

ЗА РУЛЕМ

17-18

1930



АНШ. ИЗД.
0-00,0000000000



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА
«АВТОДОР»

Третий год издания

Редколлегия: А. Брагин, Н. Беляев, А. Головкин, проф. И. Грибов, В. Дмитриев, М. Кольцов, инж. М. Кристи, инж. К. Куприянов, М. Презент, В. Осинский, Л. Мандельяц, И. Фельдман, проф. Е. Чудаков, И. Халепский

ОГЛАВЛЕНИЕ

Я. ДРОБНИС. — Уроки Острогжска	1
Автодорожцы — на фронт запасных частей!	3
Наши зарубежные гости	5
Н. ГОРДИН. — Автодор Белоруссии и ликвидация округов	7
Проф. В. ГИТТИС. — Спирт как горючее — проблема химическая	9
М. СОЛОМОНОВ. — Замена жидкого топлива твердым — важнейшая задача дня	10
Лицом к политехнизации школы!	12
И. ГАЛЬП. — Будущее, которого не замечают	14
Инж. ПИСКУНОВ. — Выпускаем советские реверсивные муфты	15
Ваган АРЗУМАНОВ. — Не будь врагом автошин!	17
БРИГАДА «ЗА РУЛЕМ». — Как строит дороги Ленинградский областной дортранс	18
Тернистый путь советского мотоциклетного завода	20
Мотострой	21
На фронте автостроительства	22
Н. ЮМАТОВ. — Автомобиль в борьбе с вредителями сельского хозяйства	24
Проф. Е. ЧУДАКОВ. — Устройство автомобиля	25
Страница курсанта-заочника	27
З. ЛЕОНОВ. — Обмениваемся опытом	28
По письмам рабкоров	32
Техническая консультация	36
На обложке: американский каток-кирковщик на дорожных работах по Можайскому шоссе (Московская область).	

Центральный Совет Автодора — Москва, Садово-Кудринская, 17; тел. 4-96-15.

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. «Библиотека «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.

УРОКИ ОСТРОГОЖСКА

ВЕСНОЙ этого года острогожскими работниками Автодора и дорожного отдела совместно с представителями колхозов Острогожского округа был поставлен перед автодорожской общественностью в лице дорожной секции Центрального Совета вопрос о том, что острогожцы берутся силами населения, в порядке трудовинности, построить в течение текущего строительного сезона 2500 км грунтовой профилированной дороги, т.е. силами труда населения вывести Острогожский округ из состояния губительного бездорожья.

Автодорожская общественность горячо поддержала эту инициативу, тем более, что проявлению этой инициативы способствовал факт сплошной коллективизации округа, которая достигла к этому моменту 98 проц. Дорожная секция сочла нужным облечь общественной поддержкой это мероприятие по тем соображениям, что впервые в таком большом масштабе проводится опыт применения закона о трудовинности, что эта инициатива не навязана сверху, а идет от низов и что этот опыт будет проводиться в обстановке и условиях коллективизации силами объединенного в колхозы крестьянства.

До сих пор применение закона о трудовинности носило кустарный характер. Применялся закон этот от случая к случаю. Работы по дорожному строительству в порядке трудовинности не обеспечивались предварительной подготовкой, планами, технической и организационно-материальной помощью. Эффективность закона о трудовинности не была испытана и проверена на практике, на деле. Не проводилась работа по разъяснению закона о трудовинности, хозяйственной важности и необходимости устроенной дороги. Трудовинность навязывалась властями без учета перечисленных выше условий и стимулирования населения.

При этих условиях показательная работа по дорожному строительству в порядке трудовинности, должна иметь то значение, что она дала бы возможность учесть все просчеты, ошибки и положительные моменты, для того чтобы подготовиться к той колоссальной программе дорожного строительства низовой сети, которая запроектирована пятилетним планом дорожного хозяйства. А в пятилетнем плане эта часть программы занимает 25 проц. всего строительства, примерно, в 1200 млн. руб.

Важность острогожского опыта заключается еще в том, что в нем приняли участие колхозники, где трудовинность представляется возможным обогатить ударничеством и социалистическим соревнованием. Вот в чем суть и смысл острогожского опыта дорожных работ, проводимых в порядке трудовинности.

Удался ли этот опыт полностью? Нет.

В чем причины, где дефекты и промахи? Прежде всего объективные обстоятельства несколько изменились. Начался отлив из колхозов. Но эта объективная причина не столь решающая. Решающей ошибкой является то, что дорожные органы не сумели подхватить общественную инициативу и обслужить ее с точки зрения технической и материальной. Областной доротдел ЦЧО стал в сторонку и не пожелал, несмотря на все давление общественности, взять под свое руководство и попечение столь важное хозяйственное мероприятие. Конечно, никто себе не создавал иллюзии, что можно в один сезон, когда нет технических изысканий, проектов, технического руководства и механизации, по-

строить 2500 км дорог. Но это был лозунг, который был подхвачен частью населения Острогжска, и это настроение обязаны были учесть дорожные органы и направить эти настроения, эту энергию и инициативу по должному руслу. Этого не было сделано ни Главдортрансом, ни дортрансом области. Острогжск был предоставлен самому себе. И вместо того чтобы поставить вопрос резко о том, что облдортранс уклоняется от помощи и содействия, что областной Автодор умывает руки в этом грандиозном деле, вместо того чтобы учесть влияние отлива из колхозов на темп работы и в связи с этим перестроиться, пересмотреть программу, поставить в известность центр о неудачах, — острогжцы все это спрятали, настаивали на прежней программе работ, преувеличенно информировали о достижениях и результатах. Грех „головокружения от успехов“ принес и в данном случае свои отрицательные итоги.

Вторая погрешность заключается в том, что в стороне от этого огромного хозяйственного мероприятия стали партийные, комсомольские и профсоюзные органы. Никто не подумал, что у них под носом идет гигантская творческая работа населения, что в эту работу втянуты 10 тысяч тружеников. Этим не интересовались и не обратили должного внимания на Острогжск.

Автодор и его дорожная секция неослабно следили за Острогжским, уделяя этому опыту огромное внимание и силы. Дорожная секция принимала меры общественного воздействия, посылая бригады, содействуя в получении снабжения, средств передвижения, дорожных машин и снарядов, посылая инженеров и студентов МИИТа. Острогжцы не сумели, при слабости технического и организационного руководства, использовать оборудование в полной мере и эффективно. Ошибка дорожной секции, что она свои усилия сосредоточила исключительно на технической и органи-

зационно-материальной помощи и не проделала нужной работы по мобилизации общественного внимания вокруг Острогжска. Это было упущено. Упустила также и автодорская печать осветить это начинание в своей и общей прессе. Секция агитации и пропаганды стояла в стороне. Журнал „За Рулем“ был в стороне. Общественной, углубленной обработки и мобилизации внимания не было подготовлено в должной мере. Вот ошибки и неудачи Острогжска.

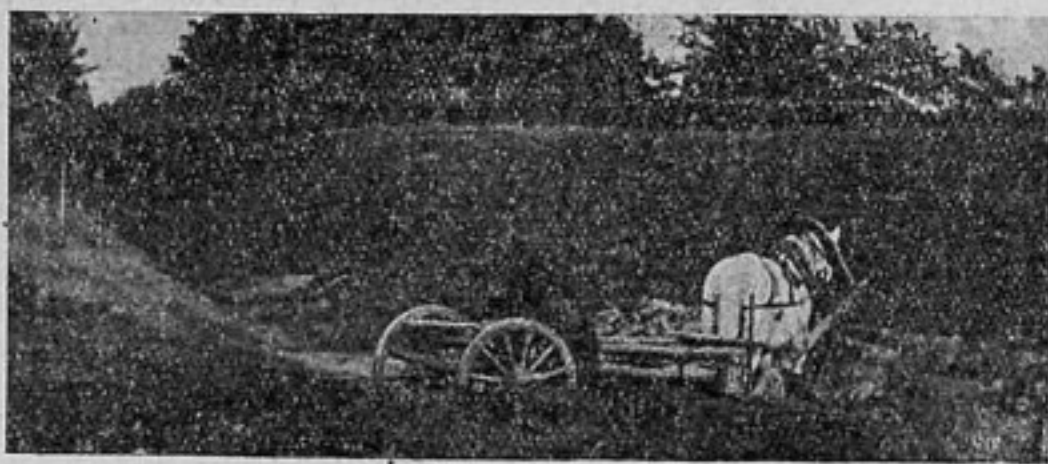
Каковы же итоги? На сегодняшний день в Острогжске построено 100 км дорог, имеются проекты на 465 км, техническими изысканиями охвачено 1000 км. Следовательно, при большой интенсивности работ будет построено в этом году около 500 км. Это не плохо. Этого вполне достаточно, чтобы нашей общественности и дорожным органам приступить к изучению результатов трудоповинности в одном из районов нашей страны.

Само собой разумеется, что на работы в Острогжске оказал в некоторой мере отрицательное влияние и районирование. Но это не так страшно. Надо принять все меры к тому, чтобы организовано закончить строительство этого года и также организовано подготовить следующий год. Выводы Острогжска очень важны и для того мероприятия, которое наметил президиум Центрального Совета в виде „дня дороги“ в Чувашской республике. Здесь мы также имеем опыт применения массового труда населения в дорожном строительстве, и надо „день дороги“ в Чувашии провести так, чтобы не повторить ошибок Острогжска.

Автодорская печать должна мобилизовать общественное мнение вокруг „дня дороги“, а секции Автодора „должны уяснить, что подобные мероприятия, в которые вовлечены десятки тысяч крестьян, не есть дело только одной секции, а касаются всего Автодора“.

Десятки тысяч крестьян на дорожном строительстве — высшее проявление автодорской общественности.

Я. Дробнис



ВЫГОВОР ОБЛАСТНОМУ ОТДЕЛЕНИЮ ЦЧО

Президиум Центрального Совета Автодора, заслушав в заседании от 29 июля доклад члена президиума Совета о дорожном строительстве в Острогжском округе Центр. Черноз.

области, постановил: „Правлению областного отделения Автодора ЦЧО за бездеятельность в отношении острогжского дор. строительства вынести выговор с объявлением в печати“.

**ОСНОВНАЯ ЗАДАЧА АВТОДОРА В ДАННЫЙ ПЕРИОД —
ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ДЕРЕВНЕ**

АВТОДОРОВЦЫ, на ФРОНТ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ!



Отсутствие мелкой детали часто чрезвычайно затрудняет ремонт трактора

Фото М. Прехнера

АВТОДОРОВСКАЯ общественность мобилизует сейчас все силы и средства для ликвидации прорыва в производстве запасных частей для тракторов.

Положение с частями очень острое, местами даже угрожающее. Имеются районы, где четвертая часть тракторов стоит из-за отсутствия запасных частей. Это означает значительную задержку уборочной кампании, невыполнение плана осенней пахоты, это удар по социалистическому земледелию, удар по пятилетке. Центральный Совет Автодора бьет об этом тревогу и мобилизует внимание советской общественности и в первую очередь рабочей общественности той отрасли промышленности, тех предприятий, которые должны срочно дать запасные части к тракторам. Для этой цели вся автодоровская периферия, все отделения Автодора должны немедленно притти в боевую готовность.

Центральный Совет Автодора и его тракторная секция проследили за тем, как произошел прорыв с производством запасных частей. Нетрудно было предвидеть, что производство запасных частей к тракторам превратится в большую, сложную проблему. На полях СССР в настоящее время работает свыше 90 тыс. тракторов самых разнообразных марок. Уже во время весенней посевной кампании обнаружилась крайняя нехватка запасных частей. На складах

„Сельхозснабжения“ последние запасы их быстро таяли. При колоссальной перегруженности наших тракторов (вместо 8—10 часов они работают 18—20 часов в сутки), при, большей частью, неопытных водителях, естественна большая, сверх нормы, изнашиваемость тракторов.

Необходимо было быстро приступить к усиленному производству запасных частей, многочисленных деталей к тракторам.

Но производство запасных частей для разнообразных марок заграничных тракторов у нас совершенно не налажено. Надо было раньше всего заготовить чертежи этих частей, проинструктировать ряд заводов в производстве частей.

Здесь тракторная секция Автодора обнаружила возмутительную волокиту. В начале мая ВСНХ поручил ВАТО срочно организовать техническое бюро для изготовления чертежей запасных частей. Долго шли спор, и препирательство о том должно ли это бюро существовать при ВАТО, которое весьма склонно было вовсе уклониться от этого дела. В начале июня бюро было организовано, но в составе только одного человека(!). Оказалось, что ВАТО не заручилось специалистами, не имеет материалов, долго и тщательно ищет американские чертежи. В конце концов составление чертежей передается НАМИ, Висхому, Ленинградмаш, Киевскому политехническому институту и пр. Сбыв с рук сложное дело составления чертежей, ВАТО не интере-

суется, как идет выполнение заказов. Работа выполняется с удручающей медлительностью, чертежи основных деталей НАМИ и Виском обещали представить к 15 августа, а Ленинградмаш — к 1 сентября. Но части необходимо изготавливать немедленно, по крайней мере до начала осенней посевной кампании.

Очень плохо обстоит дело с теми запасными частями, к изготовлению которых можно было приступить немедленно. Наша промышленность очень неохотно идет на производство запасных частей к тракторам, смотрит на него как на принудительный ассортимент, не проникнута всей важностью и неотложностью этого производства. Так, ленинградский завод № 4 всеми способами доказывал, что он не в состоянии выполнить дополнительное задание ВСНХ по производству 200 тыс. свечей для тракторов. Но рабочие завода отказались от отпусков, объявили себя мобилизованными и показали большевистские темпы работы. Заводоуправление „Красного путиловца“ три месяца увиливало от изготовления блоков и шатунов для тракторов, пока рабочая общественность не заставила его взяться за изготовление этих деталей. Завод АМО отмахивался от изготовления запасных частей под предлогом отсутствия свободных станков. Рабочая бригада нашла эти станки на заводе.

В настоящее время, когда идет мобилизация автодоровской общественности, когда при Центральном Совете Автодора и всех его отделений организованы „штабы по борьбе за запасные части к тракторам“, необходимо знать, где слабо идет работа и как добиться усиления производства запасных частей. ВСНХ разместил внутри страны лишь половину требуемого заказа на запасные части (на 5 млн. руб.). Они должны быть во что бы то ни стало срочно выполнены и во всяком случае не позднее начала осени. Но наши заводы до последнего времени смотрят сквозь пальцы на эти заказы. К середине августа „Красный путиловец“ отгрузил запасные части к трактору „Фордзон“ лишь в раз-

мере 25% заказа, Укрмет—40%, Сельмаш—32%, Машинообъединение—всего 12%. Все остальные заводы—не более половины заказов. Качество производства также оставляет желать многого. Так, свечи изготовленные Цветметзологом работают 350 часов вместо 1000 нормальных.

В производство запасных частей вводится целый ряд новых заводов („Красный Двигатель“ в Новороссийске, заводы в Саратове, в Омске, завод „Арматреста, Одесский завод Тремасс, завод „Красный прогресс“ в Б. Токмаке). Заказ на будущий год на запасные части доводится до 100 млн. руб. Важнейшая задача „штабов“ по борьбе за запасные части—тщательно и ежедневно следить за тем, чтобы заказы полностью и своевременно выполнялись.

Эта ударная кампания рассчитана не на один день. Особенно важно добиться безотлагательного выполнения заказов к осенней пахоте.

Автодоровские штабы должны немедленно мобилизовать внимание рабочей общественности заводов, производящих запасные части, должны выделить активных работников заводов, сформировать рабочие бригады, конкретно знать, что нужно сделать, чтобы производство запасных частей шло полным ходом.

