, что в большинстве случаев наблюдалась систематическая подмена общественной автодорожной работы—работой ведомственных дорожных органов.

Кризис дорожных органов, объяснявшийся до последнего времени отсутствием четких планов и перспектив работы, неумением реально ставить и разрешать вопросы дорожного строительства, механически нашел отражение и в работе дорожных секций. Руководители дорожных секций Автодора не создали общественного актива, не мобилизовали на общественную борьбу с бездорожьем широких масс.

Лишенные общественной поддержки, оторванные от масс, дорожные секции, замыкаясь в себе, боялись самокритики и общественного контроля; они не были фактически общественно-организующими центрами, а потому оставалась неиспользованной общественная энергия.

Между тем эта энергия есть. На местах проводится грандиозная работа крестьянства по ликвидации „грязевой блокады“. В некоторых районах советская общественность берет за осуществление дорожной пятилетки в 2—3 года.

Особенно показательным в этом отношении является Острогжское отделение Автодора (ЦЧО). Крестьянство района, насчитывающее 180 тыс. человек, своим непосредственным трудовым участием строит 2500 км грунтовых дорог, что по масштабам превышает пятилетнюю программу дорожного строительства в этом районе сплошной коллективизации. Такие же сведения идут из Аткарска и ряда других мест.

Бездействие дорожных секций в наших условиях преступно, ему должен быть положен ко-

нец. Рост индустриального и колхозного строительства, внедрение в быт и хозяйственную жизнь механического транспорта толкают рабочий класс и крестьянство к решительной борьбе за хорошую дорогу.

Совет о-ва Автодор предлагает всем отделениям автономных республик, краевым, областным, окружным и районным, немедленно проверить персональный состав дорожных секций, реорганизовать их, а в случае необходимости распустить, создав их заново.

Помните, что пятилетка требует 5 млрд. руб. на дорожное строительство. Из них не менее 2 млрд. должно дать государству население своим трудовым участием в дорожных работах. Эту большую и почетную задачу Автодор должен взять на себя, выступив организатором ответственности, мобилизуя трудовую энергию масс.

Дорожная секция Совета о-ва реорганизована. Состав ее расширен за счет привлечения рабочих общественников, красноармейцев и представителей организаций, связанных с дорожным строительством. Намечен четкий план, новые формы и методы работы, могущие обеспечить решительное переключение дорожных секций на мобилизацию общественных сил для борьбы на дорожном фронте.

Будем надеяться, что наиболее важное звено автодорожной работы—дорожные секции—заработают по новому, боевыми темпами, что решение ноябрьского пленума ЦК о ликвидации узкого места социалистического строительства—бездорожья, поддержанное энтузиазмом автодорожских масс, будет действительно выполнено в кратчайший срок.

Лозунгом дорожных секций отныне должно стать: „Осуществим пятилетку дорожного строительства в 3 года“.

К этому зовет вас вся страна, этого требуют темпы.

Итак, за дело!

Зам. пред. Совета общества Дмитриев
Пред. дорожной секции Дробнис

ТИПЫ КУЗОВОВ У ФОРДА И У НАС



„Форд А“—„родстер“

1929 г., не смотря на падение выпуска в декабре истекшего года до 36 тысяч единиц, Форд построил 1 988 тыс. машин, вернувшись к своей старой двухмиллионной норме. В 1930 г. Форд собирается побить этот рекорд, что может быть сделает, если ему не помешает развертывающийся общий промышленный кризис. Этот кризис бьет по Форду меньше всех других автозаводчиков, но все же удары его чувствительны и для него.



„Форд А“—„седан“ четырехдверный

В данном случае, впрочем, мы не хотим касаться абсолютных масштабов фордовского производства, а разоблачить другой интересный вопрос: каковы типы машин, выпускаемых Фордом, понимая под типами преимущественно различные виды кузовов. Вот таблица за 1929 год, любезно сообщенная нам компанией Форда.



„Форд А“—„Тюдор“ двухдверный

	В % от всего вы- пуска
Фазтон (открытая 5-мест. машина)	4,6
Родстер („дорожная“—2-мест., откр. машина)	10,5
Стандарт-купэ (2-местная, закрытая)	9,4
„Деловое“ купэ (то же)	2,6
Спорт-купэ (2-мест. закр., с 2 откидными до- полнит. сидениями сзади)	7,1
Кабриолет (то же, но со спускающимся вер- хом)	0,9
Двухдверный (Тюдор) седан (закр., 5-местный)	29,2
Четырехдверный (Форд) седан (закр., 5-мест- ный) 2 окна	8,6
То же, 3 окна	2,8
Городской седан (4 двери, 3 окна, лучшая от- делка)	4,7
Городской экипаж (тип лимузина)	0,1
Такси	0,2
Коммерческие экипажи на шасси модели „А“	8,1
Грузовики (модель „АА“)	11,8
	100,0

Эта статистика весьма интересна для нас. Первое, что мы здесь можем отметить, это исключительно низкий (с нашей точки зрения) процент грузовиков: их было выпущено всего 11,8% от общей суммы продукции. Модель „А“ (легковое шасси) составляет 88,2% всей суммы выпуска. Правда, из этих 88,2% еще 8,1% отделяется на коммерческие экипажи, т.е. на по-

лугрузовики („pick-up“), фургончики для развоза товаров, санитарные каретки, поставленные на легковые шасси. Но если отделить и эти дополнительные восемь процентов, мы получаем в круглых цифрах 80% легковых и 20% грузовых и специальных машин. У нас же до сих пор многие настаивают на соотношении едва ли не обратном.

Во-вторых, интересно следующее. Наиболее распространенный у нас тип легковой машины—открытый фургон—составляет всего 4,6% от фордовского производства, а всего около 90 тыс. машин из числа двух миллионов. Почти половина его идет на экспорт, и в Америке, а равно и в Канаде сейчас трудно встретить этот тип машины. У нас же многие настаивают на том, чтобы все легковые машины были открытыми, неправильно ссылаясь на климат, дорожные условия и пр.

В третьих, интересно отметить, что если мы сложим вместе фазтоны и родстеры, как открытый тип пассажирских машин, получается всего 15% от всей массы продукции и 19% от общего выпуска пассажирских машин. 81% легковых экипажей у Форда вырабатывается с закрытыми кузовами¹⁾. А у нас склонны стоять на устарелой точке зрения, что закрытых машин нам не нужно вовсе.

В четвертых, любопытна большая распространенность маломестных машин. К ним относятся родстер, все виды купэ и кабриолет. Из них три типа (родстер, стандарт-купэ, деловое купэ), охватывающие 22% всего выпуска (и 27% всех пассажирских машин) вмещают только двух пассажиров. Два других типа (спорт-купэ и кабриолет) в основе являются 2-местными, но имеют еще два запасных откидных места сзади. С добавлением этих двух видов маломестные машины составляют



„Форд А“—„купэ“ закрытое

¹⁾ Кабриолет представляет собой переходный тип от закрытой машины к открытой, хотя в основе он есть разновидность закрытого купэ. Если добавить и кабриолет к открытым машинам, общая доля их ко всей продукции пассажирских машин подымается до 20 процентов.



„Форд А“—„спорт-купэ“

почти 30% всего выпуска и около 37% всех пассажирских автомобилей. Здесь сказывается не столько капиталистический индивидуализм, сколько огромная распространенность автомобиля, приближение к норме — «один взрослый человек (или два) — одна машина». С приближением к этой норме значение многоместных машин падает. Для нас, во всяком случае, пока это не является образцом.

Последнее, что интересно подсчитать, это распространенность различных типов закрытых кузовов. Их можно разбить на три группы, характеризующиеся такими цифрами:

	% от всего выпуска	% от числа закрытых машин
1. Маломестные закрытые машины (Стандарт-купэ, «деловое» купэ, спорт-купэ, кабриолет)	19,4	29,9
2. Двухдверный седан	29,2	45,1
3. Четырехдверный седан (включая городской седан и городской экипаж)	16,2	25,0

Оказывается, что двухдверный седан (т.е. каретка, где слева имеется дверь для шофера, справа дверь для пассажиров, при чем переднее пассажирское сидение для пропуска пассажиров на задние места откидывается вперед) составляет 45% всех закрытых машин. Маломестные машины также имеют две двери. В об-

щем 75% всех закрытых машин являются двухдверными и лишь одна четверть — более дорогими четырехдверными. А у нас люди, пришедшие к пониманию того, что нам нужна закрытая машина, постоянно ударяются в критику двухдверной «ловушки», из которой вылезать надо «через голову соседа» и пр. Они требуют четырехдверной машины, которая оказывается мало распространена и в Америке.

Выводы? Они, конечно, требуют обоснования не только статистического, но и технического, а также финансово-экономического. Однако, их правильно намечает уже разбор статистических данных, и они таковы:

1. Нам надо делать побольше легковых машин и меньше перегибать палку в сторону грузовиков.

2. Нам надо сразу начать выпускать не одни открытые, а также и закрытые машины.

3. Из закрытых машин нам надо пустить в ход «тюдор-седан», двухдверную пятиместную закрытую машину, как второй основной тип рядом с «фазтоном».

Н. Осинский

Виндзор, Онтарио, Канада

2 500 КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ СТРОИТСЯ КОЛХОЗНИКАМИ

НЕДАРНО в Москву вернулась ударная бригада Главдортранса РСФСР, выезжавшая обследовать положение с постройкой 2500 км грунтовых дорог (в порядке трудгужповинности колхозников), намеченной в этом строительном сезоне в Острогжском округе.

В дополнение к уже принятым окружкомом и окрисполкомом решениям, бригада признала необходимым, чтобы Острогжский окрдортранс, еще до начала строительного сезона, провел ряд районных совещаний, с участием председателей сельсоветов, уполномоченных колхозов и районных техников по проработке вопросов трудового участия сельсоветов, колхозов и населения в предстоящем строительстве. Соответствующие доклады должны быть поставлены и на открытых собраниях сел и колхозов.

При обследовании выяснилось, что наличного техперсонала окрдортранса совершенно недостаточно. Для выполнения намеченной программы строительства его придется пополнить 20 изыскателями, 5 руководителями механизированных отрядов, 17 гредеристами и 10 трактористами.

Большой объем механизированных работ потребует безотлагательной командировки на машинные работы, производимые Московским облдортрансом, хотя бы одного инженера и одного техника.

Одновременно должны быть приняты меры к проведению технических изысканий и составлению проектов работ, чтобы обеспечить бесперебойное производство намеченного дорожного строительства.

Отсутствие данных о грузонапряженности дорог не позволяет правильно разрешить вопрос об их типах. Поэтому в текущем году

придется ограничиться профилированием полотно грунтовок машинным способом.

Окрдортодел должен будет договориться с отдельными колхозами и совхозами о взятии под охрану и наблюдение (в порядке шефства или соцсоревнования) отдельных трактов с находящимися на них искусственными сооружениями. Для руководства этим делом придется выделить особых уполномоченных.

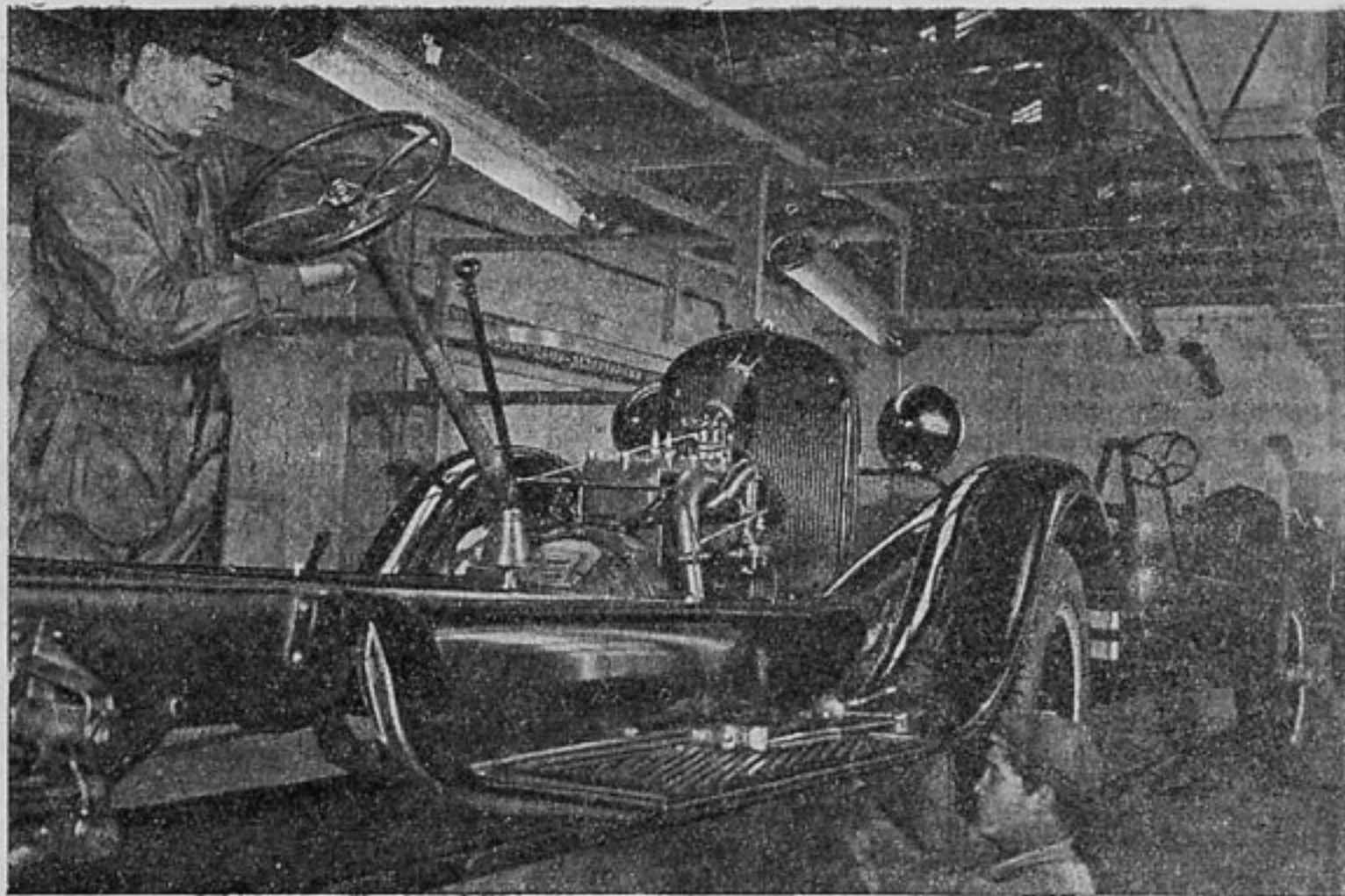
В процессе обследования бригада обнаружила также, что реки еще недостаточно энергично готовятся к проведению трудгужповинности.

Окрдортранс должен будет привлечь к долевному участию в финансировании строительства промышленности и кооперацию, в случаях, если им предстоит пользоваться теми или иными строящимися дорогами.

В общем, бригада пришла к заключению, что при своевременном устранении отмеченных ею недостатков план постройки 2500 км грунтовых дорог машинным способом в порядке трудгужповинности является вполне реальным.

Со своей стороны и автодорожники должны будут уделить максимальное внимание этому первому и в высшей степени показательному опыту применения трудгужповинности в колхозах.

Между тем некоторые обстоятельства уже сигнализируют опасность. План проведения трудгужповинности до сих пор еще не увязан с местными организациями, до настоящего момента не выявлена точно потребность в необходимом оборудовании и рабгужсиле. Надо теперь же принять все меры, чтобы строительство велось в строго плановом порядке, чтобы начатые на каком-либо маршруте работы были обязательно доведены до конца в текущем же году с обеспечением сквозного движения.



Нижегородский автосборочный завод. Сборка „Фордов“ на конвейере

Фото А. Шайхета

Б. Минц

Обсуждаем достоинства и недостатки „Форда А“

ПРОДОЛЖАЕМ нашу сводку (см. „За Рулем“ № 7, стр. 18) предложений практических работников автодела о желательных изменениях в Форде „А“, полученных редакцией „За Рулем“.