Часто работа тормозится из-за несвоевременного представления материалов, сырья для производства. Штабы и их бригады должны сигнализировать об этом, должны настаивать на своевременном и безотказном предоставлении материалов, а также чертежей, на тщательном выполнении самой работы.

Автодор и его отделения со штабами при них, при активном участии всей рабочей общественности соответствующих предприятий, берут на буксир ВАТО и всю промышленность по производству запасных частей.

М. Крымский

АВТОДОРОВЦЫ и ЗАЕМ „ПЯТИЛЕТКА в ЧЕТЫРЕ ГОДА“

ДЛЯ обеспечения максимальных темпов социалистического строительства, для успешного завершения пятилетнего плана народного хозяйства выпущен новый заем — „Пятилетка в четыре года“.

Подписка на этот заем как в городе — среди рабочих и служащих, так и в деревне — среди колхозников и единоличников проходит большей частью успешно.

Во многих местах создаются ударные бригады по содействию размещению займа, организуется социалистическое соревнование между предприятиями в проведении подписки.

Автодоровцы вместе со всей пролетарской общественностью дружно откликнулись на призыв партии и правительства, единодушно подписываясь на заем.

Шофер Донского зерносовхоза т. А. Суменко сообщает нам, что он досрочно подписался на заем на месячный оклад жалования и вызывает инженера-механика Ф. Уалюк, техника В. Искандрова, зав. мастерской Русака,

старшего шофера И. Лосева и всех шоферов автогаража Донского зерносовхоза.

Пример ивановцев, о котором мы сообщаем ниже, заслуживает того, чтобы ему последовали коллективы Автодора на местах. Рабкор М. Кузнецов пишет нам:

„Коллектив курсантов и сотрудников Иваново-Вознесенских областных курсов шоферов на своем общем собрании постановил организовать субботник и на заработанные деньги приобрести облигации займа „Пятилетка в четыре года“.

28 июля коллектив курсантов вместе с работниками гаража вышел на погрузку и выгрузку вагонов на железнодорожную станцию. Работали дружно, энергично и в результате разгрузили 20 вагонов и заработали 209 р. 69 к. Приобретенные облигации займа сданы в фонд индустриализации страны“.

Вместе с другими, подписываясь на заем „Пятилетка в четыре года“ на фабриках, заводах и учреждениях, автодоровцы могут и коллективом помочь распространению займа путем отработки субботников, а городские коллективы кроме того, путем организации агитвылазок на автомашинах в близлежащие села и колхозы

НАШИ ЗАРУБЕЖНЫЕ ГОСТИ

К приезду в СССР группы немецких рабочих-мотоциклистов

12 АВГУСТА в Ленинград прибыла на пароходе из Штеттина группа немецких рабочих (13 мужчин и 2 женщины). Они привезли с собой мотоциклы, рассчиты-

вая сделать пробег от Ленинграда до Крыма.

Прибывшие немецкие товарищи принадлежат к группе „Единство“,

мобиль, от Москвы же на Харьков с ними пошла вторая машина. Автомобили везли врача, переводчиков, запасные части, резину, инструмент и пр.

Материальная и организационная часть пробега, проведенная под руководством Центрального Совета Автодора, вызвала горячую благодарность наших гостей.

Предполагалось, что пробег будет сделан на мотоциклах до Крыма, но на Украине ожидается полоса дождей, да и сами мотоциклисты не имеют достаточно свободного времени. Поэтому из Харькова мотоциклы будут отправлены железной дорогой в Ленинград, а немецкие мотоциклисты посетят Днепрострой и металлургические заводы.

С Днепростроя гости поедут на



Немецкие рабочие-мотоциклисты в СССР. Вверху — в Ленинграде группа передает одной из частей гарнизона привезенное с собой знамя. Внизу — немецкие мотоциклисты с работниками ЦС Автодора в Москве

порвавшей все связи с желтым Амстердамским Интернационалом.

Они привезли с собой знамя, которое и вручили в торжественной обстановке одной из воинских частей ленинградского гарнизона.

Осмотрев Ленинград, наши гости 14 августа взяли старт на Москву на своих мотоциклах. 14-го они ночевали в Чудове, 15 — в Вышнем-Волочке, 16 — в Твери, 17 — они прибыли в Москву.

По пути немецкие товарищи познакомились с достижениями нашего строительства. Всюду они встречали самый радушный прием со стороны общественных организаций и рабочих.

В Москве группа немецких рабочих пробыла с 17 по 21 августа. За эти дни ими был осмотрен город, причем особое внимание они уделили Электrozаводу, парку Культуры и Отдыха, Дому Красной армии и стадиону „Динамо“.

21 августа наши гости отправились дальше на Харьков.

В пробеге от Ленинграда до Москвы зарубежных мотоциклистов сопровождал один авто-



4—5 дней в Алуэку (южный берег Крыма), в дом отдыха, где им предоставляет места Центральный Совет Автодора. Из Алуэки они возвратятся по железной дороге в Ленинград.

За первую половину пути наши гости вынесли самое лучшее впечатление от успехов социалистического строительства и самое грустное от наших дорог.

Немецких рабочих поражает отсутствие механизации, кустарный способ наших дорожных работ. Даже в самой Москве разрыто и приведено в непроезжее состояние много улиц, а работы по замощению идут крайне медленно.

Наши гости ведут дневники, для того чтобы по возвращении в Германию широко информировать своих товарищей о действительных успехах социалистического строительства СССР.

ПРИВЕТ ИНОСТРАННЫМ РАБОЧИМ ДЕЛЕГАЦИЯМ, ПРИЕЗЖАЮЩИМ УЗНАТЬ И РАССКАЗАТЬ НА РОДИНЕ ПРАВДУ О ВЕЛИКОЙ СТРАНЕ СТРОЯЩЕГОСЯ СОЦИАЛИЗМА!

СОЗДАДИМ И УКРЕПИМ АВТОДОРОВСКИЙ РАЙОН

XVI съезд ВКП(б) в качестве одной из важнейших и ближайших задач социалистического строительства выдвинул приближение партийного, советского, хозяйственного, кооперативного, профсоюзного и др. аппаратов к району, являющемуся основным звеном советской административно-хозяйственной структуры. В развитие этого решения, как известно, ЦК ВКП(б) постановил немедленно приступить к ликвидации округов, с тем чтобы к 1 октября — началу нового операционного года — ликвидация эта была закончена.

Эта важнейшая, имеющая огромное политическое значение, реформа требует очень большого внимания от всех организаций, в частности от Автодора. Можно даже сказать, что на Автодор ликвидация округов возлагает особенно большие задачи, потому что в его работе район представляет собой одновременно и самое важное и самое слабое звено. При проведении ликвидации округов Автодор находится в худших во много раз условиях по сравнению с другими организациями, потому что в отличие от них, он, в основном, не имеет аппарата в районах.

Поэтому проводимая реформа вызвала особое внимание Центрального Совета Автодора, который обратился к краевым и областным отделениям общества со специальным письмом, требующим уделить максимальное внимание ликвидации округов и укреплению районов.

Основные положения письма ЦС сводятся к следующему.

Молодая, сравнительно, организация Автодор еще не успела собрать и подготовить достаточно крепкие кадры. Поэтому необходимо сохранить и закрепить за обществом кадры общественного актива и платных работников. Окружной автодоровской актив должен быть проверен, тщательно учтен и вдумчиво распределен по районам. Особенно внимательно надо отнестись к сохранению автодоровских освобожденных работников, устраняя всякие попытки перебросить их на другую работу. Окружные работники Автодора, перебрасываемые в районы по советской, партийной, профсоюзной и др. линиям, должны быть привлечены к работе в районе. Большое значение имеет подбор ответственных секретарей районных отделений, по возможности освобожденных от другой работы.

Краевые и областные отделения должны всеми способами усилить живой инструктаж районных отделений путем частых выездов туда руководящих работников.

В тех городах, где не существовало самостоятельных отделений Автодора (так как их обслуживали окружные отделения), с упразднением окружных центров, необходимо организовать отделения общества.

Ликвидация имущества окружных отделений должна производиться, согласно уставу общества, ликвидационными комиссиями, назначаемыми президиумами вышестоящих организаций. Порядок удовлетворения всех возникающих при этом претензий должен быть утвержден предварительно органом назначавшим ликвидационную комиссию. При этом передача автомото-имущества окружного отделения каким-либо другим (кроме автодоровских) организациям должна быть исключена.

Если же претензии, имеющиеся к ликвидируемому окружному отделению могут быть удовлетворены, за отсутствием другого имущества, только автомашинами, моторными лодками и т. д. — надо стремиться покрывать их из средств соответствующего краевого, областного или республиканского отделения Автодора. Распоряжением этих же президиумов распределяется между создаваемыми районными отделениями имущество ликвидируемых окружных отделений.

Вся работа по ликвидации окружных отделений должна производиться в теснейшем контакте с краевыми и областными партийными комитетами и исполкомами, учитывая их решения, принятые в связи с ликвидацией округов. Наиболее острые вопросы автодоровской работы, вытекающие из ликвидации окружных и укрепления районных отделений, должны быть поставлены перед партийными и советскими организациями. Из этих вопросов подбор и сохранение автодоровских кадров и имущества являются одними из основных.

К первому числу каждого месяца местные отделения должны сообщать в ЦС Автодора о ходе ликвидации окружных отделений и об организации новых районных и городских отделений общества.

* * *

„За Рулем“ начинает обсуждение всех организационных и практических вопросов, связанных с перестройкой автодоровской работы при ликвидации округов, статьей одного из руководителей Автодора Белорусской ССР Н. Гордина.

Статья т. Гордина ставит ряд вопросов, преимущественно организационных, информируя, как подошел Белорусский Автодор к ликвидации округов. Из предложений, выдвигаемых т. Гординым, наибольшего внимания заслуживают система премирования районных организаций общества за лучшую работу и переход на марочную систему погашения вступительных и членских взносов. В Белоруссии, где эта система введена со дня основания общества, она, по утверждению местных работников, целиком себя оправдала.

„За Рулем“ ждет от местных работников сведений о том, как идет работа по ликвидации округов и о тех вопросах, выдвигаемых жизнью, которые необходимо при этом разрешить.

Редакция

ЛИКВИДИРУЯ ОКРУГ, ПЕРЕНОСЯ ЦЕНТР РАБОТЫ В РАЙОН — ПОСПЕШИМ ПРОВЕСТИ ТУДА ХОРОШУЮ ДОРОГУ!

АВТОДОР БЕЛОРУССИИ и ЛИКВИДАЦИЯ ОКРУГОВ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ XVI съезда ВКП(б) о ликвидации округов как административных центров имеет колоссальнейшее значение и для автодорожной работы.

Ликвидация округов должна дать возможность укрепить органы пролетарской диктатуры в деревне, обеспечить лучшее руководство социалистическим строительством на селе усиленным наступлением на кулака и его ликвидацию как класса на основе сплошной коллективизации. Вместе с тем она будет способствовать быстрому развертыванию автодорожной работы в деревне, большому сдвигу социалистического сектора сельского хозяйства и скорейшему доведению директив высших органов общества до мест.

Надо помнить, что выполнение большинства мероприятий Автодора ложится целиком на районные организации. Нигде, как в работе Автодора, не чувствовалась так сильно ненужность окружной надстройки. Директивы доходили до округа, здесь застревали, а если и рассылались, то часто получались на местах тогда, когда выполнять их было уже поздно. Поэтому Автодор часто отставал.

Одновременно, еще до решения о ликвидации округов, мы имели целый ряд обращений районов непосредственно не только в республиканские и областные отделения (через головы округов), но и в Центральный Совет общества. Все это доказывает, что ликвидация округов должна способствовать дальнейшему росту нашего общества, его практической работы. Нужно только добиться, чтобы наши областные и республиканские организации своевременно переключились на обслуживание районного звена, на полное удовлетворение потребностей районных отделений Автодора.

Белорусское общество объединяло до ликвидации округов 8 окружных отделений. По постановлению центрального правления общества ликвидация Минского, Оршанского и Витебского отделений должна быть закончена к 15 августа; 15 сентября заканчивается ликвидация остальных округов.

Чтобы выяснить полную картину состояния нашей сети, окружным отделениям предложено созвать совещания районных отделений, заслушать доклады об их деятельности, полностью выявить взаиморасчеты и все эти материалы переслать центральному правлению общества. Таким образом ко дню ликвидации округов оно будет иметь ясную картину состояния районных отделений, их мощности, наличия средств, машин и проч. В настоящее время нас особенно интересует социальное лицо нашей организации, в частности на селе.

В августе при центральном правлении состоялось совещание окружных и наиболее крупных районных отделений, на котором был принят ряд решений для практической работы по ликвидации округов. Вместе с тем выяснилось, что не все округа успели полностью охватить районы, что есть районы, где совершенно не имеется автодорожных организаций, что не все районные организации общества успели развернуть сеть ячеек по сельсоветам, совхозам и

колхозам и, что, наконец, в некоторых районах и по сей день существуют вместо районных правлений райорганизаторы.

Это заставило центральное правление общества возложить на окружные отделения до их ликвидации обязанность немедленно укрепить районные организации Автодора и создать их в тех районах, где отделений еще нет. К этой работе надо привлечь актив, командировать его в районы и дать специальное задание во что бы то ни стало оживить автодорожную деятельность на местах.

Введено в систему премирование районных организаций общества за лучшую работу, за наиболее успешное распространение 2 автолотерей и пр. Премии — внеочередная отгрузка велосипедов. Опыт показал, что выделение нескольких велосипедов в районы способствует популярности Автодора и одновременно развертыванию сети коллективов.

Особенно внимательно областные отделения должны подходить к финансовым взаиморасчетам между районами и округами. Здесь Центральный Совет, по нашему мнению, должен в кратчайший срок перейти на марочную систему. Опыт Белорусского Автодора, введшего систему погашения вступительных и членских взносов марками, показал, что до настоящего времени округа, а в дальнейшем центральное правление будет постоянно в курсе задолженности районов и сумеет во время получить причитающиеся процентные отчисления. Это особенно важно для районных и городских отделений при выдаче марок ячейкам в кредит. Все расчеты с райотделениями округа заканчивают на день ликвидации и всю задолженность переводят центральному правлению общества. Подсобные предприятия остаются в ведении городских отделений; учебные машины окружных отделений частично выделяются наиболее слабым районам.

Областные отделения должны своевременно обеспечить районные организации бланками отчетности и дать инструкции о порядке ее ведения. По нашему мнению, для приучения райотделений к финансовой дисциплине, необходимо установить специальное представление месячных финансовых и организационных отчетов. Областные отделения дают периодическую оценку работы всех своих районных отделений, информируют об этом все районные организации. Это будет способствовать успеху соцсоревнования между райотделениями и городскими организациями общества.

Очень важной задачей областных отделений и республиканских обществ является обеспечение районов хорошими работниками. Трудность работы в отделениях Автодора доводит до того, что многие начинают сдавать темпы и стараются уйти с автодорожной работы. Между тем автодорожных кадров не имеется. Нужно уже сейчас энергично настоять на закреплении за Автодором необходимых ему работников и одновременно из актива рабочих и сельских коллективов Автодора выдвигать на руководящую работу в городских и районных отделениях отдельных автодорожцев.

Время не терпит. Всем организациям Автодора необходимо переключиться на обслуживание районного звена общества, и так, чтобы районные отделения, даже на короткое время, не оставались без руководства. Областные отделения должны обеспечить инструктаж низовой сети, не только письменный, но и живой и для этого подобрать соответствующих инструкторов. Должна быть достигнута наибольшая четкость, которая требуется для нормальной работы общества.