6. Д. Хвостов (г. Баку) считает, что одна из причин порчи распределителя та, что конденсатор скоро приходит в негодность. Показательно, что после замены его другим конденсатором нормальная работа распределителя возобновляется.

Тов. Мурашкин (Борисоглебск) полагает, что порча конденсатора происходит от его нагрева. Чтобы предотвратить это, он предлагает конденсатор перенести на другое место.

Мы отвечаем:

Конденсатор, конечно, может портиться от нагрева. Но перенос его на другое место нецелесообразен по той причине, что это удорожит стоимость распределителя (потребуется дополнительно тянуть к нему провод).

Кроме того, конденсатор там, где он помещен сейчас, предохранен от попадания влаги и грязи; в случае переноса достигнуть этого труднее.

Правильным будет оставить конденсатор внутри распределителя и позаботиться, чтобы, во-первых, масса, которой заливается конденсатор, выдерживала повышение температуры, а во-вторых, не допускать перегрева двигателя — не перегружать его, ехать с нормальной скоростью и т. д.

7. П. Хишко (Дон. округ) отмечает: шестивольтовый аккумулятор при загородной езде дает малый свет, отчего происходят аварии;

двенадцативольтовая динамо даст больше света.

Если т. Хишко думает, что при наличии ламп одной и той же мощности, но разного напряжения — 6 и 12 вольт, двенадцативольтовая будет гореть ярче, он ошибается.

Сила света лампы при нормальных условиях, как известно, зависит от рассчитанной ее мощности, т. е. если мы имеем две лампы, одна на шесть вольт, а другая на двенадцать по пяти ватт обе, то независимо от того, что одна рассчитана на напряжение двойное, световой поток их будет почти один и тот же.

Вопрос о том, какое напряжение — шесть или двенадцать вольт — принять для автомобилей, является спорным; об этом достаточно много говорят как у нас, так и за границей.

В виду важности этого вопроса, мы предполагаем его разобрать отдельно, с точки зрения не только одного освещения. В частности же, по данному вопросу мы должны сказать, что при правильном расчете всей цепи электрооборудования, разница между двенадцативольтовой и шестивольтовой системами сказываться на освещении не будет и практически двенадцативольтовая система никаких преимуществ перед шестивольтовой иметь не будет.

8. А. Иванов (г. Петрозаводск) считает, что в дороге может отвернуться пробка у картера, и шофер, сидя за рулем, не будет знать, что у него утекает масло. Поэтому автор считает необходимой установку на щите масляного монометра.

Конечно, установка указателя уровня масла была бы полезна. Но нужно принять во вни-

мание, что стремление к выпуску максимально дешевой машины требует отказа от всего того, что является хоть сколько-нибудь роскошью.

Случай, о котором пишет т. Иванов, конечно, может быть, но не в массовом масштабе. Застраховать себя от случайности при стремлении к дешевой машине мы не можем, поэтому целесообразность установки указателя уровня масла на щитке сомнительна.

9. П. Хишко (Дон. округ) предлагает установить на щитке часы.

Часть машин, конечно, желательно снабдить часами. Форд устанавливает их на более дорогих машинах. Но, как мы говорили раньше, поскольку это является известной роскошью, установка часов на всех машинах не обязательна.

10. А. Парисс (Москва) и А. Скворцов (Ростов-на-Дону) указывают: штанга выключателя освещения заедает и поворачивается вместе с рулем, то включая, то выключая свет; кроме того, в виду расположения контактов выключателя освещения в низком месте происходит загрязнение их.

Тов. Ланцман (с.-х. к. „Вато-Ново“ в Крыму) тоже считает, что выключатель освещения надо выполнить по-иному и не на руле.

Тов. Тимошенко (Сибкрай, Славгород), наоборот, пишет, что устройство выключателя на рулевой колонке очень удобно, так как иначе приходится для того, чтобы выключить свет или при встрече — полусвет, согнуться в три погибели.

Устройство выключателя освещения на руле является безусловно удобным и изменение его не является рациональным.

Что касается заедания штанги, то это небольшим изменением можно устранить.

Загрязнение контактов выключателя действительно происходит и избежать его трудней. Но так как, в виду малого напряжения, это является не особенно опасным, то с этим можно помириться. Конечно, в данном случае также возможно сделать значительные улучшения в конструкции, не особенно удорожая ее.

11. И. Тимошенко (Сибкрай, Славгород) и Н. Франк (Ташкент) пишут: нет возможности выключить освещение, стартер и сигнал; во время стоянки бывают случаи, что посторонние, осматривая машину, нажимают на выключатель стартера при выключенном зажигании, что ведет к разряду батарей.

Мы отвечаем:

Конечно, такое положение очень неприятно, в особенности если нет поблизости зарядной станции. Но застраховать себя от различных случаев невозможно вообще, и особенно в такой дешевой машине, как „Форд“.

Улучшения и дополнения в машине могут быть произведены только такие, которые давали бы значительный эффект при малых затратах. Про предлагаемое улучшение, конечно, нельзя сказать этого, так как ни первому, ни второму условию оно не удовлетворяет.

ОБЛАСТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ЮНЫХ ДРУЗЕЙ АВТОДОРА

Первая областная конференция пионеров и школьников „Юных друзей Автодора“ решила организовать группы юных друзей Автодора при пионербазах, школах, детдомах и пионерклубах. В группы ЮДА будут приниматься пионеры, школьники и неорганизованные ребята от 10 до 16 лет. Членские взносы решено взимать в размере 5 коп. за квартал, т.-е. 20 коп. в год, вступительный взнос — 5 коп.

Конференция постановила просить ЦС Автодора принимать школьников старше 16 лет в действительные члены Автодора и выделить 30% из своих средств на автодоровскую работу с пионерами, школьниками и другими детьми.

Всем городским пионеротрядам, уезжающим в лагери, будет дано задание организовать деревенские ячейки ЮДА и провести агитацию по вовлечению крестьян в Автодор, по разъяснению труддорповинности и распространению билетов 2-ой автолотереи. Пионеротряды должны будут также организовать в деревне показательные дорожные участки и взять шефство над ними.

В лагерях пионеры будут ремонтировать дороги, мосты и помогать колхозам в дорожном строительстве. В Парке Культуры и Отдыха предложено устроить клуб ЮДА, создав при нем детский автодром с детскими же машинами для проката.

НЕОБХОДИМО МАССОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО ЛОДОЧНЫХ МОТОРОВ

На докладную записку комиссии по моторостроению при секции зимнего и водного моторного транспорта Автодора об организации массового производства лодочных моторов, (см. за „Рулем“ №7), поданную во все заинтересованные наркоматы и ВСНХ, группа рационализации промышленности НК РКИ дала свое заключение.

Вседоводы о необходимости постройки моторных судов группа признала заслуживающими внимания.

Отмечено также, что докладная записка не учла опыт бельгийцев на водных системах Конго в отношении перехода на газогенераторы. Рекомендуются обратить особое внимание на использование моторов типа „ФП“, „Интернационал“ и „Форд“. С этой целью в 1930/31 г. должно быть выделено из основных программ 200 двигателей это-

го типа и организована постройка для них реверсивной муфты и винтов на одном из заводов, строящих оборудование для шахт, а также на судоремонтных заводах.

В программу заводов, имеющих опыт постройки малых двигателей внутреннего сгорания, по мнению группы, должна быть включена постройка двигателей для судов малого тоннажа, а при проектировании мотоциклетного завода следует включить в его производственную программу постройку двух типов подвесных моторов („забортных“, напр., типа „Эвинруд“).

Лодочные двигатели типа „ФП“, „Интернационал“ и „Форд“ должны поступать на заводы, собирающие корпус, с начала 1930/31 г. с таким расчетом, чтобы к весенней кампании 1931 г. на ходу было не менее 1000 лодок с моторами нашей постройки и сборки.

Советская простота и американская мудрость

История одного усовершенствования

ПЕСНЯ о мудреце — англичанине, который чтобы работе помочь, изобрел за машиной машину, имеет в виду скорее американца. Что у нас говорят об английском изобретательстве? Ровным счетом — ничего! А об Америке — да там что ни человек, то Эдисон. И если попадется под руку какая-нибудь мудреная штука, то уж всякий непременно походит вокруг, посмотрит и скажет многозначительно:

— Н-да-с... Американская штучка!

Можно поручиться головой, что именно так было, когда, около пяти лет назад, на „Красный Путиловец“ был доставлен первый трактор „Фордзон“ для образца. Надо же поучиться у американца! Ребята ходили вокруг „Фордзона“, с почтением поглядывали и языком прищелкивали:

— Американская штучка!

А потом начали, все больше увлекаясь, учиться делать советские „Фордзоны“.

С почтением делали американскую, штучку, чтобы ни сучка, ни задоринки не было. Если литье, чтобы ни малейшей раковинки; чуть что — брак! Штриховка цилиндров — „на ять“. Каждая мелочь, каждая деталь — чтобы так, как у американца. Радиатор — чтобы каждая тоненькая трубочка...

Но тут-то и получилась загвоздка. Американцу легко делать такие радиаторы. А у нас, при наших условиях, такая система радиатора — дело не подходящее. Сделать, конечно, сделаем такие тоненькие трубочки, но насчет материала туго. Изготавливать новые материалы для этого — длительная история, а нам некогда: поля ждут тракторов. Задание, план...

Пришлось краснопутиловцам крепко задуматься. Вот если от одной системы радиатора взять такую-то часть, а от второй — другую часть, а там еще добавить... выйдет, пожалуй, проще.

Попробовали — и сделали.

Так получился американский „Фордзон“ с советским радиатором системы „Красного Путиловца“.

Кто изобрел эту систему? Да никто в отдельности: изобрел коллектив, имя которому „Красный Путиловец“. И при этом в глубине души потрухивал: не оскандалимся ли перед американцами? Ладно ли выйдет американская штучка с советским добавлением?

Шли годы. „Красный Путиловец“ увеличивал и увеличивал производство тракторов. Амери-

канские „Фордзоны“ с советским радиатором уже тысячами разгуливали по полям. Работали вполне исправно; кажется, не оконфузились перед американцем...

А недавно приезжал и сам американец, фордовский инженер Мак-Грегор. Приезжал проверить, как мы делаем „Фордзоны“, поконсультировать, поинструктировать.

На „Красном Путиловце“ выкатили перед гостем свеженький „Фордзон“ собственного производства. Легко себе представить, с каким снисходительным видом приступил фордовский великий инженер к осмотру; полудикари, напутали верно что-нибудь... придется повозиться.

Ясно, что и среди краснопутиловцев не обошлось без волнения: что скажет американский учитель и критик?

И вдруг — на челе строгого критика изумление:

— Что это за радиатор? Откуда взяли?

Вероятно кое у кого и сердце ушло в пятки. Готово! Оскандалились! Разделает под орех!

А фордовский великий инженер недоуменно рассматривал все детали радиатора краснопутиловской системы, ощупал руками — и сказал:

— Да, это действительно проще и лучше чем у нас!

Ф-фу! Отлегло от сердца...

С еще большим изумлением американец узнал историю появления краснопутиловской системы радиатора. Совсем не по американски. Даже непонятно для американца: что такое коллективная мысль? Там, если у кого в голове зародилась хоть маленькая мыслишка, он норовит моментально запатентовать ее и в деньги обратить. Изменил шляпку гвоздя — и готов патент, и клади деньги на бочку! А тут — целая система радиатора — и никакого автора.

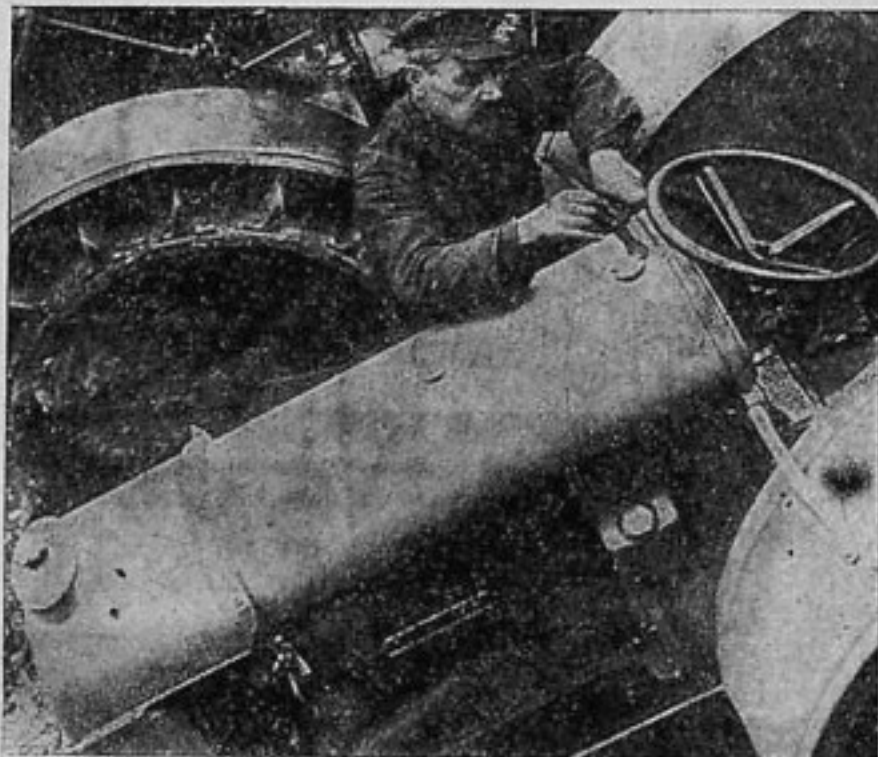
Но американцы — народ деловой и дельную мысль оценить могут. И потому инженер Мак-Грегор тут-же дал заказ на изготовление пятнадцати радиаторов системы „Красного Путиловца“:

— Вышлите в Ирландию на фордовский завод. Научу там делать ваши радиаторы!

Осмотрел Мак-Грегор все остальные детали краснопутиловского „Фордзона“, присутствовал при испытании новых машин. И опять удивился.

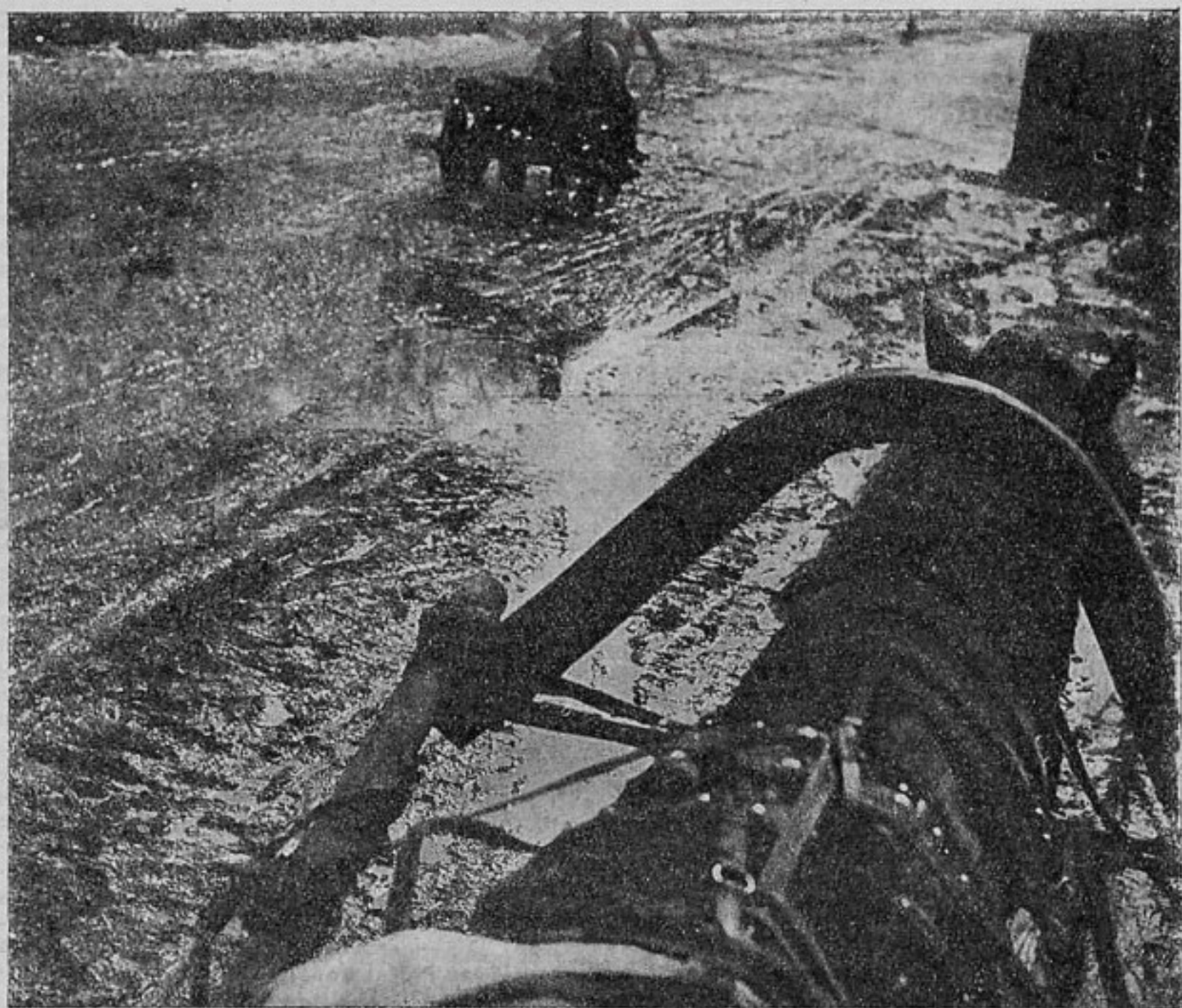
— У нас не так строго испытывают, не так тщательно отделяются детали...

Не ударили лицом в грязь перед американцем!



Красят трактор после ремонта

Фото Р. Кармен



Весенняя распутица

Фото-этюд С. Фридлянда

Н. Беляев

В НАСТУПЛЕНИЕ!

ОБЩЕСТВО Автодор насчитывает свыше трех лет от роду. Об Автодоре уже перестали говорить как о „молодой“ организации, которой еще то или другое простительно. У трехлетнего дитяти давно прорезались зубы, и этими зубами оно иногда очень сильно кусает.

Автодор за три года проделал огромную работу.

Автомобиль и дороги окончательно признаны важнейшим звеном индустриализации страны и одним из условий выполнения пятилетки в четыре года.

В Автодор влились сотни тысяч новых членов. Советская страна покрылась огромной сетью коллективов, ячеек и отделений. Всюду кипит оживленная работа, наблюдается неслыханная тяга к машине, невероятная прожорливость в отношении технической литературы и непреодолимая потребность дорваться до автомобиля.

Эти настроения создают обществу, с одной стороны, значительную активность, а с другой — часто сбивают его работу, в особенности на

местах, в неправильную сторону узкого деления, создают разные коммерческие уклоны или просто сводят всю работу Автодора к автомобильным курсам, где записавшиеся в Автодор могут получить звание шофера.

Многие товарищи представляют себе работу Автодора, как некий автомобильный Главпрофобр, который ставит своей задачей подготовку как можно большего числа шоферов.

Председатель Автодора А. М. Лежава на одном из заседаний Президиума возмущенно объяснял: „Нам в правительстве приходится принимать самые решительные меры против массовой порчи дорогих тракторов неопытными шоферами. Вследствие отсутствия кадров на местах, цеплялись за любого недоучку, лишь бы он сумел завертеть машину, и сажали его за руль экспортного трактора. Горе-шофер, конечно, немедленно выводил из строя в длительный ремонт машину. Каково мне, борясь с этими безобразиями, сознавать, что часть этих губителей машин „подготовлена“ Автодором“.

Нужно прямо признаться, что с подготовкой кадров у нас более чем неблаго-

получено. Это приводит к тому, что коллективы Автодора организовывая стихийные „курсы“ без учебных пособий, с неграмотными преподавателями и внушая учащимся, что они уже подготовленные водители, не только не совершают никакой полезной работы, но приносят нашему хозяйству огромный и безусловный вред. При нехватке трактористов на местах часто бывает достаточно бумажки из Автодора, чтобы молодому „водителю“ доверили трактор.

Увлечение курсами и учебой во что бы то ни стало приводит часто к тому, что из организаций Автодора выветриваются ее общеполитические и общественные задачи. Многие автодоровцы даже не знают, что название об-ва Автодора расшифровывается, как „Об-во содействия автомобильному и дорожному делу в СССР“. Об этом „содействии“ многие наши организации совершенно забывают.

Социалистическое соревнование, развертывающееся в автодоровских организациях, большей частью имеет своими объектами чисто организационные, либо отвлеченно-агитационные вопросы: количество новых членов, новых коллективов, участие в общеполитических кампаниях, сбор утильсырья и т. д. Мы почти не видели организаций, соревнующихся по количеству километров новопостроенных дорог, по наилучшей эксплуатации автомобильного парка, исправленных мостовых, гаражного строительства и т. д.

Местные организации часто рассуждают примерно так: „Дороги строит дорожный отдел, мостовые — коммунальный отдел, горючим заведует Нефтесиндикат, и пусть себе каждый занимается этим, как хочет, а нас это не касается“. Дело Автодора — изучить по чертежам автомобиль, дать возможность своим членам повертеть баранкой старого автомобиля и произносить речи на собраниях о великом значении дороги и автомобиля для СССР,

Сейчас весна. Начинается строительный сезон. В этом году мы на пороге широкой автомобилизации Союза, и мы никак не можем примириться с тем, что наши первые автомобили, которые пойдут в первую очередь в деревню, колхозы и совхозы и районы сплошной коллективизации, будут там беспомощно погибать в непролазной грязи нашего векового бездорожья и не дадут той пользы, из-за которой страна идет на большие жертвы и затраты.

Можно, конечно, подождать, и, как предсказывают некоторые, „автомобиль потянет дорогу“.

Но это было бы большим и преступным опытом и может стоить нам слишком дорого. Надо подготовить дороги до прихода автомобиля.

Эту тревогу, этот трепет ожидания нового гостя на наших дорогах должны передать на места автодоровцы.

Наши коллективы должны явиться настойчивыми зачинщиками, которые не дадут покоя чиновникам и головотяпам, дожидаящимся массовых поломок дорогих машин или просто не замечаящим миллионных убытков и культурной отсталости, которое несет с собой бездорожье.

Об-во Автодор должно сплотить в своих рядах не деляг, мечтающих под маркой Автодора дешево пройти курсы автоучебы и затем смыться из его рядов, а подлинных энтузиастов, которых волнуют судьбы советской страны, судьбы индустриализации и которые понимают, что без автомобиля и дороги мы не сможем догнать и перегнать капиталистический запад.

Многие низовые коллективы, особенно сельские, осознали свои задачи, и в этих местах дорожное строительство сдвинуто с мертвой точки. Автодоровские коллективы сплотили местное население на борьбу с бездорожьем, и мы уже сейчас имеем многие километры дорог, выстроенных силами местного населения по инициативе коллективов.

Центр, ориентирующий все больше и больше на деревню, должен всячески поддерживать эти автодоровские начинания, должен тщательно изучить опыт работы этих коллективов и на основе их ошибок и достижений развернуть работу по всему Союзу.

Весной 1930 г. был первый большевистский сев, весна является переломной в переустройстве на социалистический лад нашего сельского хозяйства.

Дорожный сезон 1930 г. должен явиться также переломным и в нашем дорожном хозяйстве. Наш злейший враг — бездорожье — все эти годы упорно побеждал нас, и количество выстроенных дорог было значительно меньше, чем количество разрушающихся. Из года в год мы отступали, отдавая бездорожью новые тысячи километров дорог из нашего и без того нищенского дорожного фонда.

Этот год должен стать первым годом победоносного наступления до полной победы над бездорожьем.

ЕЩЕ О ПОЛУЧЕНИИ МОТОЦИКЛОВ

В ДОПОЛНЕНИЕ к разъяснению о покупке мотоциклов (см. „За Рулем“ № 5, стр. 30), Центральный Совет Автодора сообщает следующее:

В связи с тем, что ВСНХ СССР разрешило в положительном смысле вопрос о мотоцикlostроении внутри Союза, а также в связи с ограниченностью в текущем году ввоза в СССР импортных мотоциклов и возможностью получения обществом разрешения на ввоз лишь нескольких машин новейших конструкций и типов исключительно для испытательных и на-

учных целей, Совет о-ва Автодор не в состоянии снабдить периферию в текущем году каким бы то ни было мотоциклетным инвентарем, о чем и доводит до сведения местных организаций о-ва.

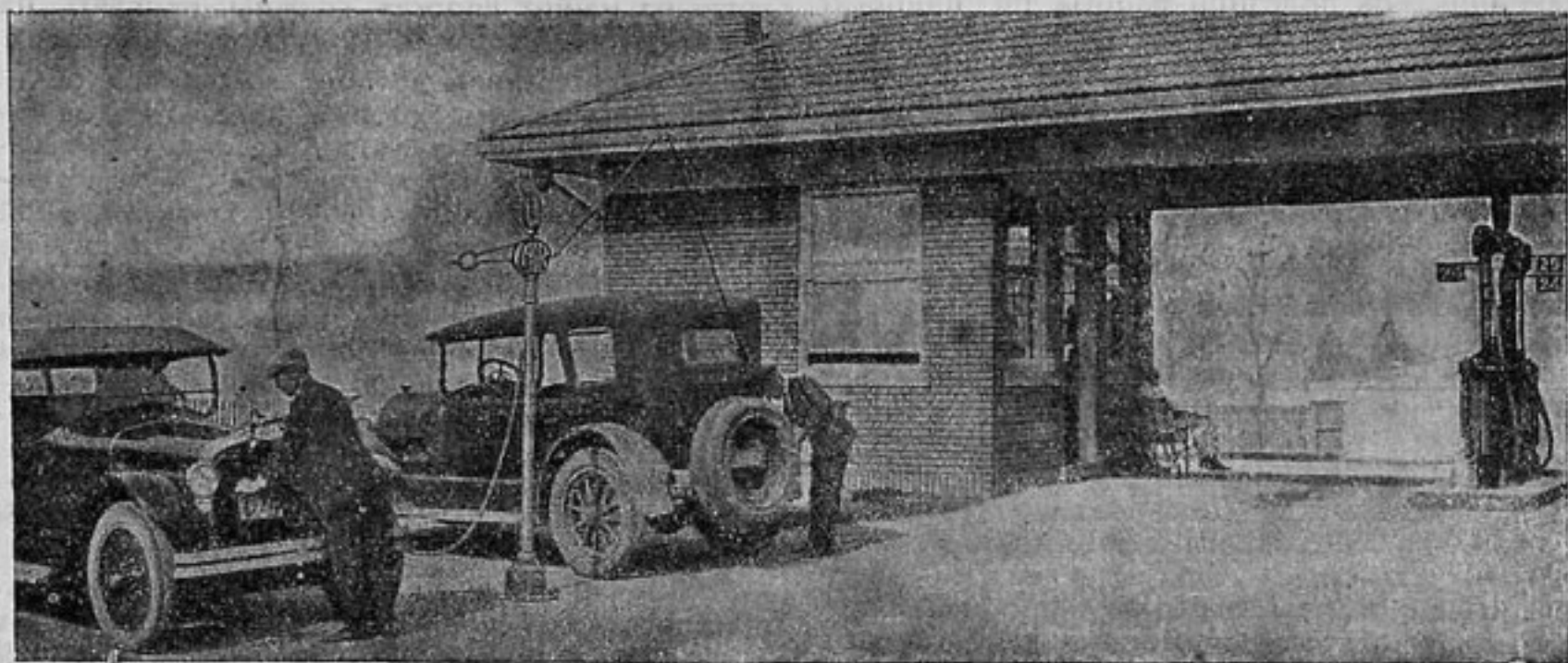
Кроме того, сообщается, что снабжение автомото и иным имуществом окружных отделений о-ва Автодор производится лишь по заявкам областных и краевых отделений.

Генеральный секретарь Автодора

Кузнецов

Отв. секретарь мотосекции Козлов

ПО АМЕРИКЕ



Автомобильная станция для мелкого ремонта. Налево—наполнение радиатора водой. Направо—накачивание шин воздухом из трубопровода в той же колонке

ДЛЯ БЕСПЕРЕБОЙНОЙ работы автомобильного транспорта необходима правильная организация снабжения и ремонта. Этот вопрос стоит перед нами очень остро. Поэтому в период усиленной автомобилизации страны нам крайне важно изучить это дело в Америке и в Западной Европе.

На 1 января 1929 г. в САСШ было зарегистрировано 24 496 тыс. курсирующих автомобилей. На всю эту массу имелось 94 767 снабжающих и ремонтных станций. В среднем — на одну станцию приходилось 258 автомобилей.

Эти станции покрывают густой сетью все дороги САСШ. Станции чаще всего располагаются на перекрестках оживленных улиц, дорог и во всех пунктах скопления автотранспорта. К станциям ведут широкие и удобные (чаще бетонные) въезды. Оригинальные по архитектуре и ярко освещенные ночью станции видны издали.

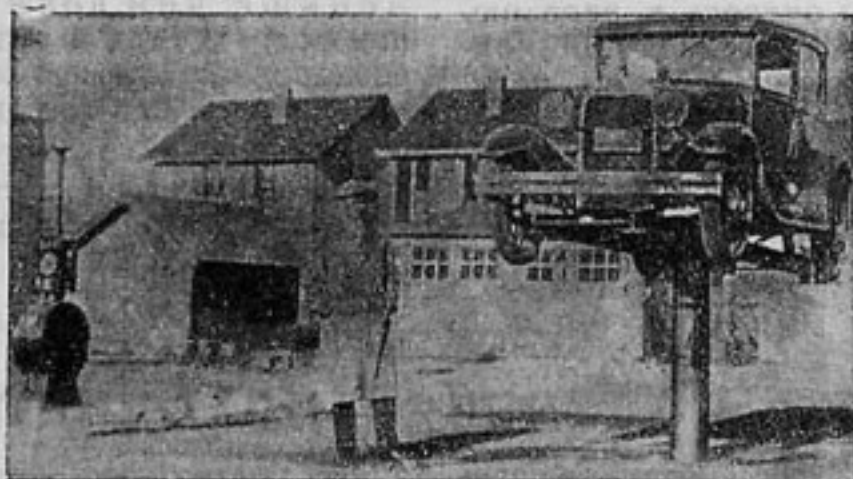
Такие станции вполне соответствуют всем потребностям движущихся по дорогам автомобилей. Помощь же в дороге необходима водителям, не обладающим хорошим знанием машины. На любой станции автомобилю оказывается первая помощь. При серьезной аварии автомобили направляются в специальные автомобильные мастерские. Большей частью они строятся фирмами, торгующими бензином и автомобильными смазочными маслами, эксплуатируются чаще

всего отдельными лицами, берущими станции в аренду у этих фирм. Ремонтные и снабжающие пункты имеются также у автомобильных клубов.

Станции одной и той же фирмы одинаковы по внешнему виду и имеют стандартное оборудование.

Применяемое в САСШ в автомобилях горючее (бензин с примесями других сортов, топливо-детонаторами, бензином и пр.) делится на четыре сорта. Топливо хранится в подземных цистернах. Цистерны и трубопроводы снабжены противопожарной арматурой со специальными сетками. Эти цистерны наполняются горючим через специальные сливные трубки, выходящие наружу и герметически закрываемые специальными крышками. Наполнение

происходит из автомобилей-цистерн (самотеком через гибкий рукав), развозящих горючее по станциям. Топливо для них подается насосом, давлением воды или давлением инертного газа к колонкам в особые стеклянные резервуары с нанесенными делениями, показывающими объем налитого горючего. Из этих резервуаров после открытия крана топливо уже самотеком вливается в бак подехавшего автомобиля че-



Автор очерков „По Америке“ проф. И. В. Грибов у гидравлического под'емника, на который поднят привезший его „Форд“

рез гибкий прорезиненный рукав. В странах Европы эти колонки размечены на литры. В САСШ и Англии отмеривают галонами. Галлонами измеряется и емкость автомобильных бензиновых баков (американский галлон равняется 3,785 л.).