Еще одна задача стоит перед обществом. В настоящее время, когда Автодор укрепился организационно, необходимо полностью переключиться на плановую работу. Нужно, хотя бы по области, по отдельной автономной республике иметь годовые планы. В частности, Белорусский Автодор в этом году составил финансово-организационный план работы на 1930/31 г. и доводит его уже теперь до городских и районных отделений Автодора БССР. План охватывает потребности всех организаций общества.

К 1 октября Белорусский Автодор будет объединять 13 городских и 100 районных отделений. Обслужить такую сеть силами инструкторского состава центрального правления будет не легко. Поэтому мы оставляем в штатах некоторых городских отделений должности инструкторов для выполнения поручений правления по обследованию и инструктажу близлежащих районов.

Для проверки, укрепления и инструктажа районных и городских организаций 15 августа из Минска дается старт 1 Всебелорусскому культурно-агитационному автомобильно-мотоциклетному пробегу. Пробег снабжен походной типографией и необходимыми организационными материалами.

В общем, подготовительную работу по ликвидации округов следует считать проведенной. Теперь начинаем переключаться на обслуживание районов.

Минск

Н. Гордин

УКРЕПИМ РУКОВОДСТВО!

АВТОДОРОВСКОЕ движение приобретает громаднейшее общественное значение. О нем все чаще и громче говорят в цехе, казарме и клубе. Сейчас на местах видишь такое внимание к Автодору, которое невозможно было представить даже год назад. Вот маленькие, но характерные факты из Серпуховской жизни (Московск. области).

Коллектив механических мастерских в 40 чел. купил на свои средства автомашину; сейчас члены коллектива приобретают вторую машину и с энтузиазмом отчисляют по 100—150 руб.

Литейщики-автодоровцы заработали 1500 руб. на машину разборкой ненужной котельной. Тяга к знанию огромна. 18 автотракторных курсов (600 учащихся) не могут удовлетворить всех требований. Если бы иметь 3 трактора и 3 исправных автомашины для учебных целей, можно было обучить автоделу 4000 человек. Тяга к учебе настолько велика, что 100 учащихся на тракторных курсах ежедневно ходят из деревень за 8—10 км по грязи.

Огромнейшее движение снизу настойчиво требует коренной перестройки руководства сверху, которое должно быть чутким, отзывчивым, поворотливым и четким.

Отставание руководства от жизни огромно. Вот несколько фактов.

Областной съезд Автодора закончился в январе, а в апреле четкий план работы отсутствовал в самом Московском отделении. Совершенно нетерпимо положение с учебниками, пособиями, чертежами. В особенности по трактору их совершенно нет, нет даже приличных учебных программ. Методическое руководство и руководство подготовкой кадров отсутствует.

Комсомол совершенно не участвует в работе Автодора.

При обследовании Серпуховского Автодора комиссией окружкома ВКП(б) установлено полное отсутствие руководства и помощи коллективам со стороны парторганизаций.

На Занарской фабрике коллектив выпустил местный заем на 1000 руб. Были куплены две машины, и... эти машины в течение 1¹/₂ лет валя-

ются, так как для них нет помещения. Организованные на фабрике курсы занимались при дожде, при свете уличного фонаря, в кузове машины.

Администрация Ногинской фабрики, переплачивая бешеные деньги за привоз и отвоз суровья частнику, категорически отказалась приобрести автомашину на паях с Автодором.

Такое бездушное отношение к Автодору нетерпимо. По линии ВСНХ, ЦК комсомола и т. д. должны быть даны твердые указания на места.

Автодоровцы должны включаться в общую цепь общественной жизни, считая своей основной задачей не завинчивание и отвинчивание болтов и гаек, не простаивание в гаражах по 2 часа в сутки и стремление поскорее схватиться за баранку (руль), устраивать пышные гонки, пробеги,— а участие в общественно-хозяйственном строительстве. Хорош тот коллектив, который помогает коллективизировать деревню, чинит с.-х. инвентарь, осуществляет практически шефство над деревней, собирает утильсырье, передает актив в ряды ВКП(б), участвует в дорожном строительстве, в соцсоревновании в цехе, а затем в гараже изучает машину и т. д.

Наша культурно-воспитательная работа узка и слаба. Вот почему Автодор часто готовил рвачей, аполитичных людей, знающих только одну машину. Нужно проводить вечера Автодора с обсуждением общих и местных вопросов. Восемь таких вечеров в Серпухове прошли при переполненных залах. Во всех автотракторных школах нужно ввести политчас. Автодоровцы должны участвовать в открытых собраниях, собраниях рабочих.

Вторая мелочь. Автодор не научился еще популяризировать свои задачи печатным путем. Для этого следует максимально использовать стенгазеты, автоэкраны, фабричные, районные, окружные газеты. Следует отовсюду говорить об Автодоре, широко популяризировать журнал „За Рулем“.

Не лишним было бы объявить смотр наших рядов для передачи опыта к оживлению работы.

Серпухов

М. Глушков

Челябинск, начальнику Тракторостроя Ловину, партколлектив — Фаранникову, постройком — Игнатову, коллективу Автодора.

Центральный Совет Автодора, приветствуя рабочих и инженерно-технический персонал началом работ строительству Челябинского гиганта, ждет от всего состава рекордных ударных темпов. Центральный Совет уверен, что автодоровцы строительства будут первых рядах ударников-энтузиастов. Всех неполадках, затруднениях ставьте известность Центральный Совет.

Автодор — Фельдман

Проф. В. Гиттис

СПИРТ КАК ГОРЮЧЕЕ — ПРОБЛЕМА ХИМИЧЕСКАЯ

По поводу статьи Ю. Пеньковского в № 10

ВОПРОС о применении спирта в качестве топлива для автомобилей и тракторов должен расцениваться со следующих точек зрения:

1. Технические свойства спирта как основного топлива.
2. Эксплуатационные свойства спирта как топлива.
3. Роль спирта в качестве примеси к другим спиртам.
4. Влияние спирта на двигатель.
5. Необходимые изменения в двигателе для применения спирта.
6. Экономическое значение применения спирта в СССР.
7. Достижения в применении спирта за границей.

Технические свойства спирта делают его желательным топливом, так как он допускает применение высоких степеней сжатия без детонации, что особенно выгодно для двигателей новых типов. Это, в свою очередь, совершенно устраняет те затруднения, которые возникают при применении бензина в двигателях с высокими сжатиями.

Однако применение спирта в чистом виде практически невозможно, так как большая теплота испарения его чрезвычайно затрудняет образование рабочей смеси, особенно в холодное время года.

Первоначально имевшее место опасение о вредном химическом влиянии спирта на части двигателя можно считать, на основании зарубежных опытов и авторских, неосновательным.

Следствием сказанного является малая эксплуатационная ценность спирта как чистого топлива — трудность пуска и регулировки двигателей; это заставило всюду от применения спирта в чистом виде отказаться.

В то же время многочисленные опыты как автора, так и других исследователей показали, что спирт может иметь большую ценность как примесь к другому топливу (главным образом бензину, бензолу и т. п.), так как он понижает детонационные свойства бензинов.

Применение смесей спирта с бензином или бензолом не требует сложных переделок дви-

гателя; достаточно сменить подогрев карбюратора, всасывающие трубопроводы и изменить регулировку карбюратора.

Как показали опыты автора, достаточно подогревать отходящими газами смесительную камеру карбюратора и воздух, чтобы добиться работы на спиртовых смесях.

Заграничный опыт применения спирта говорит, что работа на спиртовых смесях автомобилей (где они больше применяются) дает удовлетворительные результаты только при использовании спирта как примеси (20—40%) к какому-либо другому топливу.

Однако значительного применения спиртовые смеси нигде не получили из-за трех обстоятельств: некоторых эксплуатационных затруднений, указанных выше, дороговизны и невозможности обеспечить спиртовые смеси от применения персоналом в качестве напитка, так как существующие способы ректификации спирта не препятствуют — по крайней мере на практике — злоупотреблению им как напитком.

Поэтому если теоретически проблема спирта для СССР имеет чрезвычайно большое значение, на что я неоднократно указывал, то практические затруднения очень велики.

Из них надо на первое место поставить необходимость изыскания синтетического способа получения спирта (по примеру Германии), т. к. только в этом случае моторное применение спирта как примеси может быть экономически рациональным и только тогда количество получаемого спирта удовлетворит авто и тракторотранспорт.

Вторая задача — превращение спиртовых смесей в состояние, негодное для употребления в качестве напитка — требует к себе серьезного внимания.

Таким образом главные препятствия рациональному применению спирта как топлива лежат не в моторной технике, а в химической — и решение этой химической стороны проблемы сделает возможным применение спирта в автомобильных и тракторных двигателях.

Ленинград

ЗАМЕНА ЖИДКОГО ТОПЛИВА ТВЕРДЫМ — ВАЖНЕЙШАЯ ЗАДАЧА ДНЯ

В № 11 „За Рулем“ за этот год мы уже поднимали вопрос о замене светлого топлива другими видами горючего — твердым топливом, нефтью и нефтяными остатками. Редакция отмечала, что и Госплан СССР придает исключительное значение опытам по замене бензина другими видами горючего. Печатаемой ниже статьей мы возвращаем внимание наших читателей и соответствующих организаций и институтов к этому важнейшему вопросу, который тракторная секция Центрального Совета Автодора выдвигает в данное время как один из острейших и злободневных.

Интересы советского экспорта и важнейшие технические надобности властно требуют прекратить расходование бензина в качестве основного вида горючего для автотранспорта. Опыт Франции, о котором говорится в статье, должен быть нами полностью учтен и использован.

Редакция

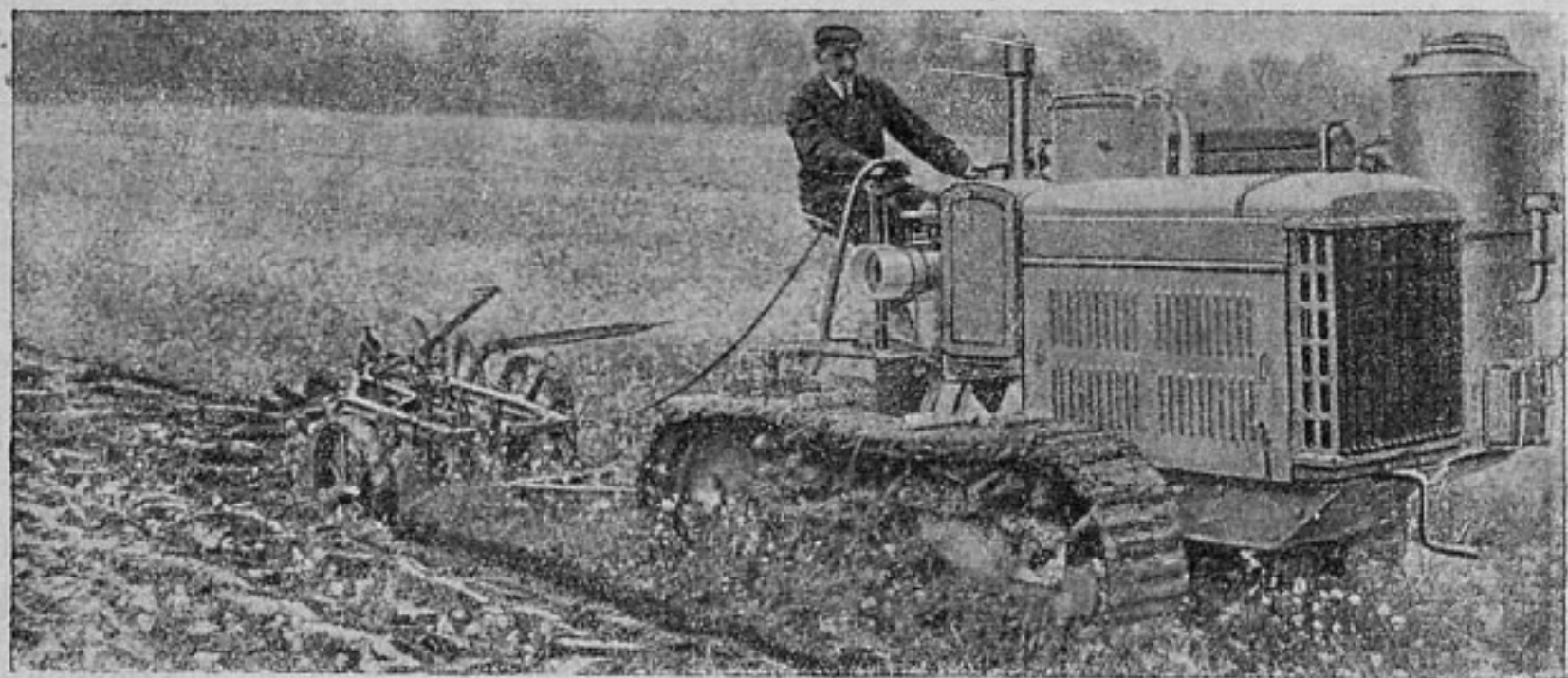
НАЧИНАЯ с 1920 г., за границей, особенно во Франции, производятся широкие опыты по использованию газогенераторных установок на тракторе.

Франция работает исключительно на привозной нефти и ей приходится с особенной бережностью относиться к этому дорогому топливу. Мысль ее конструкторов шла по направлению наибольшего использования твердого топлива на автотранспорте. В результате, во Франции в данное время уже применяется до 16 типов газомоторов. Там добились больших успехов в работе газогенераторов на древесном угле и особенно карбоните (род древесного плотного топлива, в 1,5 раз тяжелее дерева).

Мы — богатейшая страна нефти. С 1930/31 г. мы станем на втором месте по добыче нефти, которую широко экспортируем. Значит ли это, что мы можем оставить в стороне вопрос о переводе автотранспорта на твердое топливо, что мы можем позволить себе роскошь пройти мимо этой проблемы, которая в настоящее время разрешается на Западе? Ни в коем случае.

Нефть — слишком ценный энергетический продукт. Именно потому, что мы его экспортируем все в большем количестве, что для нас он — высокоценный экспортный товар, мы должны с наибольшей экономией отнестись к его использованию внутри страны. В условиях широкой индустриализации страны и коллективизации сельского хозяйства, строительства крупнейших совхозов, возведения гигантов по производству тракторов и автомобилей мы обязаны заранее учесть громадный рост потребления нефти и ее продуктов внутри страны. К концу пятилетия у нас будет выпущено 430 900 тракторов мощностью около 18 млн. л. с. Они потребуют расхода топлива в год в количестве 7 200 тыс. т. К этому нужно прибавить выпуск к концу пятилетия автомобилей мощностью в 13 500 л. с., которые потребуют 6 750 тыс. т топлива в год. В общей сложности к концу пятилетия потребуется жидкого топлива для автомобилей и тракторов — 13 950 тыс. т стоимостью до одного миллиарда руб. в год.

Значительную часть этой стоимости мы можем сберечь путем замены жидкого топлива твердым.



Гусеничный трактор „Рено“ с газогенераторной установкой

Необходимо иметь в виду, что если мы и впредь будем оставлять наше бурно развивающееся тракторное и автомобильное производство исключительно на нефтяном топливе, то производство керосина едва покроет потребности страны. Для одного лишь Северного края, изобилующего древесным топливом, потребуется горюче для тракторов к концу пятилетия (главным образом при лесоразработках) до 200 т.с. т. и около 31 000 цистерных рейсов и 40 000 металлических бочек. Если взять всю нашу лесную промышленность, то ей потребуется в 1932/33 г. 425 000 т. горючего для тракторов. К этому надо прибавить дальность расстояний, сложность перевозки горючего, наше бездорожье...