Первый сорт бензина в САСШ стоит 24 цента (цент=2 коп.) за галлон (или 13 коп. за литр). Второй сорт — 22 цента, третий сорт — 20,8 центов. Шесть галлонов четвертого сорта стоят 1 доллар шесть центов.

Сравнивая цены бензина в различных странах света, мы можем установить, что в САСШ бензин стоит дешевле, чем в других странах (напр., в два раза дешевле, чем во Франции). Стоимость нашего бензина дороже американского более чем в два раза. Это объясняется более дорогой его выработкой, а главным образом нашим высоким акцизом, который во многих штатах Америки совершенно не взимается.

Станции снабжают также автомобили маслом в особых бутылках или жестянках точного веса.

На станциях производится и мойка автомобилей, чистка их, полировка кузовов и металлических частей. Мойка производится еще из водопровода посредством бранспойтов со специальными наконечниками. В некоторых станциях ставятся котлы, и мойка производится горячей водой. Для удаления пыли с внутренней обшивки кузовов применяются пылесосы.

Для осмотра и мелкого ремонта автомобилей на станциях имеются специальные ямы, над которыми устанавливаются автомобили. Из ям рабочим открывается весь низ автомобильного шасси с его механизмами. Иногда вместо ям применяются различные механические приспособления, на которые автомобили вкатываются сами или приподнимаются.

В последнее время для осмотра и ремонта уже применяются гидравлические подъемники, которые поднимают автомобиль высоко на землю. Автомобиль подводится к особой раме, находящейся во время бездействия установки на уровне земли. Рама укреплена наверху цилиндрического поршня, который имеет движение в вертикальном цилиндре. Под поршнем находится масло, протекающее по трубке в цилиндр из специального, помещенного над землей резервуара. На поверхность масла в этом резервуаре давит сжатый (компрессорной установкой) воздух, пропускаемый открытием крана через особый воздухопровод. Давлением воздуха масло гонится в цилиндр и давит на поршень. Поршень поднимается и поднимает автомобиль. На рисунке „Форд“ поднят таким подъемником. Налево видна установка для накачки шин.

На станциях мелкого ремонта имеются стандартные части. На станциях же автомобильных фирм имеются уже и целые агрегаты: мотор и другие части для автомобилей своего производства. Там же имеются отдельные автомобили, как бы „ка-

реты скорой помощи“ с лебедками, специальным оборудованием, инструментами. Эти автомобили можно вызвать по телефону. Они едут с механиками на место аварии и забирают пострадавший автомобиль. На станциях посредством гибких рукавов со специальными наконечниками, надеваемыми на вентиль автомобильных шин, шины надувают до необходимого давления. Давление проверяется при помощи специальной шкалы или ручных манометров.

Воздух нагнетается в специальные резервуары посредством компрессоров от электромоторов. Это освобождает от продолжительной накачки шин посредством ручных насосов.

Станции снабжают автомобили даже новыми покрышками и камерами. На некоторых станциях производится ремонт — вулканизация шин. Для этого имеется соответствующее оборудование. Там же производится зарядка и ремонт аккумуляторов, ремонт электрического оборудования, продаются лампочки, свечи.

В последнее время на них устанавливаются специальные станки для проверки и подтягивания тормозов. Тормоза представляют собой очень ответственный механизм автомобилей, от надежности работы которого зависит во многих случаях безопасность движения.

Станции снабжают в холодную погоду также препаратами различного характера и состава против замерзания воды в охлаждающей системе автомобильных моторов.

Все обслуживание ведется по особой таксе, с более или менее стандартными ценами. За мойку небольших машин берут, примерно, 1 доллар 50 центов, средних — 2 доллара, больших — 2 доллара 25 центов. Полировка никелированных частей стоит от 50 до 75 центов. Полировка кузова — 75 центов. Чистка кузова внутри с применением пылесосной установки стоит от 50 центов до 1 долл. Смазка шасси стоит 1 1/2 долл. Смазка рессор — 50 центов и т. д.

Нам нужно решить, какая организация должна взяться за это новое для нас и ответственное дело: Нефтесиндикат, местные торговые отделы под руководством Наркомторга или кооперация. Необходимо выработать стандартные типы станций, стандартное оборудование на опыте и образцах Америки и Западной Европы и подготовить для этого дела кадры специальных работников.



На американских автостанциях пыль с сидений удаляют пылесосом



Бензинораздающая станция с несколькими колонками

БЕЗОБРАЗИЯ в ПОДГОТОВКЕ КАДРОВ

ЕЩЕ В НАЧАЛЕ февраля Совнаркомом СССР было предоставлено Наркомтуду Союза ССР общее руководство и контроль в подготовке автокадров. Последовавший вскоре февральский пленум ЦК союза транспортных рабочих по докладу НКТ отметил, что подготовка автокадров ни в какой степени не соответствует потребности и тому значению, которое придается автомобилизации страны. Явно неудовлетворительную работу Наркомтуд в этой области подчеркивал неоднократно и ЦС Автодора.

В феврале Наркомтуд, базируясь на потребности в 500 тыс. шоферов к концу пятилетки обязывался „взять более быстрый темп подготовки, тем более, что уже в настоящее время ощущается недостаток на автотранспорте квалифицированной рабочей силы“. В марте потребность определялась уже в 879 тыс. человек...

Эти цифры вопят, они требуют исключительных темпов и четкой работы Наркомтуд — монополиста в подготовке автокадров. Что же сделано за это время?

То, что проделано НКТ, ни в малейшей степени не соответствует настоящим темпам. В апреле президиум ЦС Автодора мог констатировать лишь бессилие потуг Наркомтуд членораздельно отчитаться перед Автодоровской общественностью, рассказать, что им проделано в этой области.

Надо прямо сказать, что иначе, как срывом всего дела подготовки кадров, работу НКТ расценивать нельзя.

В докладе президиуму Центрального Совета Автодора Наркомтуд утверждает, что школы ФЗУ окончат в этом году 176 рабочих гаражного ремонта и 363 шофера-механика. С такими цифрами оперирует наркомтудовская пятилетка кадров.

То, что проделал Наркомтуд, вызывает серьезные сомнения. Он заключил договор с акц. о-вом „Установка“ на подготовку 9 100 шоферов — водителей в 1930 г. Дальше идут уверения, что ему удастся открыть в Ленинграде школу на 50 шоферов. Не правда ли, „веские“ данные. И с этими то цифрами Наркомтуд выступает перед автодоровской общественностью.

Есть ли, наконец, у Наркомтуд реальные планы ввоза машин и использования их для учебных целей? Нет, нет и нет. Места буквально стоном стонут из-за отсутствия машин для прохождения курсантами практики. У нас имеются сведения, что во многих местах изучают автодело на допотопном барахле, чтобы потом по окончании практики калечить машины и людей. Центральный Совет Автодора неоднократно ставил и сейчас ставит вопрос перед Совнаркомом о ввозе учебных машин, необходимых для подготовки автокадров. Автодоровская общественность дерется за каждую ма-

шину, отстаивает малейшую возможность для усиления учебной практики, а Наркомтуд не удосужился и подумать об этой важнейшей стороне дела.

До сих пор никто не может сказать, — кто займется повышением квалификации шоферов-водителей, кто будет готовить ремонтников? Наркомтуд не может об этом сказать ни слова. Он ждет от „Установки“, что по новым цитовским методам будут готовить авторботников и этим самым заполнится брешь в пятилетке кадров.

Мы не станем оспаривать ценности всяческих лабораторных „исканий“, не станем сомневаться в цитовской методологии, в экспериментах по части подготовки водителей машин... на то это и эксперименты. Но одно дело испытывать в лаборатории и разрабатывать методологию обучения, другое — готовить „действительные кадры на действительных машинах“.

В основу всего хода подготовки кадров Наркомтуд кладет по сей день непроработанную программу обучения водителей. Предполагаемый первый опыт обучения по цитовским методам 200 человек Наркомтуд заносит... в реальный план подготовки кадров! И это при непроверенных результатах, при непродуманных до конца расчетах. Во что обойдется этот метод обучения водителей?

Надо только поражаться той легкости, с которой Наркомтуд берется решать важнейшие задачи подготовки работников для автотранспорта. Характерная деталь: в аппарате Наркомтуд делом подготовки автокадров заняты те же работники, которым поручено готовить торговых служащих и работников прилавка. Что же удивительного в том, что Наркомтуд в погоне за кадрами прилавка забыл такую „мелочь“, как автодоровские курсы и кружки автомобильного дела.

Автодор, ставящий себе целью ликвидацию технической неграмотности среди своих членов, и в прошлом и сейчас вынужден заниматься подготовкой автокадров только потому, что до сего времени этому делу не уделяли нужного внимания. За год, с 1929 по 1930-й, кружковая и курсовая сеть областных отделений Автодора выросла с 170 до 800 единиц, а общее количество слушателей перевалило за 40 тыс. человек (по неполным, преуменьшенным данным на 1-е января 1930 г.). Вот этих то кадров Наркомтуд и не заметил.

Надо, наконец, покончить с теми безобразиями, которые имеются в подготовке кадров. Автодоровская общественность готова все силы приложить к этому делу, принять активное участие в работе Наркомтуд.

Слово и дело за Наркомтудом!

И. А-ф

Очередная статья проф. Е. А. Чудакова „Устройство автомобиля“ по техническим причинам переносится в следующий номер нашего журнала

Дела и дни Ленинградского Автодора

В МАРТЕ этого года в Ленинграде под руководством инструктора Центрального Совета тов. Голицына было создано несколько бригад для ознакомления с работой областного Автодора и трех крупнейших заводских коллективов.

Мы остановимся лишь на основных моментах обследования.

В материалах особенно подчеркивается отсутствие тесной связи коллективов с партийными и профессиональными организациями. Так, например, на заводе „Большевик“ коллектив за все время своей деятельности ни разу не отчитывался ни перед парткомом, ни перед завкомом. Или такой случай: коллектив Автодора „Красного Путиловца“ изготовил для совхоза „Беззаботный“ трактор.

Через некоторое время на почве расчетов у коллектива произошло недоразумение с совхозом. В связи с этим появилась заметка в печати, после которой завком предложил коллективу Автодора вернуть часть денег. Характерно, что до этого коллектив не знал о шестизавком над этим совхозом.

На страницах фабрично-заводской печати почти совершенно не освещается жизнь коллективов. На „Красном Треугольнике“, где существует ежедневная газета, печать не используется. Ни один из обследованных коллективов, в отличие от других обществ и кружков, не имеет постоянного помещения.

Приведенные немногочисленные, но яркие примеры достаточно убедительно свидетельствуют об отношении руководящих общественных организаций к Автодору, в чем вина, конечно, и самих коллективов.

В протоколах обследования зафиксирован крайне незначительный процент женщин — членов Автодора. На заводе „Красный Треугольник“ при наличии 14 000 работников в Автодор вовлечено всего 40 женщин. Этот непростительный пробел Ленинградским областным Автодором уже исправляется. Организовавшаяся женская секция уже развернула энергичную кампанию по созданию женского автодоровского актива.

Невиданное огромное участие рабочих масс в строительстве новой социалистической деревни, казалось, должно было охватить и наши автодоровские коллективы. Но при всем желании бригады не смогли отметить в коллекти-

вах значительной практической помощи фронту коллективизации. Правда, сейчас положение изменилось. Во все округа Ленинградским областным Автодором направлены товарищи для инструктивной работы. Ряд бригад посетили совхозы и колхозы Ленинградской области, где провели организационную работу и оставили необходимое количество дорожных снарядов. При обследовании выяснилось, что коллективы недостаточно инструкти-

руются и руководятся областным Автодором за отсутствием нужного штата инструкторов. Это ненормальное положение учтено. Чтобы обеспечить коллективы необходимым руководством, решено организовать районные отделения.

Мы коснулись выявленных недостатков, но наряду ними бригады не могли



Грейдер „Адамс“ № 10 с ножом длиной 10' и с наклонно устанавливаемыми колесами (Ленинградская область)

обойти и достижений Ленинградского отделения Автодора.

Свыше 11 000 автодоровцев охвачены учебой. Для получения практических знаний созданы довольно значительные гаражи. Так, при центральных ленинградских курсах имеется 21 машина, на заводе „Треугольник“ при 150 курсантах — 5 машин.

Впервые в автодоровской практике Ленинград провел марочную систему оплаты членских взносов. Ленинградская областная секция агитации и печати периодически выпускает стенную газету, в которую вовлечен автодоровский актив. За последнее время областной Автодор снабдил бесплатно все деревни области литературой на 10 000 рублей. На последних маневрах вместе с осоавиахимовцами участвовал и коллектив Автодора „Красного Путиловца“. Намечено участие областного Автодора и в последующих маневрах.

Юнсекция, впервые организовавшаяся в Ленинграде, уже насчитывает в своих рядах 2 тыс. юных друзей Автодора. Для них создан клуб, где пионеры получают автодоровскую подготовку.

Не станем приводить протокольных выводов бригад. Выводы ясны. Ленинградскому областному Автодору необходимо форсированным темпом устранить недостатки, отмеченные бригадами.

Ленинградский областной Автодор должен стать примерным и показательным для всего Союза.

Ленинград

Арк. М. лодик

ДА ЗДРАВСТВУЕТ 1 МАЯ—БОЕВОЙ СМОТР СИЛ МИРОВОГО ПРОЛЕТАРИАТА!

Осталось две недели до начала основных работ, но темп попрежнему не изменился.—Вместо 250 вагонов в день завозится лишь 52 вагона материалов.—Рабочие уходят с постройки из-за сева, плохих условий работы и жилья.—Американцы уже приступили к работе и фактически руководят строительством.

УЖЕ теперь можно констатировать, что организационный период строительства Нижегородского завода прошел неудовлетворительно и план завоза стройматериалов не выполнен. Строительство близко к началу основных работ, но нет запаса необходимых материалов (бутового камня, графия, речного песка, бетонированных камней или шлака для их изготовления) и даже не обеспечена реальная возможность получить их в мае—июне в достаточном количестве.

Установка Металлстрога на заготовку бутового камня кооперативными артелями не оправдалась. Также не оправдались намерения получить ремонтную в Череповце замлечерпалку для добычи гравия и построить 10—12 своих барж. Требование ВАТО и Автостроя организовать на строительстве мощное производство бетонитов или хотя бы завоз шлака Металлстроем—не выполнено. Развиваемое в Сормове производство бетонитов поставлено чрезвычайно слабо и неэкономично. Предложение ВАТО своевременно обеспечить замену недостающего кирпича заместителями не использовано Металлстроем. Постройка и оборудование сушилки для дерева тянется семь месяцев. Постройка главной ж.-д. линии на Доскино продолжалась шесть месяцев (вместо двух); теперь с опозданием на 110 дней она закончена, но вследствие оттепели и расползания почвы начался ремонт линии.

Выполненная часть подготовительных работ проведена рутинными способами и темпами применением мускульной силы в ее первобытных формах („Дубинушка“). На восьмой месяц организации стихия преобладает над планом, расхлябанность—над системой. Даже постройка нескольких примитивных домиков для американцев срывается и нельзя установить, кто же ею руководит. Начальник работ отмахивается: „Опять ко мне с пустяками“. Прорабы говорят: „Мы отвечаем только за свою часть“. А десятичники уверяют: „Если нам прикажут, начнем ложить камини“.

Ни при одном здании или группе зданий нет лица, ответственного за общий ход постройки. Не с кем говорить, не с кого требовать и не кому объяснять.

В активе подготовительных работ программа постройки временных зданий для жилья рабочих, складов и пристаней осуществляется почти в заданных размерах. К 1 мая будут готовы помещения для 7 тыс. рабочих, склады для материалов и пристань, хотя своевременная постройка ж.-д. линии к пристани еще не обеспечена. Особо должно быть отмечено быстрое сооружение причальной пристани (310 м) за один месяц (март).

Причины неудовлетворительного перехода строительства от подготовительных к основным работам заключаются в неумении или нежелании Металлстрога организовать работу нужным образом, осознать и охватить нужный темп в подходе к делу без экономической проработки, без изучения местных строительных ресурсов,

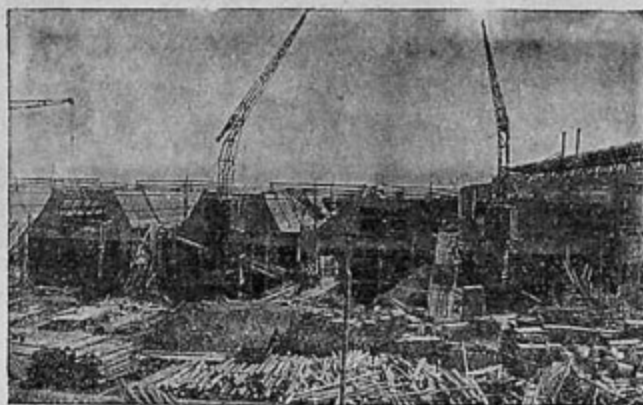
а также возможностей построения базы строительных материалов и, наконец, в упорном замазывании в том же периоде недочетов строительства, в сообщении ВАТО, Автострою и руководящим органам неверных сведений о положении строительства.

Самая же основная причина бывших и предстоящих трудностей строительства—это неудачное, громоздкое построение управления по постройке автомобильного завода, где отвечает Автострой, а строит Металлстрой, или отвечают все, а фактически—никто.

В СССР нет готовой строительной конторы, умеющей строить подобные гиганты.

Прошлогондние доводы Металлстрога, что он поставит на строительство кадр работников, имеющих большой стаж работы в Америке, оказались обычным замазыванием действительного положения. Ни один из сменившихся до сего времени начальников Нижегородской конторы Металлстрога и главных инженеров с американскими методами практически не знакомы. И аппарат нижегородской конторы Металлстрога и аппарат Автостроя вообще раньше не существовали и сформированы для данной работы. В каждом из этих аппаратов есть люди, умеющие и желающие создавать темпы, и есть люди не умеющие и не желающие поспевать за темпами.

Постоянно отмечаемая печатью „грызня“ этих аппаратов в значительной степени вызывается не личными свойствами участников (участники



Строительство Московского автосборочного завода в середине апреля

менялись, а грызня оставалась), а заложена в неудачной системе построения управления строительством — системе, плодящей безответственность и возможность переваливания вины друг на друга, — системы, где параллельно существуют два управления строительством, два хозяина, два начальника, два главных инженера и т. д., но нет лица, отвечающего за строительство.

Если в СССР уже можно заказать стройконторе постройку школы, больницы, дома и не вести их хозяйственным способом, то уже никак нельзя никому заказать ни Днепростроя, ни Турксиба, ни даже автогиганта. Если мы хотим серьезно иметь автогиганты, нужно идти тем же испытанным и оправдавшим себя путем, каким пошла УССР, создавая Днепрострой: нужно создать единый специальный аппарат, организационно состоящий из управления авторитетного технического совета при нем и „Управления главного инженера по постройке автозавода“.

Еще не поздно перестроиться и из двух коллективов Автостроя и Нижегородской конторы Металлстроля, создать единое управление строительством, состоящее из управления, техсовета при нем и управления главного инженера по строительству, отобрав все здоровое, ценное, оправдавшее себя из обоих аппаратов и отсеяв отстающих. Во всяком случае, нужно дать себе отчет в переломе, происшедшем за последнее время. В то время как аппарат Автостроя с переездом в Нижний сливается в одно целое и крепнет, руководимый единой технической мыслью, — аппарат Нижегородской конторы Металлстроля попрежнему — проходной двор технических руководителей, смесь разнородных частей, не руководимых единым техническим центром (фактически за последнюю десятидневку не было на строительстве ни главного инженера, ни начальника работ), а новые руководители отделов не знают, что делается.

Ставка на Нижегородскую контору Металлстроля в ее настоящем виде — это ставка на маломощный бесхребетный коллектив часто меняющихся по составу лиц, слабо увязанный в одно целое. Слияние аппаратов рано или поздно неизбежно. Лучше это сделать раньше.

Но переходим к языку цифр.

Выполнение работ по группам (от их общей стоимости) достигает по транспорту 47%, по восточному поселку 63% и по западному поселку 54%. В обоих поселках построены и работают два универмага, магазины,

ларьки, склады для базисных продуктов. Заканчивается постройка бани с прачечной, амбулатории с аптекой, фабрики-кухни, хлебозавода и др. Начата постройка клуба и других культурно-бытовых зданий.

Закончены общежития для Металлстроля, пожарных и кладовщиков. Всего по административному центру выполнено 62%, по складскому хозяйству 94%, а по подсобным предприятиям лишь 55%. Телефонная сеть работает на 200 номеров; по электрификации имеется линия на 200 кв и проводится на 2000 кв. Всего выполнено по электрификации 30%. По водопроводу и канализации имеется оборудованных 10 „копанных“ колодцев (а где же механизация?) и 8 буровых скважин. Всего выполнено около 16%. Вызывает опасения своевременность получения заграничного оборудования для механизации работ; сейчас можно рассчитывать на получение импортного оборудования лишь на 515 тыс. рублей вместо необходимых 1072 тыс. рублей. Положение со снабжением материалами продолжает оставаться весьма напряженным. Если не будут увеличены контингенты, основные работы не смогут быть начаты в срок.

В общем, строительство подходит к основным работам без накопления минимума строительных материалов и с падающим завозом. В марте завозили 74 вагона в день, а теперь лишь 52, между тем нужно доставлять ежедневно не менее 250 вагонов. Количество рабочей силы также падает: в марте было около 8 тыс. рабочих, а в апреле 5 тыс. Необходимые задания Металлстрою даются письменно американской фирмой Остин К⁰, которая фактически уже принимает на себя руководство работами.

Недопустимое опаздывание в проходке и оборудовании скважин грозит оставить основные работы без воды. Лесосушка и деревообделочная опаздывают. Бетонитовый завод проектируется до сих пор. Ветка в гавань еще не уложена. На площадке городка большое скопление талой воды, что при полном отсутствии водоотводных каналов делает невозможным работу по планировке.

С бытом сезонников совершенно неблагоприятно. Отсутствие бани сильно сказывается на санитарном состоянии бараков. Подача воды в бочках на лошадях не удовлет-

воряет огромных потребностей. Кипятком бараки снабжаются совершенно недостаточно.



Нижегородский автосборочный завод. Подвозка шин к конвейеру

15 апреля

М. Козлов

Перспективы дорожного строительства 1929/30 г.

ЗАКОНЧИВШИЙСЯ недавно пленум ЦК профсоюза строителей уделил внимание докладу Цудортранса о дорожном строительстве в наступающем сезоне.

Стихийностью, полным отсутствием планов до настоящего времени была проникнута вся деятельность дорожных работников, открывавшая, таким образом, широкое поле для вредительства (под знаком которого и была составлена в прошлом году смета работ 1929/30г.). Арест контрреволюционных элементов и смена руководства дорожным делом в центре и на местах дали сейчас возможность частично исправить программу строительства текущего года.

Во исполнение постановления ноябрьского пленума ЦК ВКП(б) и директив СНК и ЦИК СССР общий размер ассигнований на дорожное дело в этом году увеличивается по сравнению с прошлым годом в 2,5 раза, при чем по бюджету СССР ассигнования возрастают с 73 до 120 млн. руб., по бюджету союзных республик с 2,35 до 10 млн. рублей и по потонному сбору с 69,63 до 94,3 млн. руб. Расходование потонного сбора на другие нужды, кроме дорожных, как это имело место в прошлом году, допущено не будет.

По местному бюджету ассигнования увеличиваются с 7,7 до 22,3 млн. руб. или на 189%. На первый взгляд достижение как будто большое. Однако, абсолютный процент участия местного бюджета, выражающийся в данном случае в 0,75%, фактически является абсолютно недостаточным и в будущем его необходимо довести, по крайней мере, до 1,25%.

Совершенно неудовлетворительно обстоит в этом году дело с участием в дорожном строительстве промышленности, от которой предполагается получить 23,5 млн. руб., что составит только 0,1% общей стоимости ее валовой продукции. Промышленность и торговля больше всего терпят убытки от бездорожья и 0,25% отчисления от стоимости валовой продукции нужно считать минимумом, ниже которого идти нельзя.

Трудгуж повинность определена в этом году в 121 млн. руб. против 20 млн. руб. пр. года, что составит не более 25% от максимально возможного использования закона о трудгуж повинности. В связи с коллективизацией эта цифра должна быть признана абсолютно недостаточной, и в последнее время колхозы, правильно поняв значение для них хорошей дороги, сами ставят вопрос об увеличении своего участия в дорожном деле.

В целом, денежные вложения на дорожное строительство этого года определяются в 420 млн. руб. Эту сумму ни в какой мере нельзя, однако, считать достаточной, как представляющую всего около одной десятой всех вложений в дорожное строительство, намеченных пятилеткой.

В результате по программе 1929/30г. должно быть выстроено 7500 км новых дорог с каменной одеждой, гудронировано 915 км шоссе и закончено не менее

10 000 км грунтовых дорог. В этом же году, в первый раз, будет приступлено к переустройству (реновации) существующих шоссе, на что отпущено более 4,5 млн. руб. Увеличение ассигнований на текущий и капитальный ремонты значительно улучшит состояние сети дорог.

Для выполнения намеченных работ потребуются на одних только дорогах союзного значения 145 тыс. квалифицированных рабочих, а на дорогах местного значения—около 50 тыс. чел., не считая рабсилу, привлекаемую в порядке трудгуж повинности. Всего же в предстоящем сезоне должно быть занято до 300 тыс. рабочих.

Как же обеспечены дорожные работы рабсилой, материалами и механическим оборудованием?

Вербовка строителей протекает в высшей степени слабо. Несмотря на все нажимы на Наркомтруд, последний не раскачался еще, чтобы обеспечить дорожные работы потребными кадрами квалифицированной рабсилы.

Камень и гравий, которого потребуется более 8,5 млн. куб. м, заготовлен пока в карьерах на 50%, при чем из этого количества подвезено к месту работ не более 10%. Положение с перевозкой осложняется из-за отсутствия лошадей, которых требуется не менее 100 тыс. в день, заменить же их механическим транспортом невозможно по той простой причине, что его... тоже нет.

Крайне остро стоит вопрос со снабжением работ дорожными машинами. Об этом достаточно уже говорилось и писалось. Докладчик еще раз подтвердил, что медлительность ВСНХ в организации производства дорожных машин может сорвать всю программу дорожного строительства.

Что касается строительных материалов, то потребность в цементе и железе удалось значительно сократить, благодаря переходу к постройке каменных и деревянных мостов, вместо железных и железобетонных. Хуже обстоит дело с листовым котельным железом для варки битумов, недостаток которого ставит под угрозу выполнение программы черных дорог.

Инженерно-техническим персоналом строительный сезон обеспечен меньше чем на 50%, и, чтобы смягчить этот кризис, придется привлечь к строительству шоссежных дорог такие строительные организации, как Среднеазиатский желдорстрой, Транстрой, Цустрой, а на Украине и в Узбекистане предполагается создание специальных строительных трестов. Пленум счел необходимым поставить перед Наркомтрудом вопрос о возвращении на дорожное строительство всех инженеров и техников, работавших раньше в дорожных органах, а потом перешедших в другие отрасли хозяйства.

Особое внимание пленум обратил на изучение и постановку в большом масштабе клинкерного производства и постройку новых клинкерных заводов, имея в виду экономическую выгоду применения клинкерных дорог.

АВТОМОБИЛЬ в ПОМОЩЬ АГИТПРОРАБОТЕ

АМЕРИКАНСКИЙ профессор Артур Ливай незадолго до последних президентских выборов опубликовал статью — обвинительный акт автомобилю, который по его словам не принимает участия в „рекламе идей“.

Автомобиль — движущаяся реклама. Она не должна поджидать, пока „глаз“ появится, посмотрит, впитает. Авто несется к „глазу“: невольно будешь смотреть, заметишь и запечатаешься.

После этой статьи рекламный мир Америки выбросил лозунг: „Возложить на автомобиль функцию рекламы идей“.

Десятки тысяч автомобилей, законтрактованных овощными фирмами рекламируют идею витаминов: „Сажайте капусту! Накапливайте витамины „д“. Гарантируем расцвет страны! Стопроцентный американизм“ и т. д. „Чистокровный дух“.

Надо согласиться, что в пропаганде идей автомобиль может и должен занять свое место.

Что делается нами в этой области? У нас, правда, автомобиль лишь начинает входить в хозяйственную жизнь страны. Не только в селах, но и во многих городах за автомобилем еще гонятся толпы любопытных, как за чудом, за диковинкой.

В инвентаре культурной революции совсем нет автомобиля. Появившиеся первые ласточки — агитавтомобили — еще не в силах привлечь внимания советской общественности.

Реконструктивный период, гигантский размах строительства, социалистическая перестройка деревни — требуют от нас новых методов массовой агитпропаганды, особенно в деревне.

Когда в село приезжает автомобиль с электростанцией, кино и радио — это живая пропаганда показом, действием. За агитатора убедительно говорит мотор.

Редакция „Крестьянской газеты“ проделала два опыта в 1928 и 1929 гг., организовав, совместно с Автодором и Наркомпочтелем, два больших автопробега по деревням и селам Союза.

Редакция не ставила себе спортивных целей, но провела опыт массовой политпросветработы. Автомобили покрыли более 8000 км, сделали около 100 остановок в глухих деревнях.

Автомобили были специально оборудованы по типу передвижных изб-читален. Экспедиция имела при себе небольшую электростанцию на 40 лампочек („агрегат-гамелит“), кино, радио и популярную библиотеку по сельскому хозяйству.

Сотрудники экспедиции выполняли функции образцовых избачей, давали справки, проводили

беседы, включались в ударные кампании, проводимые на селе (хлебозаготовки, заем индустриализации, коллективизация, культпоход и другие). Десятки популярных бесед и лекций проведены на темы о пятилетнем плане промышленности, классовой борьбе в деревне, реорганизации сельского хозяйства.

Бедняцко-середняцкий актив принял деятельное участие в работе экспедиции, и сотрудникам агитавтомобилей удалось обнаружить ряд ненормальностей и неполадок в работе низового кооперативного аппарата, сельсоветов, тракторных колонн и т. п.

Вот один из очень многих отзывов о приезде машины:

„Сегодня переключка фабрики и поля, пролетариата и крестьянства. Город нам сегодня показал пользу и мощь машины. На одной подводе — машине приехало пять человек, электростанция, кино, радио, богатая библиотека. Свету, удовольствия и пользы сколько! Этот приезд показывает, что пора с корнем вырвать нашу старую жизнь. Рука об руку с братьями пролетариями в борьбе за новую деревню!“ (Батрак Федоров.)

Низовые партийные и советские работники (Гсхово, Фоминка, Ольховый Рог, Креченково) заявили, что приезд агитавтомобилей в деревню, выступления сотрудников экспедиции на сходах, тесно связанные с кино и радио, меняли коренным образом настроение неустойчивых групп середнячества и создавали благоприятную политическую обстановку для проведения той или другой кампании.

Все это ясно указывает, что нам пора мобилизовать автомобиль для проведения массовой работы в деревне. Редакция „Крестьянской газеты“ — инициатор и первый проводник этой работы, — накопив уже некоторый опыт, предполагает в 1930 г. организовать автопоход в деревню с колонной агитавтомобилей. Дело это трудное и ответственное. Нужно достать машины, оборудовать их, подготовить кадр сотрудников автопохода, провести с ними ряд бесед, поделиться богатым опытом предыдущих поездок.

В этой большой работе советская общественность должна притти на помощь редакции „Крестьянской газеты“ и в первую очередь такие организации, как Автодор, Осоавиахим, шефские общества, Политпросвет, Наркомзем, Колхозцентр и др.

Автомобиль должен стать ближайшим союзником и помощником массовой агитации и пропаганды за социалистическую перестройку деревни!