Угроза нехватки горючего при громадном расстоянии от его местонахождения до важнейших мест потребления очень остро выдвигает вопрос о замене жидкого топлива твердым. Сюда относятся дрова, древесный уголь, древесные отбросы, торф, камный уголь и антрацит, всевозможные брикеты из камыша, соломы и пр.

Тракторная секция Центрального Совета Автодора считает, что одним из наиболее реальных способов использования этих видов топлива для авто-тракторного мотора является легкий газогенератор, приспособленный для передвижных установок.

Применение газогенераторов для автомобилей и тракторов до сих пор еще не выходит у нас из области предварительных лабораторных изысканий. Мы столкнулись с некоторыми существенными недостатками газогенераторов и, при наличии нефти, не приняли мер к приспособлению газогенераторов, устранению их недостатков. К ним относятся: падение мощности автомашины на 30—35% при газогенераторной установке, увеличение мертвого веса машины, большой объем топлива, который уменьшает полезную площадь машины, усложнение в пуске и ходе машины.

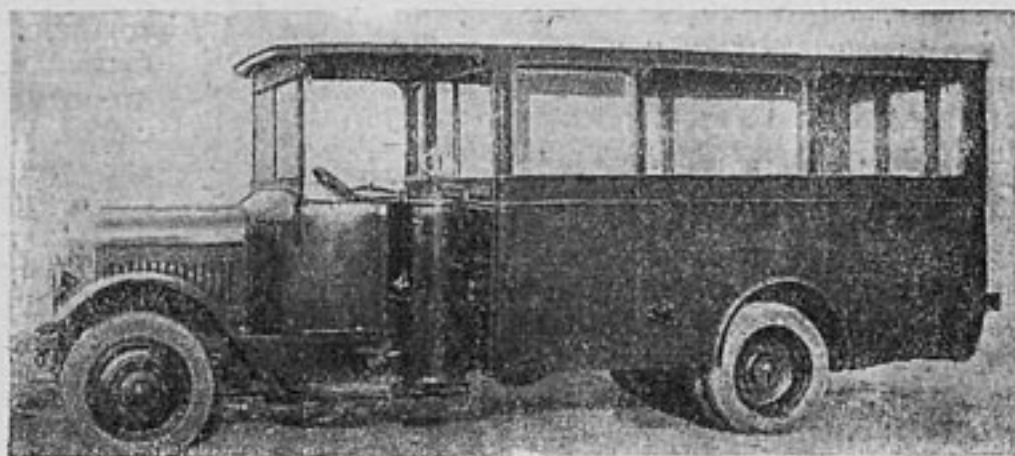
Но широкое применение газогенераторов на автотранспорте во Франции показывает, что эти недостатки могут и должны быть устранены или уменьшены в нашем строительстве газогенераторных установок. Многократные авторитетные совещания при Центральном Совете Автодора отмечают „огромную отсталость на-

учных учреждений СССР от требования промышленности к легким газогенераторам. Темпы были взяты чрезвычайно медленные, и в результате 2-3 лет работы лабораторий „промышленность не имеет реального разрешения вопроса о строительстве газогенераторных установок для автотранспорта“. Здесь сказывается не только отрыв лабораторной работы от практики, но и инертность заинтересованных учреждений.

После тщательного и всестороннего изучения всей проблемы тракторная секция Центрального Совета Автодора решила обратить внимание советской общественности на всю важность и осуществимость широкого применения твердого топлива на наших тракторах и автотранспорте.

Учитывая последние достижения заграничной техники в области применения легких газогенераторов для трактора и автомобиля, тракторная секция решительно настаивает на переводе к концу пятилетия 40—50% тракторов и значительной части грузовиков большого тоннажа, в особенности в районах больших лесных массивов, на твердое топливо. К концу пятилетия СССР должен иметь не менее 200 000 газогенераторных тракторов.

Тракторная секция Автодора обращается к помощи печати, которая должна во весь рост поставить вопрос о скорейшем переходе авто-



Французский газогенераторный автобус

транспорта на твердое топливо и сохранении большого количества нефти для важных технических надобностей и для экспорта.

М. Соломонов

Если вы подписались на журнал „За Рулем“ только до 1 октября, **немедленно возобновите свою подписку на последний квартал 1930 г. — октябрь — ноябрь — декабрь.** Подписная цена „За Рулем“ с прилож. библиотеки: 3 месяца — 2 р. 40 к., без приложений; 3 мес. — 1 р. 10 к., 1 мес. — 40 коп.

Большой иллюстрированный сборник „Автомобиль — дорога — трактор“ высылается всем подписчикам за доплату в 2 руб.

Подписку направляйте в акционерное издательское общество „Огонек“, Москва, 6, Страстной бульвар, 11 или сдавайте в почтовые отделения.

ЛИЦОМ К ПОЛИТЕХНИЗАЦИИ ШКОЛЫ!

Из доклада и заключительного слова Н. К. Крупской на 1 всероссийском съезде по политехнизму*).

ПОЛИТЕХНИЗАЦИЯ обучения взрослых имеет тесную связь и с политехнизацией нашей школы. Вы знаете, что в программе партии говорится о советах народного образования,— в свое время Владимир Ильич говорил об их большом значении. Это не совсоды, это нечто другое, это непосредственное участие масс в строительстве школы, и само собой если кругозор масс расширяется, если этот кругозор становится политехническим, то масса, политехнически подготовленная, сможет принять активнейшее участие в политехнизации нашей школы.

Вот у нас район. Мы должны в этом районе использовать все, что можно, до мелочей: автомобиль есть — использовать его с точки зрения политехнизма; есть трактор—трактор надо использовать с точки зрения демонстрации всей внутренней конструкции трактора, показать, что это такое. Каждую железнодорожную станцию нужно сделать своеобразной школой. Маркс говорил о мельнице, о часах и о их роли в истории техники. Их надо использовать и в целях политехнического воспитания.

Я думаю, что и в области политехнизации школы необходим точно так же единый план, необходимо, чтобы каждая организация, которая осознала, какое значение имеет политехнизация школы, четко поставила перед собой вопрос, что она может сделать для политехнизации школы, и необходимо, чтобы она свой план увязала с планами других организаций. У нас много добровольных организаций, которые в области политехнизации школы могут принести громадную пользу. Мы тут заслушали приветствие от ряда организаций, но что сейчас необходимо? Необходимо, чтобы каждая из этих организаций ясно отдала себе отчет в том, что же именно она будет де-

лать, как будет усиливать свою работу в помощь политехнизации школы.

Мы слышали тут приветствие проф. Грибова от Автодора. Что Автодор может сделать для политехнизации школы? Мало ведь того, что говорят,— да, политехнизация школы — дело хорошее, но вот, что Автодор может сделать, как он может при помощи автомобиля организовать перевозку учащихся, как он может при помощи автомобиля создать передвижные выставки по политехнизации, как он может организовать разъяснения конструкции каждого автомобиля в каждой школе,— вот что важно. Тут может быть намечена целая программа, программа осуществимая, на которую внутри своей организации Автодор может двинуть большие силы. Если каждый будет в одиночку действовать, сколько бы хороших слов ни говорили, ничего не будет сделано.

Токарное и слесарное дело надо в каждом производстве, но все это не имеет обычно отношения к производительному труду, для упражнения только делается, и тогда ребята страшно тяготеют этим. А если поставить таким образом, что хоть маленькую работу, ничтожную, но нужную предприятию будут делать в школе, это весь характер меняет, в этом гвоздь политехнизации. Маркс говорил не вообще о связи упражнений по труду с обучением. Он говорил о связи производительного труда с обучением, и поэтому нам надо обдумать, как мастерские строить таким образом, чтобы мастерская органически была связана с производством. Например, скажем, так: испытание сырья и проверка готовых продуктов. Может быть многое тут можно поручить школе. Потом сборочные мастерские. В этом отношении кое-чему не мешает поучиться у Америки. Форд в своих школьных мастерских—у него школьные мастерские носят политехнический характер—устраивает сборные, модельные цехи—то, что дает цельное представление о машине и все то, что делается в школьной мастерской не отправляется куда-то в подвал, не

* Полный текст доклада Н. К. Крупской „Реконструкция народного хозяйства и политехническое обучение“ и заключительного слова выпущен изд-вом „Работник Просвещения“. М. 1930. Ц. 10 к.

Разрядка в тексте выступлений Надежды Константиновны всюду принадлежит редакции.

ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ПОХОД ДЕТЕЙ

НА ОДНОМ из последних заседаний президиума ЦС Автодора был заслушан доклад об организации „Всесоюзного похода детей за хорошую дорогу и за овладение мотором“.

Центральное бюро юных пионеров, ЦК ВЛКСМ, Наркомпрос, ВСНХ и ВЦСПС объявили длительный производственно-технический поход детей. Цель похода—объединить усилия самих детей на производственном фронте, расширить базу политехнического воспитания.

Для осуществления этого Наркомпрос должен ввести в порядке опыта,

пока в 200 школах соцвоса, преподавание первоначальных сведений о моторе и дорожной технике, а также включить эти дисциплины в систему внешкольной детской работы в клубах, библиотеках, кино и организовать кроме того экскурсии. В проекте перечисляется целый ряд других мероприятий, которые должны укрепить и поднять этот детский поход до уровня большого общественного начинания. Поход должен быть тщательно подготовлен и начат с 1 октября этого года.



Кадры будущих воспитанников политехнической школы проявляют жгучее любопытство к автомобилю
Фото М. Хана

растаскивается ребятами, а все это идет на завод, на заводе расценивается и идет как продукция завода.

Мы, конечно, не можем копировать фордовскую организацию труда, где каждый за себя, где каждый ученик получает за каждый свой успех определенную плату, где коллективная работа отсутствует. Но сама жизнь, само про-

изводство толкает Форда на постройку таких мастерских, в которых бы труд был действительно производительным трудом.

И вот это одна из больших задач, которую Наркомпрос в одиночку разрешить не может, которую он может разрешить только при помощи рабочих, при помощи профсоюзных и хозяйственных организаций.



Детские автомобили чрезвычайно распространены на Западе. На фото — группа английских ребятшек, тренирующихся перед началом гонок

БУДУЩЕЕ, КОТОРОГО НЕ ЗАМЕЧАЮТ

ЗАБЛУДИВШИСЬ в коридорах 35 школы Хамовнического района, я обратилась к одному из сновавших малышей:

— Где у вас занимается автомобильный кружок?

— Не кружок, а коллектив Автодора, — обидчиво скосил на меня глаза малыш и повел меня к месту собрания юных автодоровцев.

В начале организации детского кружка Автодора вокруг плана работ вспыхнуло не мало споров.

Новым автодоровцам хотелось сразу сесть за руль; программа занятий, разработанная и предложенная юношеской секцией Автодора, казалась скучной и незанимательной.

Часть ребят просто обиделась, когда им предложили изучать, прежде всего, правила уличного движения, способ рассадки фруктовых деревьев по бокам дорог, науку о постройке простейших дорог и мостов. Ребята недоумевали — для чего им эти занятия.

14-летний Петя Скворцов, всегда молчаливый, сосредоточенно прислушивающийся к спорам других, был втянут в жаркие прения.

— Ребята, к чему вы спорите? — Все ясно. Фруктовые деревья мы будем сажать для того, чтобы они корнями укрепляли дорогу, а листвой защищали ее и путников от дождя и солнца. Быть знакомыми с постройкой мостов и дорог мы должны для того, чтобы летом в лагерях передать наши знания крестьянам, втянуть их детишек в детское автодоровское движение.

Решено было:

Изучить правила ходьбы, так как, не зная их, гибнут под колесами в год около 4000 детей.

Ознакомиться с устройством мостов и дорог для того, чтобы летом применить свои знания в деревнях.

Изучить историю автомобильного дела.

Изучить устройство мотора и всего автомобиля.

Научиться делать детские самодвижущиеся машины.

Научиться управлять автомобилем.

И только после всего этого прикрепляться к гаражам и коллективам взрослых автодоровцев для практических работ.

После того как ячейка взяла курс на упорную, настоящую учебу, из 70 записавшихся на занятия стало являться человек 40—45.

Метод занятий ребята избрали лекционный с тем, чтобы через несколько месяцев перейти к изучению моделей безрельсовых дорог и всевозможных моторных и педальных машин.

И только в перерывах между занятиями ребята разрешали себе отступить от плана, нетерпеливо стараясь проникнуть в устройство автомобиля.

* * *

Ребята, организовавшие у себя автодоровские ячейки, являются энергичными носителями автодоровских идей. Ячейка стремится распространить свое влияние и на близлежащие школы.

Несколько иначе относятся к юным автодоровцам педагоги. В подавляющем большинстве заведующие школами ничего не слышали о детском автодоровском движении, а если и слышали, то ничем не помогают ребятам.

Несмотря на это, ребята организовали кружки юных друзей Автодора при центральном доме пионеров Хамовнического района, при 19 и 21 школах Краснопресненского района и др.

* * *

При Центральном Совете Автодора создан фонд для приобретения материалов для детских модельных работ и автоизобретательства. Юношеская секция Автодора готовит сюрприз ребятам-автодоровцам: в ближайшее время из-за границы будут выписаны детские учебные автомобили.

При Автодоре организуются курсы инструкторов по работе среди детей-автодоровцев.

Коллективам Автодора взрослых следует взять шефство над школьными и пионерскими организациями.

Обязанность всех взрослых — помнить, что именно сегодняшние 14-летние автодоровцы выполняют значительную часть работы по автомобилизации страны.

И. Гальп

ВЫПУСКАЕМ СОВЕТСКИЕ РЕВЕРСИВНЫЕ МУФТЫ

Исключительно тяжелое положение со снабжением верфей малого судостроения лодочными моторами заставило наши производственные организации идти разными окольными путями в разрешении этого вопроса.

Таковыми путями являются: во - первых, восстановительный ремонт старых лодочных моторов и, во - вторых, установка на лодках автомобильных, тракторных и т. п. двигателей.

Оба эти пути, давая, конечно, только вспомогательное решение задачи, требуют целого ряда работ, из которых наиболее сложной является восстановительный ремонт или изготовление реверсивных муфт.

Как известно, назначение реверсивной муфты заключается в том, чтобы изменять направление вращения гребного вала, не изменяя направления вращения коленчатого вала двигателя.

Необходимость реверсивной муфты для маневренности и безопасной работы судна, оборудованного не специально судовым двигателем,

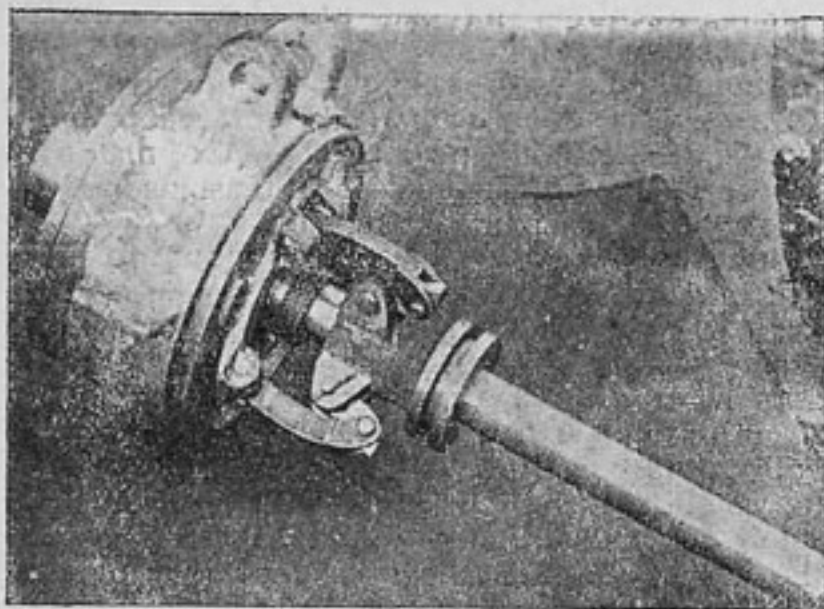
создала на рынке чрезвычайно острое положение с этими муфтами, стоимость которых иногда в $1\frac{1}{2}$ — 2 раза превосходила стоимость всего двигателя. К тому же весь наличный запас реверсивных муфт быстро иссяк без всяких надежд на его восполнение.

Поэтому изготовление внутри Союза реверсивных муфт следует считать большим шагом вперед в деле создания советского малого моторного судостроения тем более, что это производство имеет большое будущее в связи с выдвинутой Автодором (см. „За Рулем“ № 21, 1929 г.) идеей конверсии автотракторных двигателей для нужд водно - моторного транспорта.

В печатаемой ниже статье главного инженера Ярославской судовой верфи т. Пискунова освещается производство реверсивных муфт на Ярославской судостроительной верфи. Кроме нее реверсивные муфты производит для московской верфи Автодора мастерская Снабавтодора в Москве.

РЕДАКЦИЯ

В ПРОЦЕССЕ массового капитально-восстановительного ремонта судовых керосиновых моторов „Икегай“ 30 — 36 л. с. Ярославской верфи пришлось встретиться



Реверсивная муфта производства Ярославской верфи в собранном виде

с рядом довольно сложных задач по изготовлению кулачковых валиков, масляных и водяных насосов, поршней, шатунов, импульсных ускорителей и т. п.

Наиболее трудной задачей оказалось однако создание реверсивных муфт.

Дело осложнялось тем, что фабричную конструкцию икегаевской муфты, вследствие ряда конструктивных недостатков, пришлось забраковать. Недостатки эти довольно существенны: нет полностью холостого хода (муфта постоянно „тащит“ гребной вал), задний ход с передачей 1:1 весьма затруднен и часто заstopоривает двигатель в нужные маневренные моменты. Кроме того, наличие сложного плани-

тарного движения из 8 саттелитов и большое количество тонких и слабых дисков сцепления также говорят не в пользу икегаевских муфт.

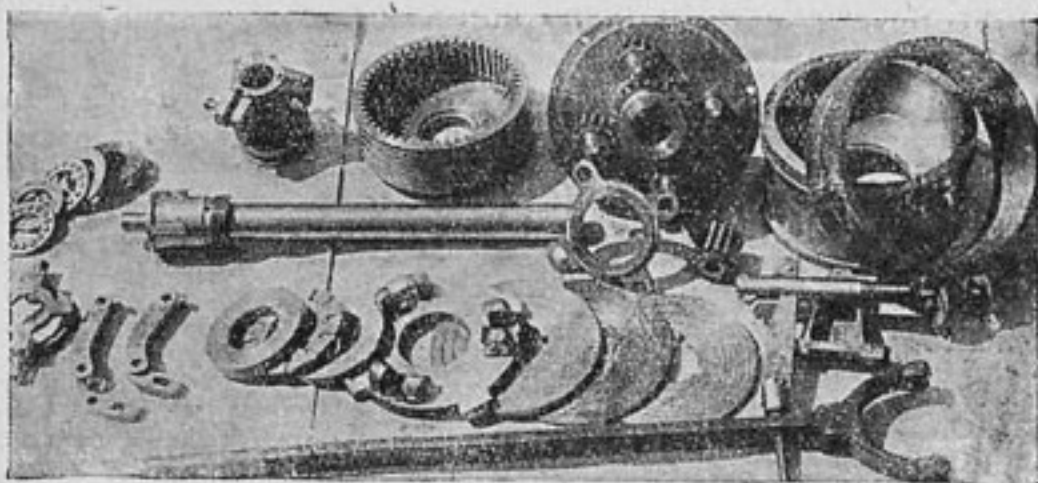
Поэтому, чтобы не повторять в новых муфтах старых недостатков, мы пришли к выводу о необходимости коренным образом изменить конструкцию муфты. За основу нами была принята наиболее практичная система современных американских реверсивных муфт „Парагон“, с четырьмя саттелитами и тремя литыми дисками вместо семи штампованных). Расчет на скручивающий момент вполне позволил „втиснуть“ новую муфту в габарит икегаевского картера. Рычажное устройство оставлено икегаевского типа, — оно достаточно удобно.

Испытания первых восьми установок на тонельных катерах для Северолеса оправдали надежды, возлагавшиеся на новые муфты: появился вполне „отчетливый“ холостой и достаточно мощный задний ход.

Наши достижения по конструированию реверсивных муфт приобретают довольно большое значение, если принять во внимание предстоящий в скором времени переход на советские, преимущественно тракторные моторы, которые придется нам самим переделывать на судовые путем оборудования их реверсивными муфтами советского изготовления.

Ярославль, Судовая верфь

Инж. Пискунов



Реверсивная муфта в разобранном виде

АВТОГАРАЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО и РЕМОНТНЫЕ МАСТЕРСКИЕ на УКРАИНЕ

ГАРАЖНОЕ строительство на Украине в настоящее время находится в очень остром положении. По пятилетнему плану — Украина должна получить 93 700 машин, которые необходимо разместить так, чтобы эксплуатация их была рентабельна и автомашины находились в хороших условиях.

На сегодня необходимо констатировать полную неподготовленность как в смысле гаражных хранилищ, так и обеспеченности ремонтом.

По данным переучета автотранспорта на Украине 198 небольших хозяйств с 1 500 единицами размещены в 228 отдельных постройках — отнюдь не в гаражах, а в бывших казармах, конюшнях, складах и пр. Состояние этих так называемых „гаражей“ также требует много лучшего, 60% их сделано из камня, остальные — из дерева или стали; зданий с асфальтовыми полами — 58%, с деревянными — 30% и без полов — 12%.

Оборудование гаражей очень примитивно.

Не так давно под давлением общественного мнения было произведено обследование состояния гаража столицы Украины. Результаты этого обследования убийственные: из обследованных 75 автохозяйств Харькова, принадлежащих 75 организациям, весь автотранспорт (368 машин), состоящий из 70% новых агрегатов, хранится в случайных зданиях, конюшнях и пр. Во всех гаражах отсутствует автооборудование; главным способом „рационализации“ является самая грубая кустарщина; нет моечных площадок, нет смотровых ям, помещения тесны, нет выездов (наружных) и т. д.

Темнота, скученность, антисанитария, отсутствие вентиляции делают невозможной охрану труда, техническую безопасность, что ведет к большому проценту заболеваемости рабочих, снижению интенсивности труда и пр.

Все „гаражи“ в пожарном отношении представляют громадную опасность не только для дорогостоящего автотранспорта, но и для окружающих жилых помещений.

Исключение составляют только 4 гаража. Остальные должны быть немедленно закрыты, так как ремонт этих „гаражей“ только бесцельная трата средств.

Очень плохо также положение и с ремонтными мастерскими. Их почти нет, за исключением учебных школ.

Всем этим очень заинтересовалась автодорожная общественность, которая несколько сдвинула дело с мертвой точки. К сожалению многие хозяйственные организации если и не тормозят постройку двух крупных централизованных гаражей в Харькове (один на 300 легковых машин), то относятся к решению правительства с некоторой „прохладой“.

До сих пор наши хозяйства ведут старую политику распыленности авто транспорта, хранения его в отдельных клетушках-сараях, почти без обслуживания, что ведет не только к убыточности эксплуатации, но и преждевременному выходу совершенно новых агрегатов из строя.

Задача автодорожной общественности — не только развить автостроение в Союзе, но и создать условия сохранения советской автопродукции и наиболее правильной ее эксплуатации.

Достигнуть этого можно только при условии наибольшей централизации. Постройка больших гаражей (а постройка их должна идти за счет капитальных вложений наших хозяйств) даст реальный эффект и сэкономит Союзу сотни тысяч рублей.

Данные о техническом обслуживании гаражей не менее печальны. Для осуществления пятилетнего плана Украине необходимо 1 025 инженеров, 4 105 техников, а имеется 35 инженеров, 50 техников и 215 практикантов.

Почти полтора года назад окружной исполнительный комитет предложил срочно организовать центральные авторемонтные мастерские. Однако, несмотря на ряд правительственных распоряжений и требований общественных организаций, вопрос этот до сих пор практически почти не разрешен, если не считать заарендованных помещений и составленных планов. Правда в последнее время заметно оживление — произведена закладка мастерских.

В большинстве случаев ремонт пока производится частным образом в 2—3 гаражах; это ложится сильнейшим накладным расходом на хозяйства и преждевременно выводит автотранспорт из строя.

При организуемых центральных мастерских необходимо развить производство быстро изнашивающихся частей и необходимой арматуры. Основной стандартной машиной будет „Форд“.

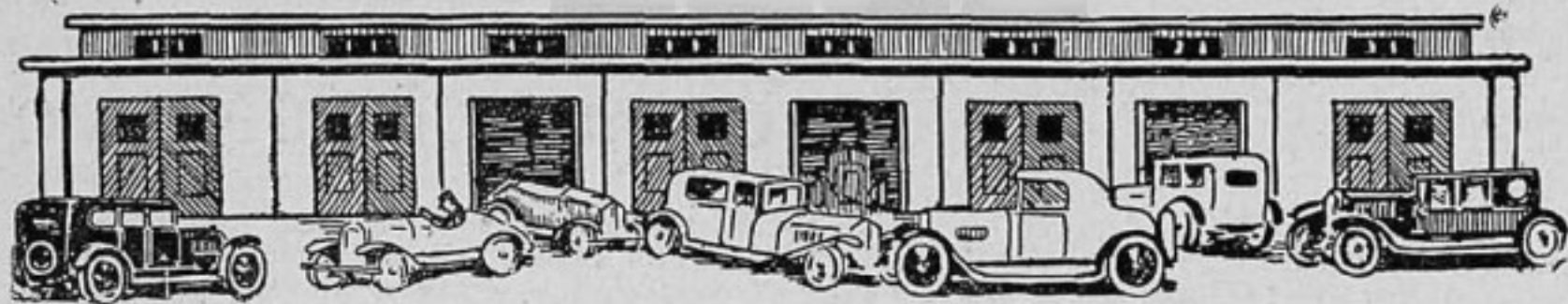
За срыв работы в этом сезоне необходимо привлечь виновных к ответственности. Время не ждет. Автотранспорт растет. Необходимо его обеспечить хранилищем и ремонтом.

Остро встает вопрос и с организацией общественных гаражей.

Уже теперь многие коллективы Автодора имеют довольно много машин, которые в большинстве хранятся под открытым небом. В зимнее же время машины совершенно недоступны для массы (нет не только гаражей, но и сараев).

Для создания крупных общественных гаражей необходимы средства, нужно создать какие-нибудь автодорожные паевые товарищества для постройки гаражей и эксплуатации машин, сделав использование их доступным для масс. Вопрос этот уже назрел, особенно острым он будет с 1931 г. — с момента реализации автообязательства.

Харьков



НЕ БУДЬ ВРАГОМ АВТОШИН!

ПРИ эксплуатации автомобиля затраты на шины представляют собой крупную часть всех расходов. Однако многие автоработники не уделяют резине достаточного внимания.

Нередко, входя в кладовую гаража, можно видеть автошины, которые не успели еще сделать 200—400 км пробега, но имеют уже большие прорывы. А ведь гарантийная норма километража составляет 8—10 тысяч километров! На вопрос о причинах преждевременной гибели шин всегда получаешь один и тот же ответ о недоброкачественности холста или резины. Между тем, за редким исключением, причина ранней гибели покрышек не в качествах холста или резины, а в нашей небрежности и невнимательном отношении к резине.

Во многих гаражах и автохозяйствах совершенно отсутствуют проверочные воздушные манометры, и не только не проверяется периодически давление в шинах, а даже накачиваются шины „на ощупь“. Вследствие этого давление в шинах даже одной и той же машины может колебаться от 2,5 до 5 кг.

Это совершенно недопустимо и вот почему. Возьмем автомобили „Амо“ — полугрузовые или автобусы. Они снабжены шинами 880×135", причем передние — одинарные, а задние — двойные. Общий вес всей машины с полной нагрузкой приблизительно 3650 кг. Нагрузка эта распределяется следующим образом: на переднюю ось 915 кг., на заднюю — 2735 кг. Следовательно, каждая задняя шина испытывает давление в 685 кг. Если отметить, что допустимая норма нагрузки шин 880×135" составляет 600 кг. при 4 атмосферах давления, то станет ясно, что на машинах „Амо“, особенно снабженных почтовыми автобусными кузовами, допустимая норма нагрузки шин несколько повышена.

Нередко, за отсутствием манометра, одна из двойных задних шин накачена в 2,5—3 кг., а другая в 4—5 кг.; ясно, что шина, которая накачена больше, вследствие своей „выпуклости“ испытывает гораздо большее давление, чем рядом стоящая нелокальная шина. Такая шина легко может получить прорыв холста, или, в лучшем случае, разрыв холстовых ниток, что ведет к преждевременной порче шин. Никогда не следует перегружать автошину выше нормы, указанной фирмой. Полученное при этом повреждение часто может быть обнаружено лишь после определенного времени пробега данной шины.

Каждая автошина рассчитана на определенное атмосферное давле-

ние, указанное на ней, и эксплуатация с пониженным давлением пагубно влияет на шину. Особенно это относится к „баллонам“, где давление составляет от 1,5 до 2,5 атмосфер и эксплуатация с пониженным хотя бы на 8—10% давлением за короткое время приводит „баллоны“ в полную негодность.

Известно, что всякая покрышка при ее изготовлении рассчитана на определенное „сминание“ (расплющивание), и если степень „сминания“ вследствие недокаченности шины повышена против рассчитанного фабрикой, хотя бы процентов на 10, то шина подвергается неравномерным изгибам, слои резины и ткани отделяются друг от друга, и шина преждевременно погибает.

Ошибочно предположение многих автороботников, думающих, что камеры абсолютно непроницаемы для сжатого воздуха. Примерно, камера толщиной стенок в 2 мм, накаченная до 4 кг., теряет за неделю, вследствие проницаемости, 8—10% первоначального давления, и чем выше степень давления в камерах (напр. в „Гигантах“, достигающих 5—5,5 кг.), тем выше потеря давления из-за проницаемости камер.

Чрезмерное накачивание автошин, в виду получаемых при этом ударов, скверно отзывается на всей машине. Ясно, какое важное значение имеет в автошинах степень давления и как важно проверять давление в шинах, если не ежедневно, то хотя бы 2—3 раза в неделю. Одной из причин преждевременного износа шин является также неправильное положение колес, особенно передних, что влечет за собой одностороннее изнашивание шин. Надо периодически проверять положение колес.

На преждевременную порчу шин влияет также состояние обода. Если борты обода слишком остры или „помяты“ — шины прорезаются; то же происходит, если монтированная шина не соответствует размеру обода.

Наконец от резкого торможения, неотрегулированности тормозов (одно колесо „хватает“ раньше), от большой скорости шины подвергаются серьезным повреждениям и преждевременному износу. Так машина, идущая со скоростью 50 км в час подвергает износу беговую поверхность шины 0,05 мм каждые 100 км пробега, а при скорости 110—130 км в час износ беговой поверхности шин составляет уже 0,5 мм за каждые 100 км пробега.

Ваган Арзуманов

КАК СТРОИТ ДОРОГИ ЛЕНИГРАДСКИЙ ОБЛАСТНОЙ ДОРТРАНС

Дорожно-строительный сезон текущего года подходит к концу. Второй год пятилетки показал огромный рост социалистического хозяйства, который должен получить отражение и в дорожном строительстве, тем более, что 16-й съезд партии отметил огромное значение транспорта для развития нашего хозяйства.