МЫ СТРОИМ ПЕРВЫЕ ГИГАНТЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ ИНДУСТРИИ — МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЕ, ТРАКТОРНЫЕ, АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ.

ВЫПОЛНИМ ПОЛНОСТЬЮ ПЛАН ВЕЛИКИХ РАБОТ!

Еще об улучшении улиц в небольших городах

В КАЖДОМ небольшом городе имеются улицы или площади, для которых устройство одежды обычного типа (напр., булыжной мостовой) не является удовлетворительным и желательно покрыть их усовер-

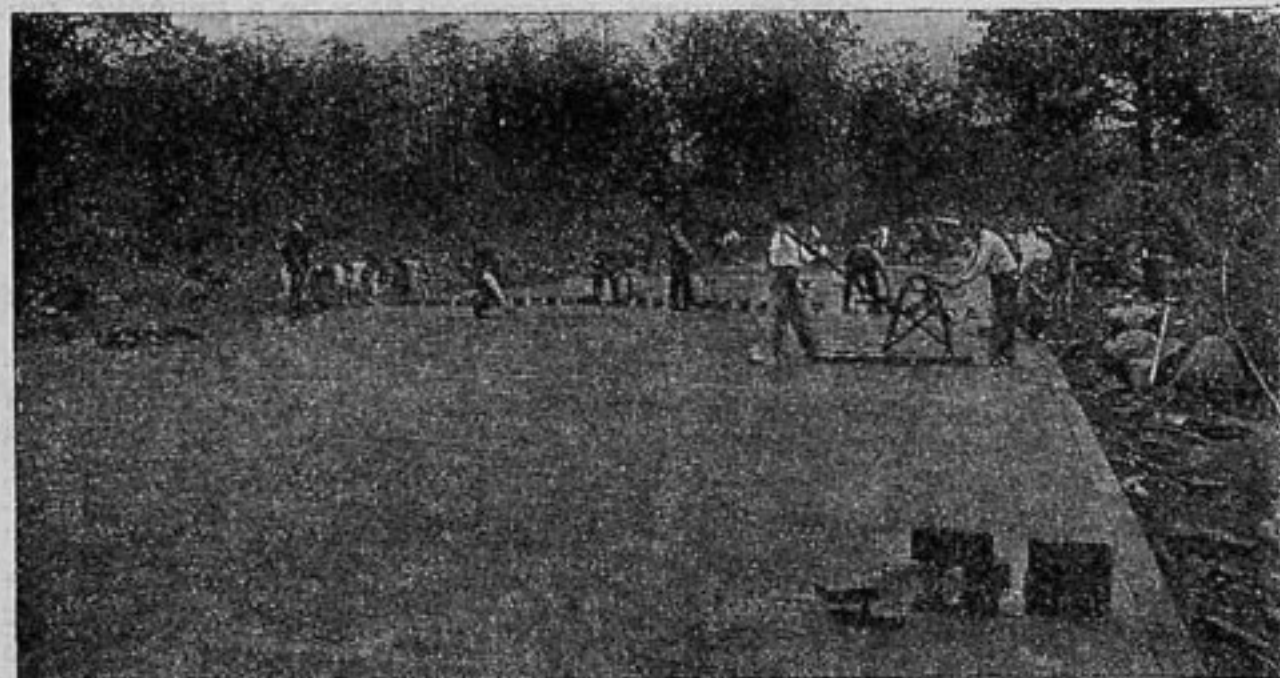
В Америке и других странах асфальтовые плиты для дорожных целей применяются уже давно (в частности, для мостов); у нас такая мостовая была устроена в Тифлисе в довоенное время.

Материалы для асфальтовых плит

Асфальтовые плиты делаются из твердого минерального материала, порошкообразного заполнителя* (придающего прочность битуму) и битума.

Минеральный материал, составляющий как бы скелет плиты, должен быть какой-либо твердой кристаллической породы.

В Америке применяются каменные породы следующих видов: габбро, перидотит, базальт и диабаз, а также доломитизированные известняки и остатки медных руд после извлечения из них меди; выбор той или другой породы зависит от местных условий. Камень для плит измельчается в камнедробилках и крошилках до размера в 6 мм; в дело идет вся мелочь меньше этого размера.



Укладка асфальтовых плит. По краям дороги плиты укладываются в виде бордюров в продольном направлении, а в промежутке между бордюрами — поперечными рядами

шенствованными одеждами (вследствие большого проезда, особого значения данной улицы, площади или других условий).

Устройство мостовой из литого асфальта, принятого в наших больших городах, часто встречает препятствия из-за отсутствия на местах знающих строителей. В таких условиях желательно притти на помощь местам, снабжая их из центров готовым строительным материалом для усовершенствованной асфальтовой одежды.

Таким материалом являются асфальтовые плиты, применяющиеся в подобных же условиях в Америке для улиц, тротуаров, полов и пр. Эти плиты готовятся на центральной установке в областном центре, располагающем необходимым техническим персоналом и оборудованием для заводского производства плит. Разумеется, снабжение плитами небольших городов из центров возможно лишь для расстояния, экономически допускающего перевозку плит. Эти плиты обладают известной эластичностью, поэтому они не бьются при погрузке в вагоны и разгрузке.

Ценными преимуществами такого строительного материала являются: отсутствие необходимости заводить „фабрику“ на месте работ — на улице или дороге (с чем связано устройство асфальтовой одежды из литого асфальта) или особой дорожной базы (при асфальто-бетоне); простота работ, возможность работы по устройству одежды без огня, холодным способом, независимо от погоды (даже при дожде); наконец, изготовление асфальтовых плит проще, чем, напр., выделка клинкера, и его возможно производить зимой в особых сараях, используя бездействующие зимой асфальтобетонные машины, увеличивая этим их рентабельность.

В качестве порошкообразного заполнителя применяется измельченный известняк или какая-либо другая порода. Требуется, чтобы этот заполнитель не измельчался до такой степени, как это указывается для асфальто-бетонных работ, по практическим соображениям прессовки плит в машине; при очень мелком заполнителе плиты не могут уплотниться до такой степени, как при более крупном.

Битум для плит необходим более твердых сортов, чем для любой другой асфальтовой одежды.

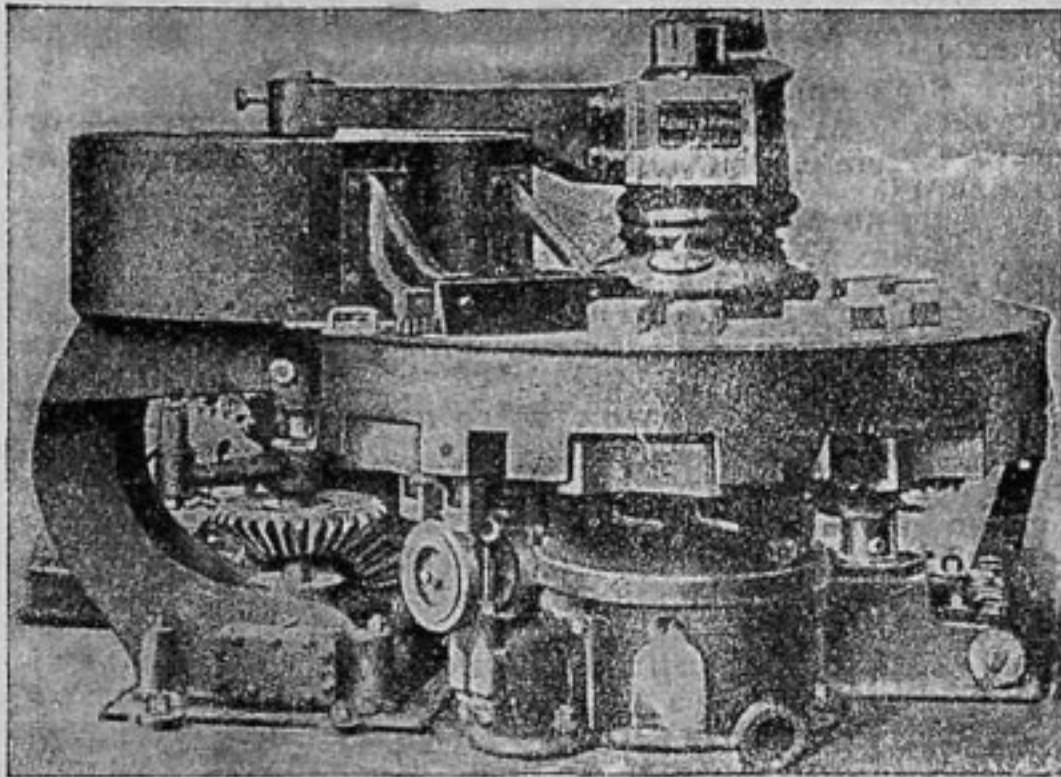
Американская ассоциация асфальтовых дорог рекомендует сорт битума тем более твердый, чем больше проезд и чем выше температура местности; рекомендуемые ею сорта подходят под сорт № 4 номенклатуры битумов нашего Нефтесиндиката. Количество битума — от 6,5 до 10% по весу от минерального материала.

Размеры плит

Размеры асфальтовых плит колеблются в довольно широких пределах. Главнейший размер — толщина плиты зависит от величины проезда. Чем проезд больше, тем толщина больше. Остальные размеры (длина и ширина) тем больше, чем больше толщина. В следующей таблице приведены размеры и вес плит, употребляющихся в Америке.

Длина в см	Ширина в см	Толщина в см	Вес в кг
30	12,5	5	4,5
30	12,5	6,25	5,5
30	12,5	7,5	6,5
20	10	3	1,4

* Смесь битума с заполнителем дает асфальтовое вяжущее вещество.



Пресс с вращающимся столом для изготовления асфальтовых плит. Производительность до 1000 шт. в час

Производство плит

Существенными частями установки для производства плит являются обычная асфальто-бетонная машина и гидравлический пресс. Добавочное оборудование — камнедробилка и крошилка для измельчения камня. После выпуска из машины асфальтовая смесь поступает в форму, где спрессовывается в горячем состоянии. Пресс дает давление от 100 до 250 т; сжатие это значительно превышает то, которое может быть получено при укатке асфальто-бетонной одежды. По выходе из пресса плиты охлаждаются водой.

Плиты должны удовлетворять определенным требованиям в смысле удельного веса, состава, водопоглощаемости, сопротивления износу и пр. Состав и удельный вес, вероятно, являются наилучшими показателями качества.

Укладка плит

Асфальтовые плиты укладываются на основания разных типов; чаще всего основанием служит старое щебеночное шоссе или бетонный слой. При устройстве одежды на бетонном основании, поверх бетона устраивается подушка из раствора портландского цемента и мелкого песка в пропорции 1:4, толщиной 1—1,5 см в слегка влажном состоянии. Смесь рассыпается по основанию равномерным слоем.

Для разравнивания применяется следующий прием: поверх раствора поперек дороги укладываются

железные полосы шириной 100 мм и толщиной 6 мм, на расстоянии одна от другой от 3,5 до 5 м; далее при помощи деревянных реек, длиной, равной расстоянию (см. рис.) между железными полосами, разравнивают цементную подушку; затем, железные полосы убираются, и место, где они лежали, заполняется раствором, который разравнивается при помощи короткой рейки.

Тотчас после разравнивания цементной подушки на нее укладывают плиты. По краям, в виде бордюров, укладывают плиты в продольном направлении. В промежутке между бордюрами плиты укладывают поперечными рядами.

Каждый мостовщик обычно укладывает 3 ряда плит. Первый ряд от бордюра начинается целыми плитами; если употребляются плиты длиной в 30 см, то второй ряд начинается с укладки первой плиты длиной 20 см, а третий ряд с укладки первой плиты длиной в 10 см. Таким образом, получается „перевязка“ плит, благодаря которой не обра-

зуется продольных швов, легко изнашивающихся колесами.

Чтобы не расстраивать свежеложенной части мостовой во время работы, поверх ее укладывают доски, по которым ходят работающие. Плиты передаются мостовщикам подсобными рабочими, стоящими один за другим и перебрасывающими их друг другу в руки.

Большие плиты $30 \times 12,5$ см при укладке их в раствор слегка прибиваются ударами другой плиты. При укладке плит 20×10 см употребляют легкие деревянные трамбовки, имеющие площадь примерно около 0,18 кв. м, которыми плиты плотно сажаются в подушку. Направление рядов выдерживается возможно строго, и каждый ряд укладывается плотно один к другому.

По укладке плит большого размера ($30 \times 12,5$ см) поверхность засыпается мелким песком, который вметается в швы до полного за-



Устройство на бетонном основании цементной подушки (из раствора портландского цемента и мелкого песка) под асфальтовые плиты

полнения их под действием проезда. Швы плит малого размера 20×10 см заполняют расплавленным битумом после россыпи мелкого песка по всей поверхности.

Одежда из асфальтовых плит после устройства должна быть выдержана в течение 10—15 дней без проезда для отвердения раствора.

Стоимость (ориентировочная) мостовой из асфальтовых плит

Рассчитаем стоимость такой мостовой на старом щебеночном основании, при толщине плит в 5 см.

Стоимость этой мостовой складывается из:

а) цены изготовления и укладки плит с подготовкой основания и устройством цементной подушки по 1 р. за 1 см толщины плиты, имея в виду, что стоимость обычной асфальто-бетонной одежды в Москве считается в 1 р. 25 к. за 1 см толщины слоя. Это составит при толщине плит в 5 см сумму $5 \times 1 \text{ р.} = 5 \text{ р.}$ за 1 кв. м одежды;

б) транспорт плит на 100 км от места их изготовления по железной дороге, считая за 1 тонн-

км провоза 1 коп. При весе одного кв. м плит в 2,3 т стоимость транспорта $\frac{2 \text{ р. } 30}{20} = 11,5$ за 1 кв. м;

в) транспорт гужевой или автомобильный от станции к месту работ на 5 км, считая за 1 тонно-км провоза — 60 коп., будет $\frac{2,3 \times 5 \times 0 \text{ р. } 60}{20} = 34,5$ к. за 1 кв. м;

г) погрузка в вагоны и выгрузка плит из вагона на подводу или грузовик — 5 к. за 1 кв. м.

Таким образом всего получаем 5 р. 50 к. на 1 кв. м одежды.

Для сравнения приведем цены в Москве на одежды разных типов за 1 кв. м: булыжная мостовая в городе 8 р. 50 к., за городом — 5—6 р., асфальто-бетонная одежда толщиной 8 см — 10 р.

Отсюда видно, что одежду из асфальтовых плит, вероятно, следует считать одной из наиболее дешевых типов усовершенствованных одежд, приближающуюся по цене к наиболее дешевой булыжной мостовой.

Инж. Н. Купреянов

3-й ВСЕКРЫМСКИЙ СЪЕЗД АВТОДОРА

В КОНЦЕ марта состоялся 3-й Всекрымский съезд Автодора. Доклад о перспективах работы Автодора сделал генеральный секретарь ЦС т. Кузнецов.

Отметив ряд недостатков в деятельности Центрального Совета (недостаточно живое руководство периферией, малый охват членством деревни, недостаток специальной литературы и пособий), съезд, тем не менее, признал, что Советом о-ва проделана большая работа и в основном он со своими задачами справился.

Уделить внимание созданию актива и оживить работу секций, особенно дорожной и агитпечати, шире поставить массовую разъяснительную работу о целях и задачах о-ва Автодор через периодическую печать и стенгазеты пробудить интерес и энергию рабочих и крестьянских масс к дорожному и автомобильному строительству, — вот те задачи, которые поста-

вил на предстоящий период съезд перед Советом Автодора.

Съезд поддержал также ходатайство нижегородских, канавинских и сормовских рабочих, а также московского Электrozавода о присвоении Нижегородскому автозаводу имени „Автодора“. Со своей стороны съезд обязался принять все меры, чтобы выполнить автодорожную пятилетку в 4 года.

По докладу Крымотдела Автодора съезд отметил неработоспособность некоторых его отделений, слабое участие в различных кампаниях, отсутствие дорожной и автотракторной секции и слабую постановку отчетности на местах. В дальнейшем съезд предложил правлению Крымотдела принять меры к устранению имевшихся недочетов, установив наблюдение за четкой и регулярной работой своих отделений.