Все ли, однако, сделано, что можно было сделать, в области строительства дорог? — **Выполнен ли на этом, одном из наиболее отсталых участков хозяйственного фронта, промфинплан? Организованы ли социалистическое соревнование и ударничество на дорожных работах? Вовлечена ли общественность в дело строительства дорог? Имеются ли, наконец, по трудгуживности ощутительные результаты?**

Товарищи рабкоры „За Рулем“! **Объединяйтесь по примеру Ленинграда (см. статью ниже) в бригады „За Рулем“ и обследуйте состояние дорожного строительства у вас на местах. Беспощадно разоблачайте бюрократов, вредителей, оппортунистов, лентяев и саботажников. Отмечайте трудности, успехи и прорывы.**

На страницах журнала „За Рулем“ мы проведем **смотр работы дорожных органов и участия общественности в дорожных работах. Особенное внимание обращайтесь на роль Автодора и на содействие местных автодорожных организаций дорожному строительству.**

Все товарищи, выделенные коллективами для связи с редакцией, должны считать своим первым редакционным заданием — организацию бригад „За рулем“ и проверку выполнения дорожных работ.

Товарищи рабкоры! Редакция ждет от вас корреспонденций об организации бригад „За Рулем“ и о результатах проверки дорожного строительства

Редакция

ПРОГРАММА дорожного строительства в Ленинградской области очень велика, но к середине августа было выполнено всего 46—47%, несмотря на то, что до конца сезона осталось мало времени.

Обновленное руководство облдортранса смотрит на дело довольно оптимистично и считает, что к октябрю вся намеченная программа будет выполнена, если... Дальше идет длинный перечень всевозможных „если“ и „объективных“ причин. Однако, не видно особых усилий для преодоления их и непонятно, почему облдортранс надеется за полтора месяца сделать больше, чем удалось сделать за все пять предшествовавших.

Все это заставляет нас выступить с тревожным предостережением по поводу действительного



Подобное состояние дорог в Ленинградской области требует других темпов дорожных работ, чем те, о которых пишет в этой статье бригада журнала „За Рулем“

выполнения промфинплана. Есть сомнения, что не все 100 км дорог усовершенствованного типа и 500 км „прочих“ дорог, намеченных по плану, будут выстроены в этом году.

— Основное, конечно, кадры, — начинает свои объяснения товарищ из облдортранса. — Рабочая сила набиралась в централизованном порядке, и это дало всего 30% потребности. Все остальные рабочие пришли самотеком.

Но пришло-то их немного! Вместо нужных 24 000 человек работает всего 6 000. Недостаток по некоторым категориям доходит до 76%. На оставшийся отрезок сезона облдортранс других средств вербовки рабсилы, кроме „централизованного снабжения“ и самотека, не указывает. На что же он рассчитывает?.. Это — первое сомнение.

Достаточно ли надежно закреплены имеющиеся кадры за облдортрансом? Увы!.. Этого сказать никак нельзя. Начавшийся с июня отлив рабочих не прекращается, главным образом из-за всяческих неурядиц на строительстве. Тут и бессовестная конкуренция „родственных“ организаций („откомхоз“, стройтресты), тут и продовольственная неразбериха. Севзапсоюз хотя и выделил облдортрансу специальные фонды продовольствия и промтоваров, но не сумел удержать свои районные организации от усиленного разбазаривания этих фондов. Облдортрансовская махорка уплыла неизвестно куда, мясным фондом дорожных рабочих питался весь город Кингиссеп. Облдортранс пассивно терпит такое положение. То же и с промтоварами. Из 250-тысячного фонда получено всего лишь несколько кип мануфактуры, немного белья и сапог. Премировать рабочих нечем, процент премирования установлен мизерный, так что, например, за весь сезон рабочему „выслужить“ пальто невозможно. Облдортранс не сумел изменить такого положения и рабочие бегут к соседям: на торфо-

разработки, в порт, на лесо-и льнозаготовки. Только сейчас на одном из ответственных участков строительства обнаружился сильнейший прорыв с рабсилой. Администрация участка видит все спасение в автодорожских субботах. Такое решение вопроса говорит, что положение к концу сезона не улучшается, а наоборот, требует крайних мер. Где же основания для оптимизма?..

Почему облдортранс живет как „бедный родственник“, почему он поставлен в худшее положение, чем ряд других организаций? Скорее всего—сам облдортранс поставил себя в такое положение.

Установлены и такие „если“, которые всецело зависят от самого облдортранса и не могут быть отнесены к пресловутым „объективным“. Прежде всего наблюдается падение ответственности за работу, низкое ее качество. Технический персонал боится нажать на артель, не может заставить ее переделать плохую работу. Мол, артель обидится и уйдет со строительства.

Скверно обстоит дело с машинами и оборудованием. Плохое снабжение ими—только одна сторона дела, другая—плохое их использование. Например, „Фордзоны“ простояли месяц без дела, пока не прислали прицепок. Иногда машины стояли из-за недостатка горючего, а приходило горючее—с участка исчезали... рабочие. Неправильная организация производства усиливает наши сомнения.

Так ли уж „беспризорен“ и „несчастлив“ облдортранс, каким хотят его показать. Не слишком ли много жалоб? Посмотрим: снабжение камнем, песком и гравием выполнено на 93%. К концу работ будет выполнено полностью. Кредитование производится своевременно как центральное, так и местное. Трудгужповинность проводится в течение всего сезона в различных районах строительства. Ликвидация окрдором никакими осложнениями строительству не грозит, т. к. к ликвидации еще не приступлено.

Таким образом, „объективных“ причин становится меньше, если не считать того, что Ленинградский союз строительных рабочих никакой помощи дорожному строительству в области не оказывает, отсюда многие „качества“ работы. Самому же облдортрансу вместо оптимизма следует заняться самокритикой и устранением многих собственных „если“.

Надо было бы усилить социалистические методы строительства—ударничество и соцсоревнование и избежать такого „соревнования“, какое имело место в расценках. Так, Ленинград платил за метр мощности

36 руб., а соревнующая с ним Белоруссия—40 руб. А когда Ленинград подошел к этой цифре, Белоруссия платила уже 48 руб.

Надо устранить многочисленные неувязки с транспортом и материалами: есть транспорт—возить нечего, появляются грузы—нет транспорта. Надо установить немедленную оценку работ: когда выясня-

лось, что участок нуждается в переделке, рабочих не было и в помине.

Можно на местах усилить механизацию работ: не долбить, например, больших глыб камня вручную (рабочих рук так мало), а больше применять подрывные работы. Можно своевременно обеспечивать места денежными знаками и не задерживать выплаты заработной платы при наличии ассигновок и т. д. и т. п.

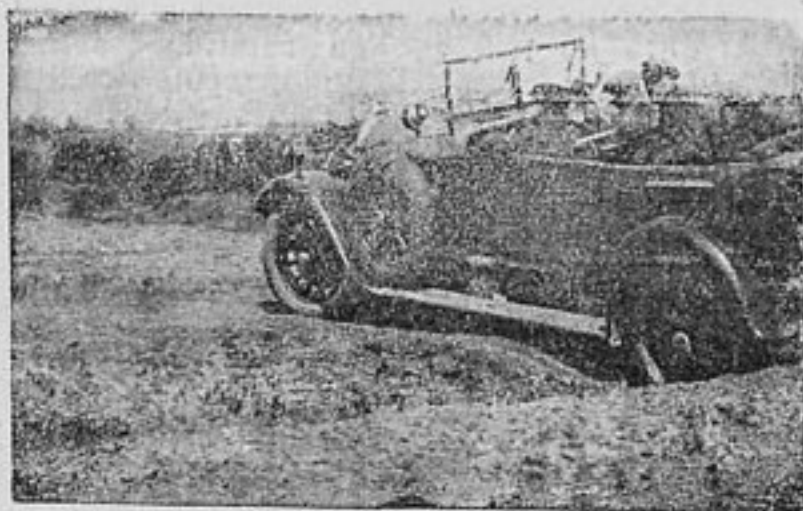
А главное, необходимо устранить организационные неувязки решающего значения: установить нормальные взаимоотношения со снабжающими органами, с профсоюзом, с Колхозцентром, больше всего заинтересованном в хорошем состоянии приколхозных путей сообщения. Эта связь не только не установлена, но ей даже не придается должного значения. Такое важное мероприятие как составление пятилетки дорожного дела до сих пор не в центре внимания, и она еще не составлена.

Как видим, тормозы на постройке шоссейных, черных и профилированных дорог в Ленинградской области не так уже „объективно“ велики, как кажется жалобщикам из облдортранса. Ослабить их можно и тем оправдать пока что сомнительный оптимизм, устранить многочисленные неполадки и все-таки выполнить полностью программу дорожного строительства „на севере диком“, в близком соседстве с дремлющими капиталистическими странами.

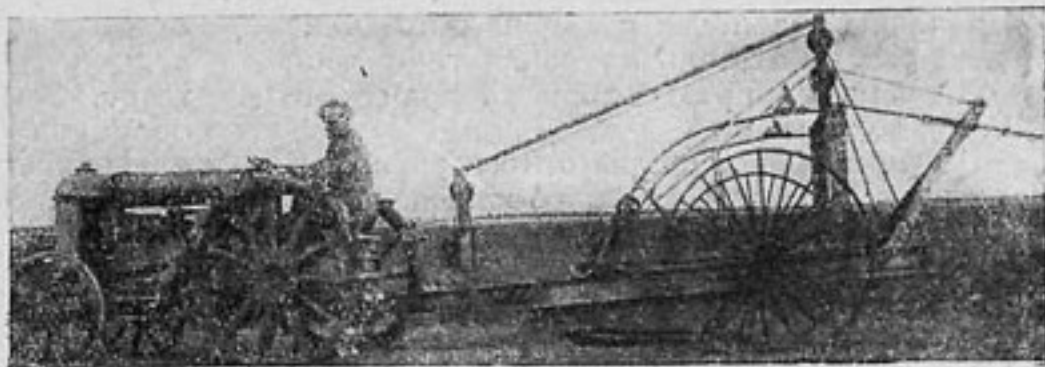
Бригада „За Рулем“—

Андреев, Грачев, Сотников

Ленинград



При объезде дорожных работ можно наглядно почувствовать все прелести нашего бездорожья



Механическая лопата „Миами“ емкостью в 1½ куб. м с трактором „Фордзон“

ХОРОШИЕ ДОРОГИ УКРЕПЛЯЮТ ОБОРОНОСПОСОБНОСТЬ СТРАНЫ

ТЕРНИСТЫЙ ПУТЬ СОВЕТСКОГО МОТОЦИКЛЕТНОГО ЗАВОДА

НА одном из заседаний президиума Автодора выяснилось, что вопрос о строительстве мотоциклетного завода остается опять открытым; во всяком случае к этому строительству ВСНХ полагает приступить не ранее 1931/32 г.

Вопрос о мотоциклетном заводе имеет уже свою, достаточно запутанную, историю. В начале этого года в ВСНХ горячо принялись за его разработку. Никому как-будто не внушало сомнения, что это строительство необходимо и давно назрело.

Горячо отстаивали право на исключительное и массовое производство мотоциклов при организациях: Велострой, Тремасс и Ижевский завод. В апреле и мае были тщательно обсуждены на специальном совещании при ВСНХ выработанные этими организациями планы.

Предпочтение было отдано, как известно нашим читателям, Ижевску. В этом смысле высказался президиум ВСНХ, который лишь признал необходимым предварительно созвать конференцию для выбора типа мотора. Затем на совещании Госплана вопрос повернулся иначе — решили, что существующий Ижевский завод не должен строить мотоциклы, при чем оказалось, что и сам Ижевский завод не собирается выпускать моторы. Наконец последняя стадия вопроса: президиум ВСНХ „предлагает провести подготовительные работы по постройке специального мотоциклетного завода“, „но указывает, что в этом году не может быть приступлено к его постройке“.

До сих пор не удалось окончательно установить, где же лучше всего строить мотоциклетный завод. Не договорились и о том, какого типа машины выпускать.

С энергичным возражением против всех этих сомнений и проволочек выступил в президиуме Автодора, председатель мотоциклетной секции Автодора, зам. председателя Реввоенсовета С. С. Каменев.

— В сущности все споры относительно места строительства мотоциклетного завода и лучшего типа мотора, — говорил он, — являются беспредметными, если средства на немедленное строительство завода не отпускаются.

Не осознана вся важность и неотложность этого строительства. Массовый выпуск мотоциклов внутреннего производства совершенно необходим для обороны страны, для усиления тех-

нической мощи Красной армии, для службы связи в сельском хозяйстве, в совхозах и колхозах; особенно это необходимо для ныне организуемых районов.

В массовом советском производстве мотоциклов заинтересованы также Наркомпочтель, Наркомздрав, Колхозцентр, совхозные центры. И если эти центры не требуют со всей решительностью массового выпуска мотоциклов, то лишь потому, что наша общественность, в част-

ности сельская, еще недостаточно раскачалась. Второстепенным С. С. Каменев считает вопрос о том, где именно строить мотоциклы и даже о выборе мотора. Путем опытного строительства мы получим требуемые типы машин; лишь по мере массового производства мы добьемся наиболее рационального и дешевого производства. Нужно скорее приступить к выпуску мотоциклов — тогда мы скорее получим кадры людей, владеющих рулем, знающих мотор

мотоцикла. К этому мнению С. С. Каменева, как и к его резкой критике недопустимой медлительности ВСНХ и других заинтересованных организаций, всецело присоединился президиум Автодора. Член президиума Автодора т. Фельдман добавил к этому, что рабочие шлют множество писем в Автодор с настоятельным требованием не медлить с производством советских мотоциклов.

Нет сомнения, что президиум Автодора отражал мнение всей советской общественности, когда снова решил обратить внимание ВСНХ на назревшую необходимость внедрения мотоцикла в хозяйство СССР.

Президиум Автодора сигнализирует, что „вопрос с мотоцикlostроением проходит недопустимо медленно“, что подобный темп осуществления этого строительства грозит дальнейшему развращению обороноспособности страны и продвижения мотоциклетного транспорта в широкие рабочие и крестьянские массы. Президиум Автодора настаивает на включении в промфинплан промышленности начала постройки завода мотоциклов в 1930/31 г. Для этого необходимо в месячный срок установить желательный тип мотоцикла, место постройки завода и размеры производства машин.

М. Н.



Появление мотоцикла в глухой армянской деревушке вызывает целую сенсацию

М О Т О С Т Р О Й

Утверждено строительство мотоциклетного завода-гиганта в Ижевске. — Как идет производство мотоциклов в Ленинграде. — Мы начинаем моторизацию страны.

ИЗ ПОМЕЩЕННОЙ в этом номере отдельной статьи читатели „За Рулем“ знают сколько препятствий пришлось преодолеть при проведении вопроса о советском мотоцикlostроении.

После выступления т. С. С. Каменева на одном из последних заседаний ЦС Автотора и заседаний нескольких комиссий вопрос, наконец, близок к разрешению.

Комиссией ВСНХ СССР под председательством т. Куйбышева рассмотрены материалы комиссии экспертов, работавшей над вопросом организации советского мотоцикlostроения, и утвержден ориентировочный план мощного мотоциклетного завода в г. Ижевске.

Общая стоимость завода определена в 9,95 млн. рублей при мощности производства в 50 тыс. машин ежегодно. Это будет гигант, который по размерам производства станет в первый ряд мировых мотоциклетных производств. Только единицы среди сотен европейских мотозаводов имеют такую большую продукцию. Так напр., самый большой мотозавод Германии „DKW“ дает 50 тыс. машин в год, а самый большой завод Англии „BSA“ — 60 тыс. в год.