КУРСЫ ЗАОЧНОГО ОБУЧЕНИЯ

Центральный Совет Автодора открывает курсы заочного обучения по автомобильному, тракторному и дорожному делу.

Существующая заочная сеть не охватывает громадных кадров сельской автодорожной общественности, рвущейся к ликвидации своей технической неграмотности. Задача — дать за самую минимальную плату заочные курсы по автомобильному, тракторному и дорожному делу (5 руб. за каждый курс).

В ближайшее время откроется прием заявлений от отдельных лиц и коллективов на заочные курсы. Центральный совет Автодора рассчитывает при помощи этих курсов подготовить 75 тыс. шоферов, трактористов и дорожных работников. На ряду с лекциями и заседаниями по специальному курсу (автомобиль, трактор, дорога) слушатели получают лекции по общеобразовательным предметам.

В интересах успешного прохождения курса, каждый слушатель должен будет одновременно с подпиской на основной заочный курс подписаться на журнал „За Рулем“ (для слушателей автомобильного или дорожного курса) и на журнал „Крестьянская Молодежь“ (для слушателей тракторного курса). В этих журналах читатель-заочник найдет ответы по контрольным заданиям и запросам.

По окончании курса и прохождении практики заочники получают удостоверение, которое даст им право преимущественного поступления на все курсы Автодора. Те же из слушателей, которые объединятся в коллективы заочников при областных отделениях и пройдут практику по тракторному делу при машинно-тракторных станциях, а по автомобильному делу при отделениях Автодора будут иметь преимущественное право на поступление на общегосударственные курсы.

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО на МЕСТАХ

Казалось, что громадный размах дорожного строительства этого года должен был вызвать и соответствующие темпы в подготовке к строительному сезону. Однако, оперативные сводки московских и провинциальных газет изо дня в день твердят одно и то же: „Дорожное строительство 1929/30 г. под угрозой срыва, оно не обеспечено ни материалами, ни планами, ни рабочей силой.

Взять хотя бы Амурский округ, где общеокружная сеть без рельсовых дорог всех разрядов исчисляется в 6 тыс. км. Из этого количества на долю шоссейных и гравийных дорог не приходится ни одного километра. О „качестве“ же грунтовок много распространяться не приходится: после наводнений последних двух лет и без того неважное полотно их в большей своей части стало малопроходимым, а на некоторых из перегонов образовались непроходимые болота. К этому можно прибавить, что наводнение 1929 г. совершенно уничтожило значительную часть мостов и дамб.

И все же дорожному строительству не уделяется здесь должного внимания. Сначала было предположено затратить в текущем году на постройку дорог 898 тыс. рублей. В пределах этой суммы был разработан план строительства, приступлено к заготовке материалов и производству подготовительных работ. Однако, в самый последний момент распоряжением краевых органов ассигнования неожиданно были сокращены до 125 тыс. рублей. Ясно, что при таких условиях борьба с бездорожьем остается только на бумаге.

В Аткарском округе на дорожное строительство намечено израсходовать 500 тыс. рублей, но подготовкой к строительному сезону до сих пор еще никто не занимается. Заготовка строительных материалов ни одним хозяйством еще как следует не начата. На дорожные работы потребуется большое количество круглого леса, а отдел местного хозяйства не заключил еще на него ни одного договора. О других материалах и говорить не приходится. — „Зачем зря метаться, все равно цемента нам никто не даст“, рассуждают строители. О железе у хозяйственников создалось такое мнение: „бесполезное дело — нигде не достанешь“. И все эти безобразия проходят мимо автодорожной общественности округа.

А вот „темпы“ Марийского обл. доротдела. В этом году в Марийской области намечены значительные дорожные работы. Несмотря на это, положение со снабжением их камнем угрожающее. Облдоротдел закончил с акц. о-вом „Бут“ договор на поставку 12 тыс. куб. м камня, из которых пока прислано только 120 куб. м. Сейчас „Бут“ вовсе отказался от выполнения договора и доротделу приходится самостоятельно приступать к разработке камня в Вятских Полянах. Проекты на дорожное строительство хотя и составлены, но еще не утверждены. Нет ясности в снабжении работ дорожными машинами. Облдоротдел дал на них заявку и этим ограничился. Сплошь и рядом

виновниками прорывов на фронте подготовки к дорожному строительству являются районные исполкомы и сельские советы. Так, например, на тракте Кудымкар-Менделеево, Пермского округа, заготовка гравия и камня идет черепашьим шагом только из-за того, что сельсоветы и рики упорно не желают обеспечить подводами подвоз этих материалов. Правда, они дают возможность вербовать подводы и формировать артели, а после этого бесцеремонно отсылают их для удовлетворения других нарядов округа. Когда со стороны линейного персонала начали поступать законные возражения против безобразий, рики и сельсоветы стали угрожать арестами.

Совершенно недостаточно внимания уделяют дорожному строительству рики и сельсоветы Брянского округа. До сих пор там только по двум рикам имеются планы строительства сельсовета. 16 риков лишь сейчас приступают к проработке планов, составленных доротделом в районном разрезе. Положение осложняется тем, что сельских ячеек Автодора в Брянском округе не существует, а районы в подавляющем большинстве ничего не делают.

Как, например, можно добиться положительных результатов по доростроительству в Вятском округе, в особенности в районах сплошной коллективизации, связь между которыми и центром должна быть налажена в первую очередь, если председатель Фаленского рика заявляет, что о существовании Вятского окрдоротдела у них в районах ничего не известно?

В Осетинской области намечается большое дорожное строительство: будут производиться работы по соединению Военно-осетинской и Военно-грузинской дорог, расширяться полотно Военно-осетинской дороги на 6¹/₂ м, намечены тоннельные работы в Кассартском ущельи и т. д. Несмотря на большой размах предстоящего строительства, Осетинский доротдел ведет себя так, как будто его это совершенно не касается. Он еще не позаботился подыскать необходимую квалифицированную рабочую силу, ничего не сделано для снабжения рабочих инструментами и продовольствием, несмотря на то, что на строительстве будет занято свыше 2 тыс. человек.

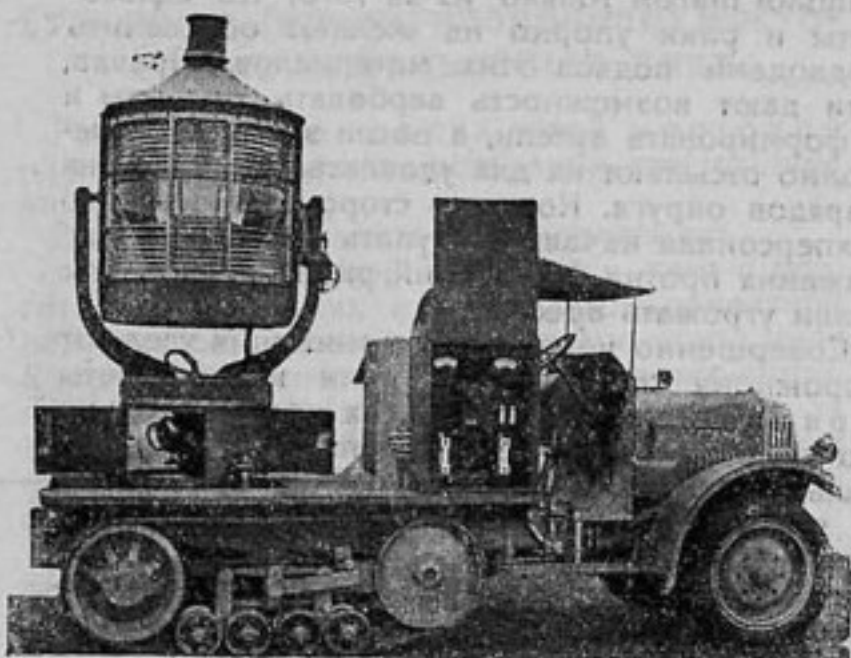
В общем со всех сторон жалуются на плохие дороги, все горят желанием заменить их хорошими, но, желать — одно, а участвовать в улучшении дороги — другое. Здесь все надеются на какого-то „дядю“. Ведь вот постановило совещание кооперативных и торговых организаций г. Котельнича „принять участие в дорожном строительстве, так как плохие дороги режут кооперацию“, но, когда от слов надо было переходить к делу, все стали отряхиваться.

Мы обращаем внимание соответствующих отделений Автодора на их прямую обязанность заставить путем широкого общественного нажима всех, кого следует, взять более деятельный и твердый курс на дорожное строительство.

ПЕРЕДОВЫМ КОЛХОЗНИКАМ, СТРОЯЩИМ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ ХОЗЯЙСТВО В ДЕРЕВНЕ — ПЕРВОМАЙСКИЙ ПРИВЕТ!

АВТО на СЛУЖБЕ АВИАЦИИ

В АМЕРИКЕ для обслуживания дальних воздушных ночных линий применяются особые мощные световые установки смонтированные на

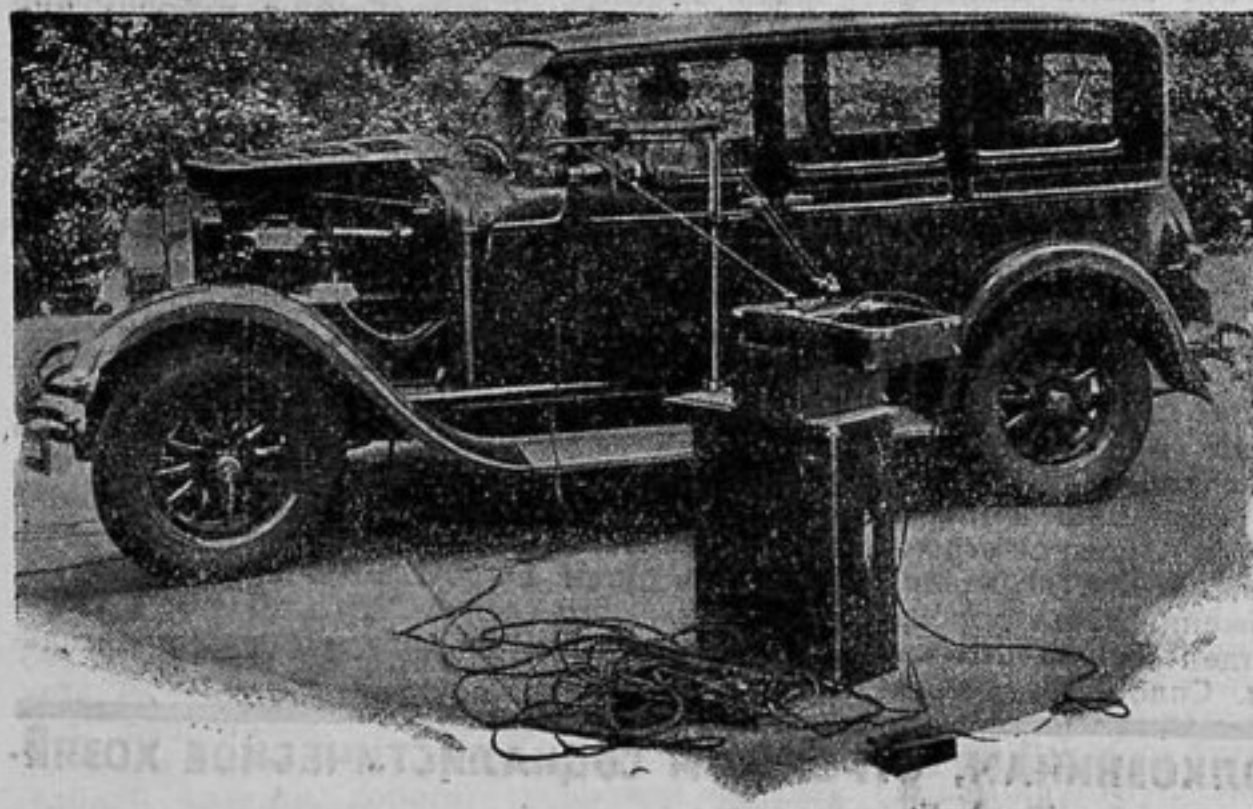


специальных гусенично-колесных автомобилях. Вид такого агрегата показан на нашем фото.

РЕНТГЕНКЛИНИКА в АВТОМОБИЛЕ

ДО СИХ пор исследования лучами Рентгена производились в так называемых рентген-клиниках. Больного нужно было привозить в клинику и увозить обратно. Для тяжело больных это было связано с большими неудобствами и даже страданиями. Теперь за границей не больной едет в клинику, а рентгенклиника приезжает к нему — больные могут подвергаться просвечиванию у себя на дому.

В Америке сконструированы для этого специальные авто. Врач приезжает в таком автомобиле с особым чемоданом, содержащим всю нужную аппаратуру, а также проводку, протя-



НОВЫЙ ИЗМЕРИТЕЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПРИБОР

В АНГЛИИ изобретен новый измерительный прибор, позволяющий в любой момент определять силу, затрачиваемую автомобилем при езде.



Кроме того, прибор указывает величину под'ема пути и силу торможения. Аппарат укреплен на арматурной доске, имеет две шкалы и особым образом связан с механизмами автомобиля.

Знание количества лошадиных сил, затрачиваемых машиной позволяет водителю поддерживать в машине равномерную мощность и, например, при под'емах определять необходимую минимальную мощность.

Эти данные позволяют экономить горючее.

При помощи измерительного прибора можно также устанавливать потребление горючего, сопротивление воздуха, силу торможения и т. д. Если внимательно следить за прибором, используя все его показания, можно при минимальных затратах горючего получить максимальную мощность.

гиваемую через окно или через лестничную клетку в квартиру больного. Все приготовления к рентгенснимку занимают всего несколько минут. Когда они закончены, мотор автомобиля переключают на маленькую динамо, находящуюся под капотом машины. Начинают излучаться рентгеновские лучи и врач приступает к съемке или лечению.

По окончании всей процедуры оборудование свертывается, запаковывается и врач продолжает свой об'езд.

Нам, при современном положении советского автостроения, еще трудно переносить к себе все новинки, в том числе и эту. Но следить за ними для нас очень полезно и поучительно.

НОВЫЙ СПОСОБ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ в АМЕРИКЕ

В НЬЮ-ЙОРКЕ изобретена и демонстрируется новая система регулирования уличного движения, при которой сигналы автоматически подаются самими автомобилями.



Недалеко от перекрестка в мостовую вделана плита, при проезде через которую на сигнальной вышке зажигается сигнал в направлении поперечной улицы и едущие оттуда машины останавливаются. Эта система уличного движения не требует обслуживающего персонала.

На снимке — модель новой системы регулирования движения.

АВТОМОБИЛЬ с ПОВОРАЧИВАЮЩИМИСЯ СИДЕНИЯМИ

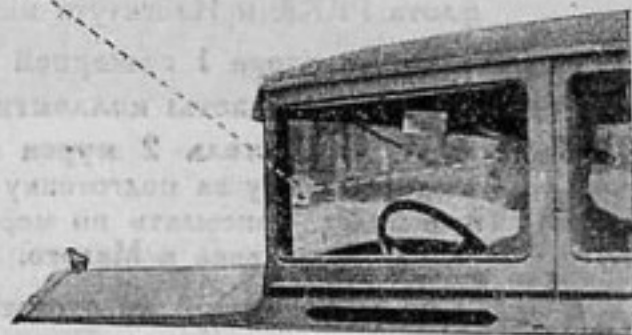
В ГЕРМАНИИ выпущены автомобили с усовершенствованными кузовами. Кроме обычно расположенных окон и дверей в них имеется еще застекленная дверь сзади. В кузове сиденья поворачиваются в любом направлении при помощи специального механизма и пассажиры могут рассматривать пейзаж со всех сторон.

Дверь со спускающейся складной подножкой очень удобна для входа и выхода особенно

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ для НАБЛЮДЕНИЯ за СИГНАЛАМИ

ЗА ГРАНИЦЕЙ в больших городах, где на улицах имеется масса сигналов, регулирующих движение, водителю машины трудно, а иногда невозможно следить за всеми сигналами со своего места. Приходится нагибаться, высовываться, так или иначе менять положение корпуса.