По методам производства и оборудованию запроектированный Ижевский мотозавод далеко оставит позади себя все мировые мотоциклетные производства.

Строительство мотоциклетного завода будет закончено в 1930/31 г. Первоначальные работы (разбивка и подготовка участка, смет, выработка типа, заключение договора о заграничной технической помощи и даже начало строительства в виде возведения основной электростанции, жилищ для технического персонала и набора высококвалифицированной рабочей силы) будут проведены в строительном сезоне 1931/32 г.

Для руководства строительством предполагалось создать специальную организацию — „Мотострой“.

Тип или типы (не более двух) мотоциклов, которые будут взяты за производственный образец для Ижевского завода, ставятся на обсуждение специальной конференции, созываемой ВСНХ СССР и Центральным Советом Автотора. Одновременно мотоциклетная секция

ЦС Автотора обращается с просьбой ко всей автоторовской общественности присылать всяческие пожелания, соображения и указания на особые местные условия, в той или иной степени могущие повлиять на общую композицию мотоцикла*)

Ориентировочно предполагается поставить на производство легкий малолитражный мотоцикл, вероятно, двухтактный с литражем до 300 куб./см

и мотоцикл в 500 куб./см четырехтактный; его можно эксплуатировать как мощную одиночку, а также с легкой коляской при нормальных дорожных условиях.

Кроме мотозавода-гиганта у нас уже сейчас начал выпускать мотоциклы, скопированные с германской машины „DKW“, Ленинградский трест массового производства (Тремасс). Тремасс наметил очень небольшой производственный план — 150 машин в 1929/30 г., 675 — в 1930/31 г. и по 2 000, начиная с 1931/32 г.

Согласие на организацию такого мелкосерийного, а следовательно и невыгодного выпуска мотоциклов вызвано необходимостью, хотя бы такими небольшими поступлениями поддержать наш, с каждым годом количественно падающий мотоциклетный парк.

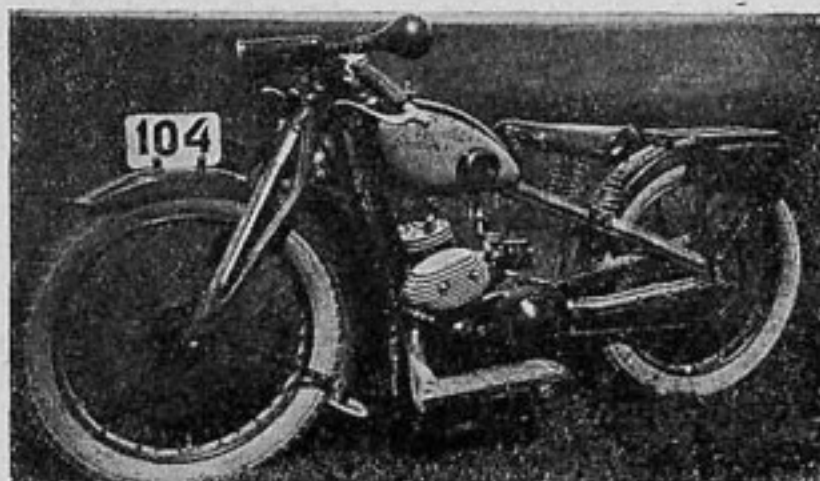
Двадцать пять мотоциклов Тремассом уже выпущены и будут в ближайшем будущем всесторонне испытаны комиссией специалистов и автоторовской общественностью. Первая из этих машин экспонирована на выставке советского мотоцикlostроения, организованной мотосекцией Центрального Совета Автотора на стадионе „Динамо“ (Москва, Петровский парк).

По техническим данным мотоцикл Тремасса представляет собой легкую двухтактную машину с литражем в 300 куб./см, прессованной рамой и магнето-динамо, помещенным в маховике двигателя. Двигатель развивает 6 л. с. при 3 500 обор. в минуту.

Результаты испытаний мотоциклов Тремасса и хода работ по созданию мотозавода-гиганта будут своевременно освещены на страницах нашего журнала.

Д.

*) Весь этот материал просьба присылать по адресу мотосекции Центр. Совета Автотора — Москва, Садово-Кудринская, 17.



Мотоцикл, выпущенный Ленинградским Тремассом. Машина скопирована с немецкого мотоцикла „DKW“. Рама, штампованная из листовой стали. Мотор двухтактный в 300 куб. см. Коробка трехскоростная. На испытании мотоцикл показал скорость до 80 км в час. Первый из этих мотоциклов показан на выставке советского мотоцикlostроения в Москве

НА ФРОНТЕ АВТОСТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка двадцать восьмая

Снабжение Нижегородского автозавода строительными материалами попрежнему скверное. — Недостает пиломатериалов, железа, труб, рельсов. — Стройматериалы хранятся и расходуются бесхозяйственно. — На Окской гавани вода смывает песок и гравий. — Надо срочно перестроить работу по вербовке и найму рабочей силы. Состояние партийно-массовой и профсоюзной работы крайне неудовлетворительно.

НЕДАВНО строительным управлением ВАТО была командирована в Нижний Новгород специальная комиссия для выявления потребностей Нижегородского автостроительства в стройматериалах на 4-й квартал этого года и 1-й квартал очередного 1930/31 г. В результате неоднократных совещаний с представителями Автостроя, 3-го Госстройтреста, Промсантехстроя и др. был выработан календарный план работ по всем объектам строительства.

По этому плану механическо-ремонтная, начатая 15 августа и ремонтно-кузнечная, начатая 15 июня этого года должны быть закончены к 1 октября; деревообделочная и рессорная должны быть готовы к 1 ноября; кузница — к апрелю 1931 г.; механо-сборочная — к 1 марта 1931 г.; прессовая — к 1 мая, литейная — к 1 августа.

Снабжение как промышленного строительства, так и постройки социалистического города различными стройматериалами нельзя признать благополучным. Удовлетворительно лишь положение с круглым лесом и гвоздями. Если на 1 августа было 12 664 куб. м круглого леса, то потребность в нем на 4-й квартал этого года составляет 7 785 куб. м. Наличие гвоздей на 1 августа — 201 т, а общая потребность на 4-й квартал — 160 т.

Но на ряду с этим на строительстве ощущается острый недостаток в пиломатериалах, сортовом железе, железных и чугунных трубах и в рельсах тяжелого типа. На 1 августа имеется лишь 4 177 куб. м пиленого леса, а потребность в нем на 4-й квартал определяется в 16 610 куб. м; запас сортового железа составляет 616 т, а потребность в нем достигает 2 610 т, потребность в трубах железных и чугунных почти в три раза превышает наличие их в настоящий момент. Рельсов нет совершенно.

Не совсем нормально до сих пор и положение с гравием. Для выяснения возможности максимальной добычи гравия, на место разработок была послана специальная комиссия с участием представителя Остин К-о. Эта комиссия констатировала, что добыча гравия производится кустарным способом, что количество артелей, занятых на работах, недостаточно, что механизация добычи до сих пор еще не налажена.

Результаты обследования условий хранения и целесообразности расходования стройматериалов, произведенного нижегородской краевой РКИ, вполне подтверждаются и обследованием данной комиссии. Комиссия также была вынуждена отметить картину полного бесхозяйственного хранения и разгрузки строительных материалов на складах 3-го Госстройтреста.

Лесной материал разбросан по всей территории строительства; расходование леса носит следы явной бесхозяйственности. Высокоценный лес иногда идет на настилку мостов, вместо горбылей устанавливаются толстые половые доски.

Выгрузка строительных материалов производится безответственно. Комиссия наблюдала выгрузку красного кирпича без применения досок и лотков. Кирпич выбрасывался на кучи ранее выгруженного кирпича, в результате чего, естественно, получалось большое количество боя, далеко превышавшего нормальный процент. Подобные случаи носят почти систематический характер.

На Окской гавани крайне неблагоприятно. Об этом свидетельствует целый ряд фактов. На песчаных отмелях р-ки сначала строительного сезона легкомысленно сгружались песок, гравий, бут. В настоящее время отмели залиты высокой водой и стройматериалы подмываются. Наблюдается уже утечка гравия и песка размытого водой. В случае дальнейшего подема воды это грозит катастрофическими последствиями.

Подъездной железнодорожный путь, ведущий к нижней отмели той же Окской гавани также размывается водой. Бесперывно подвозится балласт для укрепления этого участка полотна. В результате — значительное непроизводительное использование подвижного состава, в котором строительство в целом ощущает крайнюю нужду.

Комиссия в своих выводах отмечает необходимость в кратчайший срок вывезти с отмелей строительные материалы — гравий и песок и составить проект устройства гавани с учетом наибольшей механизации погрузочно-разгрузочных операций.

Положение с рабочей силой на Нижегородском автостроительстве попрежнему очень остро. Для того чтобы ликвидировать прорыв, происшедший от замедления темпов строительства, в особенности по социалистическому городу, и для того чтобы выполнить намеченную программу в установленные календарные сроки необходимо срочно в корне перестроить работу по вербовке и найму рабочей силы, по тарификации ее и устранению причин утечки рабочих. В первую очередь нужно заняться вопросами заработной платы, немедленно устранить недостатки питания и всемерно улучшить бытовые условия строителей автогиганта.

Состояние партийно-массовой работы и работы профессиональных организаций на нижегородском автостро-

ительстве крайне неудовлетворительно: слабо развернуто социалистическое соревнование и ударничество. производительность труда — на низком уровне, нет должной труддисциплины, парийная прослойка среди строительных рабочих составляет не более 2/10. Помимо этого важно отметить, что единоначалие на строительстве почти не проводилось в жизнь, что возросшая активность передовых рабочих никем не закреплялась.

Придавая колоссальное значение нижегородскому автозаводу в общем деле социалистического строительства, центральный комитет партии 21 августа вынес специальное постановление по этому вопросу.

В постановлении ЦК предлагает Автострою и партийным организациям на основе мобилизации активности и инициативы рабочих масс, а также широкого развертывания соцсоревнования и ударничества добиться действительно боевых темпов работы, обеспечить полную ликвидацию прорывов (срыв жилищного строительства в социалистическом городке, невыполнение в сроки подготовительных работ по ряду цехов) и окончить строительство в сроки, намеченные календарным планом.

Для укрепления Нижегородского завода кадрами ЦК предлагает крайкому отобрать и направить на строительство не менее 30 ответственных работников для выполнения хозяйственной, профсоюзной и партийной работы.

Кроме этого ЦК указывает на необходимость принять меры к укреплению цеховых ячеек, повести борьбу за повышение дисциплины среди коммунистов, развернуть самокритику и вовлечь всех членов партии в соцсоревнование и ударничество.

По линии профсоюзной ЦК вынес следующие основные решения: обеспечить создание широкого беспартийного рабочего актива, выдвигать авторитетных и проверенных работников на ответственную хозяйственную и профсоюзную работу, широко развернуть работу производственных совещаний, быстро реализовать рабочие предложения, а также немедленно приступить к проведению директив 16-го съезда партии о всемерном поощрении и премировании рабочих в производственной деятельности.

Краевому комитету партии совместно с профсоюзами ЦК поручил добиться коренного улучшения культурно-бытового обслуживания рабочих, улучшить работу фабрик-кухонь, столовых, кооперативных распределителей и санитарное состояние и обслуживание жилищ.

Совершенно неудовлетворительно работала на строительстве комсомольская организация. При наличии на автозаводе около 3 тыс. рабочей молодежи комсомол проявил полную бездеятельность в борьбе за выполнение производственных планов. ЦК в своем постановлении уделил специальное внимание этому вопросу, предложив нижегородскому крайкому и ЦК ВЛКСМ срочно направить на строительство группу активистов из числа краевого комсомольского актива и на основе развертывания массовой политической работы среди молодежи обеспечить решительный перелом как в производственной работе комсомола на строительстве, так и в росте организации за счет лучшей части рабочей молодежи.

Н. З.

20 августа 1930 г.

АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ ВУЗОВ

НЕ ВСЕ высшие учебные заведения и фабрики Москвы достаточно охвачены автодорожной работой. Во многих вузах до сих пор нет еще коллективов Автодора. Но и там, где коллективы существуют, автодорожная работа широко не развернута, не приняла того размаха, которого мы вправе требовать от вузовской молодежи.

На состоявшемся недавно при Московском областном отделении Автодора совещании представители вузовских коллективов обсуждали свою работу.

Представитель коллектива при МИИТ говорил о ряде трудностей, встречаемых коллективом. Коллектив имеет две машины, свой гараж, существуют 13 кружков по автоделу, но нет средств для обучения кружковцев езде. Хозорганы (в частности НКПС) не идут на встречу коллективу и не помогают устранять ненормальности.

В Агротехникуме и Торфяном институте автодорожная работа только начинается.

Большие достижения имеют Московский политехникум связи и МХТИ. В политехникуме связи коллектив Автодора добился введения обязательного обучения автоделу, которое уже включается в учебную программу 1930/31 г., причем НКПС отпускает необходимые средства и машины. Кроме этого,

коллектив Автодора, под руководством глассерной подсекции Центрального Совета, сам строит глассер.

Коллектив при МХТИ добился утверждения Главвтузом сметы для введения автоучебы во всех вузах Москвы.

В своем постановлении представители вузовских коллективов указывают на необходимость ввести во всех вузах, рабфаках и техникумах обязательное поголовное обучение студентов авто-тракторно-дорожному делу.

Совещание постановило создать бригаду для проработки вопросов о всеобщей автомобилизации вузов, признать своевременным почин МХТИ и отметить работу коллектива при МПС.

Совещание решило просить МК ВКП(б) и М. Б. Пролетстуда считать автодорожную работу основной нагрузкой и поставить перед соответствующими организациями вопрос о снабжении вузов машинами. Отметив успехи коллективов при МИИТ и МПС в распространении билетов 2 автолотереи, оно поручило всем вузовским коллективам принять деятельное участие в распространении билетов, следуя их хорошему примеру.

Коллективам вузов поручается вербовать подписчиков на журнал „За Рулем“ и организовать в стенах вузов для отъезжающих в деревню доклады о дорожной повинности.



Неприятное происшествие. Автомобиль с противовредительской аппаратурой завяз в пути

Н. Юматов

АВТОМОБИЛЬ в БОРЬБЕ с ВРЕДИТЕЛЯМИ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА

О ГРОМНОЕ значение автомобиля, которое он все больше приобретает во всех отраслях нашего хозяйства, должно отразиться и на такой отрасли сельского хозяйства, как борьба с вредителями. Часто от появления вредителя зависит судьба урожая целых районов. В момент коренного переустройства сельского хозяйства, коллективизации, поднятия урожайности, борьба с вредителями приобретает громадное значение.

Здесь неоценимую услугу оказывает применение автомашины. Опыт по эксплуатации автомобилей для борьбы с вредителями имеется в Ростове-на-Дону — на Северо-кавказской краевой станции защиты растений. Станция эта („Севкавказстазра“) по постановке дела является лучшей в Союзе. В своей работе она применяет автомобили с 1927 г.

Борьба с саранчой и ликвидация саранчовых очагов на территории Севкавказского края были на много облегчены применением автомобиля и в несколько раз удешевили производство работ. Быстрая переброска рабочего персонала, ядов, аппаратуры, рабочих и т. д. на огромных степных пространствах, где никакой другой вид транспорта не мог успешно справиться с работой, была блестяще выполнена автомобилем. Поддержание связи, доставка продовольствия и т. д. на сотни километров при применении автомобиля выполнялись быстро, аккуратно и совершенно бесперебойно.