Это в особенности неудобно, когда сигнал находится высоко.



Затруднение преодолено теперь новым сконструированным приспособлением, прикрепляемым к переднему стеклу. Оно состоит из маленькой призмы, одна сторона которой представляет собой линзу, т.е. несколько выпукла. Сигнал отражается в призме и может быть легко наблюдаем.

Это приспособление начинает пользоваться заслуженным успехом.



в узких дворах и проездах, где место с трудом позволяет распахнуть обычную боковую дверь.

АВТОМОБИЛЬ для ЛЕТНЕГО ОТДЫХА

В АНГЛИИ практикуется новый способ проведения летних отпусков.

К обыкновенному автомобилю (легковому или грузовику) прицепляется прекрасно оборудован-

ный вагон, содержащий все необходимые для удобной жизни предметы и служащий каретой для экскурсантов.

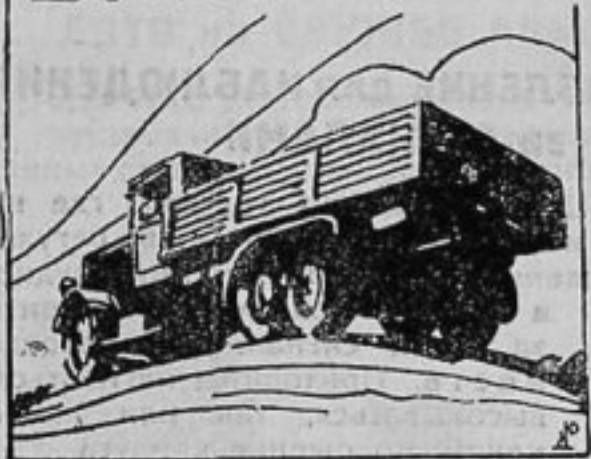
По уверениям английских журналов, такое проведение времени обеспечивает полный отдых, не связано с большими расходами и обходится вдвое дешевле, чем отдых в английских пансионах.

В вагоне (см. рис.) помещается кушетка, являющаяся одновременно креслом или кроватью, гардероб, буфет, умывальник, плита, посуда и кухонная утварь. Бытовые вещи содержатся в особо приспособленном купе.

Все это устраняет неудобства, связанные с лагерной жизнью.



Шестиколесные машины — Красной Армии!



ВНОСЯТ В ФОНД ПОСТРОЙКИ:

Коллектив Автодора при Автотранспорте (г. Оренбург) вносит 10 р. и вызывает последовать его примеру Оренбургское окр. отделение Автодора и все местные коллективы.

Богородское окружное отделение Автодора вносит 30 руб.

Виноградов, С. Д. безработный шофер (Ленинград) вносит 50 к. и вызывает шоферов Ивкина П. (гараж Ленинградтекстиль) и Бондарева, М. (гараж губмилиции).

Коллектив Автодора № 24 при Военно-политической академии им. Толмачева (Ленинград) вносит 91 р. 73 к. и вызывает коллективы Автодора Военно-технической академии, Военно-медицинской академии, Военно-морской академии, Академии воздушного флота РККА и Института инженеров путей сообщения.

Коллектив Автодора 1 пожарной части (Орел) вносит 49 р. 74 к.

Редколлегия стенгазеты коллектива Морозовского зерносовхоза № 4 (Донской окр.) вносит 78 руб.

Каршон, А. слушатель 2 курса ВТА РККА (Ленинград) передает в фонд шестиколесных машин следуемые ему за подготовку кр-цев в вузы — 22 р. 50 к. В первую получку вносит 7 руб., остальные будет присылать по мере получения и вызывает слушателей ВТА тт. Данилова, Данилевского, Мушкарева и Малого.

В ответ на объявленный крестовый поход против СССР группа товарищей, собравшихся на заседание правления Красно-Пресненского отделения Автодора, вносит 8 р. 55 к. Правление решило обратиться ко всем коллективам района с директивным письмом об усилении сбора средств в ответ на объявленный крестовый поход.

Коллектив Автодора при Нефтеиндустриале (Бахчисарай, Крым) вносит 36 р. 95 к.

Тов. Смольницкий (Романово, Волынский окр.) вносит 3 р. и вызывает тт. Канарского, Мациупа, Марчука, Новохатоко, Цереша, Ковальчука и всех председателей исполкомов Волынского округа.

Коллектив Автодора при в-де „Симп“ (Переславль-Залесский) вносит 87 р. 35 к. и вызывает отделения и коллективы Автодора заводов и учреждений Переславль-Залесского.

Тейковское районное отделение Ив.-Вознесенск. обл. вносит 28 р. 75 к.

Коллектив Автодора профшколы (с. Моховое, Орловск. окр.) вносит 33 р.

Коллектив артели инвалидов „Единение“ (г. Арзамас) отчислил из своих средств 86 р. 25 к.

Коллектив Автодора Арзамасской тракторной мастерской вносит 14 р. и вызывает коллективы Конзавода, окружного потребкоопсоюза, Автокурсов, Пивзавода и союза охотников г. Арзамаса.

Сотрудники Лопатинского района, Курганского окр., вносят 9 р. 25 к.

Коллектив Автодора механического завода „Госшвеймашина“ (г. Подольск) в дополнение к ранее присланным вносит 11 р. 60 к.

Члены коллектива Автодора Донского института сельского хозяйства и меллиорации (г. Новочеркасск) вносят 90 р. 40 к. и вызывают Донской политехнический институт.

Коллектив Автодора при Н Военскладе вносит 14 р. 65 к.

Шофер Каменский, Ф. Е. (Харьков) вносит 3 р. и вызывает всех шоферов гаража транспортного управления коммунального хозяйства.

Комиссия содействия госкредиту Крымживотноводсоюза вносит 6 р. 65 к. и вызывает все коллективы Симферополя.

Шофер гаража ГПУ (г. Свердловск) Виноградов, Б. вносит 3 р. и вызывает шоферов г. Тулы — тт. Абакумова, С., Петрова, И., Хомякова, Д., Алексеева, Я., Смирнова, А., Гека, А., Никольского, М., Кунагина, А., Фомина, М., Кошмешева, С.

Члены редакционной коллегии стенной газеты „Автодоровец“ (г. Свердловск) тт. Ермаков, Хаютин и Пинжаков вносят 3 руб. и вызывают коллективы Автодора Свердловского округа.

Коллектив Автодора № 426 при Кооппротомхозе (Ленинград) вносит 209 р. 96 к.

Кадышский кустрабочком сельско-хоз-в. и лесных рабочих (Дшелал, Евпаторийск. р.) вносит 121 р. 33 к.

Коллектив Автодора при Белорусской Академии Наук (Минск) вносит 43 р. 11 к.

Коллектив Автодора Вятского ЦРК вносит 39 р.

Клименко, О. И. (Смоленск) вносит 3 руб. и вызывает членов Автодора штаба БВО.

Коллектив Автодора Ходяковского окротдела ГПУ вносит 40 р. 50 к.

Коллектив Автодора Н Стрелкового полка вносит 15 руб., вырученные от субботника, и вызывает последовать примеру коллектив Автодора № Артполка.

Всего с начала кампании поступило 8457 руб. 90 коп. и 17 центов.

ОБМЕНИВАЕМСЯ ОПЫТОМ

ДАЙТЕ нам АВТОМОБИЛЬ!

В СЕЛЕ Ново-Кубанском Армавирского округа коллектив Автодора организовался в 1929 г., но в 1929 г. в жизни коллектива прошел бесследно. Удалось завербовать всего 10 человек.

В 1930 г. работа коллектива оживилась. С 8 января по 1 марта в него записалось 250 колхозников-бедняков.

Коллектив организовал свой клуб, имеет различные авточасти: мотор, карбюраторы, магнето. Созданы две группы по изучению автомобиля по 50 человек.

По почину Автодора ремонтируется шоссейная дорога. Члены общества участвуют в ремонте сельскохозяйственного инвентаря.

Ячейка принимает все меры, чтобы где-нибудь получить хотя бы старый автомобиль. Окружное правление не идет навстречу. „Давайте 200 руб., тогда получите автомобиль“—



г. Шахты.

Не ездим, а мучаемся по этим проклятым дорогам

Фото К. Красильникова

говорят правленцы. А у коллектива Автодора нашего села всех денег 250 руб. Как быть?..

с. Ново-Кубанское,
Армавир. окр.

М. Токарев

ДА ДИМ КАДРЫ КОЛХОЗАМ

НАШ Гудермесский коллектив Автодора (Чеченская авт. обл.) подготовил к предстоящему весеннему сезону 30 трактористов; из них 4 женщины, остальные подростки — дети рабочих и батраков. В следующую группу предпо-

лагается завербовать больше националов-чеченцев из батраков и бедняков, тем самым содействуя развитию автотракторного дела в горских районах.

ст. Гудермес

И. Прокопенко

УХАБЫ АВТОДОРОВСКОЙ РАБОТЫ

НЕДАВНО работа Нижегородского окружного отделения была обследована представителем области тов. Шевцовым. Выводы обследования оказались крайне неутешительными.

Работа общества за последнее время совершенно замерла. Состав окружного правления на половину рассыпался. Организация количественно не выросла, большинство коллективов бездействовало. Абсолютно не ведется работа в сельских коллективах, некоторое оживление замечается лишь в рабочих районах.

Скверное состояние работы лучше всего доказывают цифры.

В Нижегородском округе 46 коллективов и из них только 16 в сельских местностях. Вся орга-

низация объединяет меньше 3 тыс. человек, тогда как лишь в одном Новгороде около 10 тысяч членов профсоюзов. Из городских коллективов хорошо работает один — при окрисполкоме, остальные девять бездействуют. Совершенно не налажена шефская работа. Единственным достижением является открытие автомобильной линии Новгород — Крестцы.

После обследования Новгородское отделение зашевелилось. Состав правления расширен до 15 человек. При окротделении созданы секции — дорожная, профессионально-техническая и агитпечати.

Новгород

В. Кр.

ЗЕМЛЯНУЮ ДАМБУ ВОССТАНОВИЛИ

ДОРОГИ Кубанских степей — плохие дороги. Приморско-Ахбарский рик решил показать на деле, как он заботится о крестьянском хозяйстве. Решено было восстановить земляную дамбу длиной до 2 км и перестроить имеющиеся мосты. Дорогу нужно восстановить для того, чтобы связать большую часть станиц с районным центром.

Рик разработал подробную инструкцию о привлечении населения к трудгужповинности и приступил к делу. Живой поток людей и лошадей ежедневно длинными веренищами тянулся из

прилегающих населенных пунктов к месту дорожных работ.

Два месяца люди копошились как муравьи, и работу выполнили.

Дамба через Приазовские плавни проложена. Это нужно поставить в заслугу бедняцко-середняцкой части населения.

Стоимость бесплатного участия населения в районом дорожном строительстве за первый квартал 1929/30 г. оценивается в 10 тыс. руб.

ст. Приморско-Ахбарская

Техник Н. Бочек

СОЗДАДИМ ТРАКТОРНУЮ КОЛОННУ им. СТАЛИНА

СДЕЛАННЫЙ на I Московском областном съезде Автодора вызов рабочих Электрозавода о сборе средств на постройку тракторной колонны им. т. Сталина нашел живой отклик среди членов низовых ячеек Автодора.

По имеющимся сведениям сбор в некоторых округах и районах проходит весьма успешно, но в большинстве районов работа по добровольному сбору средств путем вызовов еще недостаточно развернута.

Московский областной отдел внес 1 000 руб., Тульское окр. отделение внесло 100 руб., Зареченский район — 75 руб., Чулковский — 25 руб., правление Тульского отделения — 85 руб., Серпуховское отделение — 170 руб., Сокольническое отделение с коллективом при МББ ж. д. — 750 руб.,

Хамовническое отделение — 50 руб., Бауманское — 422 руб., Красно-Пресненское отделение — 400 р., Ногинское отделение — 25 руб., Тверское отделение — 100 р. и т. д.

Всего по неполным еще сведениям в фонд тракторной колонны собрано 3 452 руб.

Центральный Совет и лотерейный комитет Автодора, а также Главдортранс, Облдортранс и водомоторный клуб, очевидно, забыли, что низовые коллективы Автодора вызвали их на взнос в фонд тракторной колонны: первого и второго на 5 тыс., а последних на 2 тыс. руб. каждого. Они до сих пор еще не откликнулись.

Не пора ли? Нужно запомнить, что без участия этих организаций мы решение съезда не сможем выполнить и к сроку тракторная колонна создана не будет.

ТАКОЙ ТЕМП НИКУДА НЕ ГОДИТСЯ!

ЖУРНАЛ „За Рулем“ давно уже начал кампанию по сбору средств на трехосные машины для Красной армии. Эта кампания была подхвачена и нашей сибирской общественностью. А между тем до сих пор сбор средств нельзя признать успешным.

Не только городские и сельские коллективы, но и ряд округов сделали в этом отношении мало, а некоторые ничего не сделали.

Происходившие окружные конференции и первый краевой съезд дали толчок усилению внимания к этому вопросу. В результате в Сибавтодор поступило 1 238 руб. Первое место по сбору средств занимает Омская организация,

сбравшая 905 руб., затем Новосибирская — 155 руб., Иркутская — 99 руб., Ачинская — 56 руб., Барнаульская — 21 руб. Некоторые крупные округа, как Красноярский, Щегловский, Бийский и др., сведений еще не представили.

Необходимо подтянуться и выравниваться по омичам. Последним же не следует успокаиваться на достигнутых результатах, так как они еще крайне недостаточны. Необходимо помнить, что чем быстрее мы развернем работу по сбору средств на трехосные машины, тем успешнее мы сумеем выполнить пятилетку в четыре года и укрепить обороноспособность страны.

Новосибирск

Ишуков

ЗАМОСКВОРЕЦКАЯ РАЙОННАЯ ШКОЛА ШОФЕРОВ

В КОНЦЕ апреля Замоскворецкое районное отделение в помещении долго пустовавшей церкви открыло районную школу Автодора.

Церковь была отремонтирована силами коллектива 1-й ситценабивной фабрики.

Школа рассчитана на 240 человек. Срок обучения — семимесячный. Помимо шоферских знаний учащиеся получают в школе общее образование.

Москва

Курсант Новиков

АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

Москва

Наркомтруд СССР предложил акц. о-ву „Установка“ (занимающемуся подготовкой квалифицированной рабочей силы по методам ЦИТ) немедленно развить работу по подготовке квалифицированных кадров для автотранспорта.

Не позднее 1 мая в Москве должна быть создана автобаза, которая будет готовить вначале инструкторов, а затем и шоферов-водителей.

Тифлис

Для оживления работы на местах, Центральный Совет Автодора Грузии приступает к массовому обследованию коллективов Автодора.

Для этой цели организуются обследовательские группы из автодоровского актива, куда войдут рабочие, служащие, красноармейцы и учащиеся.

Абхазский дор. транспорт в этом году на дорожные работы намечает израсходовать 670 тыс. руб. Из этой суммы на восстановительные дорожные работы будет израсходовано 450 тыс. руб.

Для поднятия квалификации и пополнения низшего технического персонала организованы 4-месячные курсы, которые будут выпускать дорожных мастеров и десятников.

Шуя (Иван. область)

Окрдортранс в этом году развертывает большое строительство. На новое замощение и ремонт дорог намечено затратить 1 763 тыс. руб.

Красноярск

Красноярское отделение Автодора за год существования сделало следующее: в 40 ячейках насчитывается более 7 тыс. чел. создано 20 кружков по изучению автодела. Выпущено 28 шоферов, подготовлено к выпуску 70. Но этого далеко недостаточно. Нужно еще шире развернуть работу, вовлечь больше трудящихся в ряды Автодора.

Вятка

Общая сумма кредитов, отпущенных Вятскому округу на дорожное строительство этого года достигает 1 048 545 руб. В план строительства включены, главным образом, работы по устройству дорог в районах сплошной коллективизации.

В Зуевском районе работы запроектированы с таким расчетом, что при их своевременном выполнении по всем участкам района станет возможным автомобильное движение.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“