При борьбе с сусликами — та же необозримая степь. Доставка бочек сероуглерода, хлорпикрина или баллонов хлора часто производилась не менее чем на 100—200 км от ближайшей ж.-д. станции.

Быстрая переброска руководителей работ была особенно необходима при работах в чумных районах (особенно при появлении чумных эпизоотий), где промедление прибытия персонала и доставки материалов могли повлечь тяжелые последствия.

Все эти трудности были преодолены только благодаря автомобилю, преимущества которого — грузоподъемность, быстрота, экономия и чрезвычайное удобство — очевидны и совершенно бесспорны.

Лучше всего это знают сами участники работ.

Автомобиль был особенно незаменим при обследовании появления сусликов в степях, где на бесконечных пространствах в нужный момент ни за какие деньги не найти подводы.

Кроме того, автомобиль позволяет подробно обследовать самые отдаленные уголки, куда на лошадях пробраться крайне дорого, трудно, а иногда даже невозможно.

Обследование 1 га на лошадях обходилось в 4—5 копеек, применение же автомобиля понизило стоимость до 1—2 коп.

В заключение — несколько слов о применении автомобиля на таких же работах за границей. Даже отсталая Турция при обследовании полевых вредителей и борьбе с ними уже широко применяет автомобиль.

В Америке существуют специальные автомобили с аппаратами-опрыскивателями и опылителями, работающими от мотора машины. Такие аппараты во много раз облегчают и удешевляют производство работ.

Кроме одиночных машин в Америке существуют целые автопоезда, оборудованные всем необходимым для защиты растений. Это — универсальные лаборатории и одновременно „скорая помощь“, которая в нужные моменты приходит в сельское хозяйство, истребляя вредителей.

Польза этих машин несомненна, особенно у нас, где вредителей сельского хозяйства очень много и где борьба с ними пока не развернута во всю ширь.

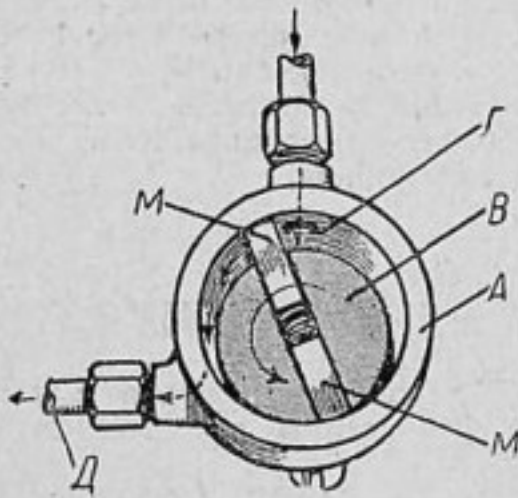
Пример за границы, уже начатый нами, должен быть расширен и углублен. Автомобиль должен помогать поднятию урожайности во всех направлениях. Этого властно требует и развитие нашего обобществленного сельского хозяйства.

Ленинград

УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЯ

Смазка автомобильного двигателя

ОДИН из типов коловратного насоса представлен на фиг. 12. Здесь в цилиндрической коробке *A* вращается цилиндр *B* меньшего диаметра. Ось этого цилиндра расположена эксцентрично по отношению к оси цилиндра *A*. В прорез цилиндра *B* вложено



Фиг. 12

два ползуна *M*, которые все время при помощи установленной внутри пружинки прижимаются к стенкам цилиндра *A*. В результате при вращении цилиндра *B* против часовой стрелки масло будет засасываться через отверстие *Г* и нагнетаться через трубку *Д*.

Масляные насосы приводятся в движение обычно от кулачкового вала при помощи конической или винтовой передачи. Несколько реже передача осуществляется непосредственно от коленчатого вала.

По расположению масляных насосов все конструкции могут быть разделены на две основные группы: а) насос всегда залит маслом и б) насос не залит маслом.

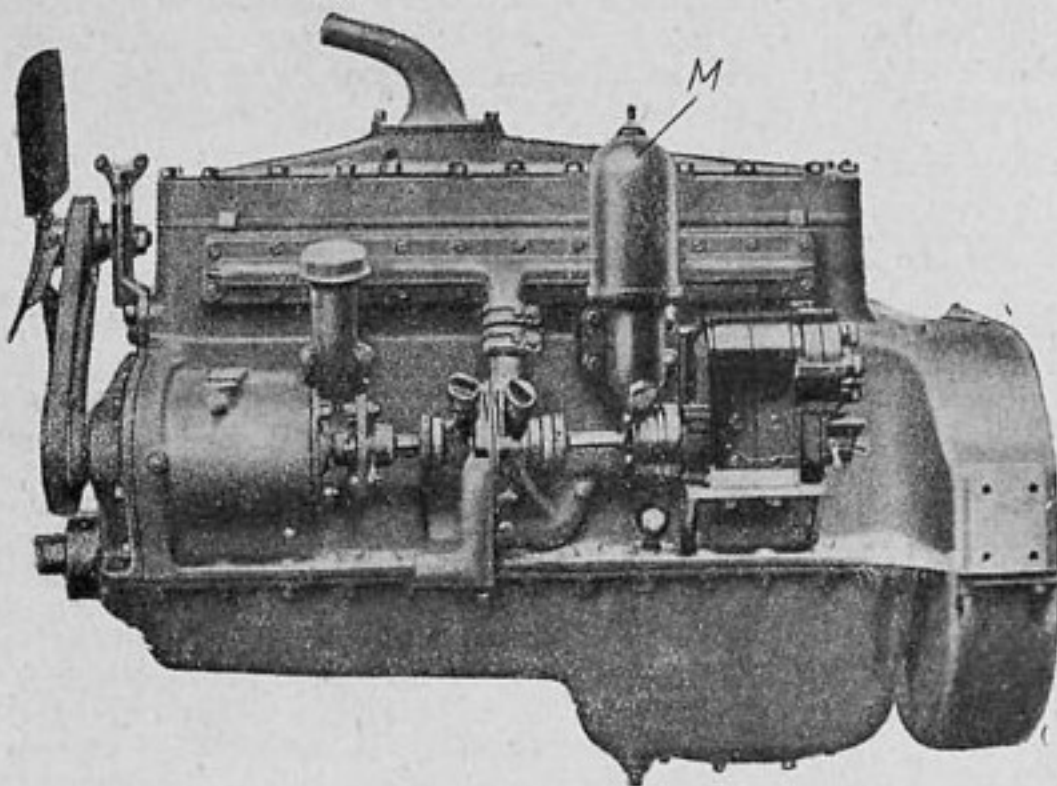
* Окончание. См. № 16.

В первом случае насос располагается обычно в самой низкой точке картера, и засасывание масла получается особенно легким и надежным. При расположении же насоса выше уровня масла во всасывающем масляном трубопроводе должно создаться достаточное разрежение для того, чтобы масло поднялось до уровня насоса.

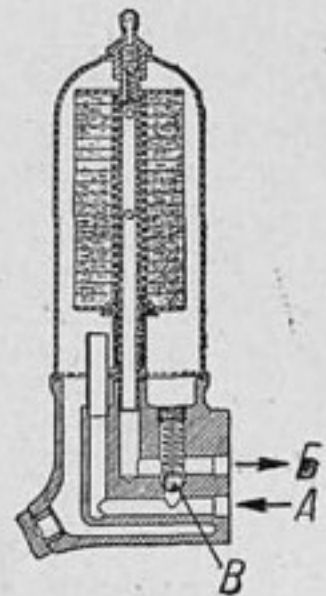
На фиг. 6 и 7 было представлено расположение масляных насосов, залитых маслом.

Иногда же шестеренчатые насосы располагают непосредственно на конце кулачкового вала, что дает значительное удешевление конструкции, так как практически делает излишним специальный привод к насосу. Однако надежность действия насоса при таком его расположении значительно ухудшается, и в случае очень густого или очень жидкого масла насос может отказать в работе. Это особенно часто имеет место в случае стоянки автомобиля в холодном гараже, когда при пуске двигателя в ход засасывание очень густого застывшего масла получается особенно затруднительным. Вообще в таких случаях даже при нижнем расположении насоса нельзя давать двигателю больших оборотов и нельзя выезжать на автомобиле до того момента, пока манометр не показал давления, что и свидетельствует о том, что насос начал правильно действовать.

Масло, поступающее к насосу, всегда проходит через специальный фильтр, который задерживает металлические и прочие примеси, которые могут остаться в масле. Фильтр располагается обычно таким образом, что он может быть достаточно легко вынут из двигателя вместе с насосом для прочистки. Такая система расположения показана например на фиг. 6. В последнее время для улучшения действия фильтра и для большей простоты его очистки начинают применять приставные фильтры.



Фиг. 13



На фиг. 13 показан пример установки такого отдельного фильтра на двигателе Вокеша.

Здесь *М*—привернутый к картеру фильтр, в который масло проходит из главной магистрали прежде, чем оно поступает для смазки подшипников.

Устройство фильтра представлено отдельно справа на той же фигуре. Масло поступает через отверстие *А* проходит внутрь фильтра, очищается и далее выходит через отверстие *Б* в главную магистраль для смазки подшипников. Установленный здесь шарик *В* служит для того, чтобы в случае засорения фильтра не получилось прекращения циркуляции масла. В этом случае масло, не заходя в фильтр, сразу из канала *А*, перейдет в канал *Б*. Разборка такого фильтра, как это ясно из рисунка, производится весьма легко.

6. Масло для автомобильных двигателей

Масло для автомобильных двигателей поставляется у нас Союзнефтью, который выпускает для этой цели три сорта масла:

Автол *Л*,
Автол *М*,
Автол *Т*,

Автол *Л*—жидкое масло и служит для смазки двигателей в холодное зимнее время.

Автол *Т*—густое масло и служит для смазки двигателей в жаркое время.

Автол *М*—масло средней густоты.

Уход за смазкой двигателя сводится к наблюдению за давлением манометра, если таковой имеется, к прочистке фильтра и к смене и доливке масла, согласно инструкции для данного двигателя. В двигателе автомобиля „Форд“ мод. „А“ масло следует менять через 800 км пробега автомобиля.

КРАСНОАРМЕЕЦ - АВТОДОРОВЕЦ ТРЕБУЕТ ВНИМАНИЯ

МОТОРИЗАЦИЯ Красной армии ставит во весь рост вопрос об улучшении качества работы воинских коллективов Автодора.

Рост числа автомобилей и внедрение их в Красную армию открывает широкое поле деятельности для работы военных коллективов Автодора.

Между тем в некоторых местах наблюдается ненормальное отношение к автоимуществу и к коллективам Автодора.

На совещании актива автодоровцев лагеря им. Каменева (более 3000 членов) низовые работники отметили ряд недопустимых случаев отношения командования частей к Автодору. Было показано также, к чему приводит отсутствие специального руководства работой Автодора в армии со стороны политотделов и окружных отделений. Представители коллективов справедливо требовали внимания к себе.

Приводились случаи, когда, несмотря на приказание высшего командования, командиры части отказывались передать старые автомашины коллективам Автодора. Бывало, что отпущенные на подготовку автотракторных работников средства расходовались на другие цели, а коллективу Автодора было предложено в дипломатическом виде „не вмешиваться не

в свое (?) дело“. Это привело к тому, что некоторые коллективы расшатались и близки к развалу.

Журнал „За Рулем“ должен усилить свое внимание к автодоровской работе в частях Красной армии.

Мы предлагаем:

1. При политуправлениях округов иметь специального инструктора по автодоровской работе.

2. При всех окружных отделениях организовать военные секции, влив в них представителей исполкома и горсовета. Эти военные секции должны периодически заслушивать доклады коллективов Автодора.

3. В политотделах дивизий на одного из инструкторов возложить обязанность по наблюдению и инструктированию коллективов Автодора в частях дивизии.

4. Созвать Всесоюзное совещание представителей воинских коллективов Автодора.

Повторяем, условия работы требуют ряда мероприятий по улучшению работы воинских коллективов, и мы ждем обсуждения выдвинутых вопросов на страницах нашего журнала.

Лагерь им. Каменева

Я. Куперман

ПЕРВЕНСТВО МОСКОВСКОГО ВОЕННОГО ОКРУГА

6 И 7 АВГУСТА были проведены соревнования военнослужащих на авто-мото-вело-машинах на первенство Московского округа.

Соревнования на первенство МВО были разыграны по пересеченной местности для велосипедистов на 53 км (один круг), для мотоциклистов на 106 км (два круга) и автомобилистов на 100 км (один круг).

Результаты соревнования следующие:

Вело—первым Кондратьев (N дивизия) со временем 2 часа 43 мин., вторым Кресовский (МПСД)—3 ч. 01 м. 15 с. и третьим Слободин (N дивизия)—3 ч. 04 м.

Мото—первым Ильин (МПСД)—2 ч. 42 м. 40 с., вторым Кульчицкий (УММ)—2 ч. 45 м.

15 с. и третьим Смирнов (рота связи МПСД)—2 ч. 50 м. 30 с.

Кроме индивидуальных соревнований для мотоциклистов был проведен розыгрыш командного первенства, которое выиграла команда отдельной роты связи МПСД в составе Смирнова, Парамонова и Шершанова со с единым временем 3 ч. 03 м. 17 с.; на втором месте была команда мехбригады (3 ч. 21 м. 07 с.), на третьем — МПСД (3 ч. 35 м. 13 с.).

Авто—первое место занял Дмитриевский—2 ч. 57 м. 32 с., второе — Брикман—(РВС СССР)—3 ч. 00 м. 30 с. и третье — Рунев—3 ч. 5 м. 40 с.

Борисов

СТРАНИЦА КУРСАНТА-ЗАОЧНИКА

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ Совет Автодора подписал соглашение с Наркомтрудом о предоставлении 15 000 мест на автомобильном отделении заочных курсов для безработных, состоящих на учете в местных органах труда.

Набор на курсы будет производиться через биржи труда, которым послана соответствующая разверстка. Оплату лекций Наркомтруд взял на себя.

Всем безработным, успешно окончившим заочные курсы, Наркомтруд предоставляет практику на учебных базах акционерного общества „Установка“ или на курсах при биржах труда.

На основании разверстки издательство „Огонек“ рассылает органам труда бланки, анкеты и проспекты.

В объявлениях о заочных курсах Автодора указывалось, что проспект и анкета высылаются по получении заявки с указанием адреса и приложением 10-копеечной марки. Многие же товарищи в письмах, кроме указания своего адреса, просят ответить на всевозможные темы.

ЦС Автодора и издательство „Огонек“ сообщают, что в заявках следует указывать только свою фамилию, имя, отчество, номер и точный адрес. По всем вопросам, не имеющим прямого отношения к заочным курсам, следует присылать отдельные запросы в отдельных конвертах, и лишь при этом условии последуют ответы на соответствующие вопросы.

По письмам-заявкам никакой переписки не ведется, а лишь высылаются проспект и анкета.

В настоящее время проспект и анкета для поступления на курсы разосланы всем, приславшим заявки в Центральный Совет Автодора или в „Огонек“.

В случае неполучения следует сообщить об этом издательству, и анкета с проспектом будет немедленно выслана вторично.

Заявки на высылку проспекта следует направлять по адресу: Москва, 6, Страстной бульв., 11, „Огонек“ для Заочных курсов Автодора.

Первые лекции по всем отделениям „Заочных курсов“ находятся уже в работе и будут разосланы всем приславшим подписную плату в издательство „Огонек“ не позже начала октября. О точном сроке рассылки первых лекций будет объявлено дополнительно в газетах.

В связи с происшедшей задержкой в выпуске первых лекций „Заочных курсов“ уплата второго взноса по подписке в расрочку отсрочивается до 1 ноября.

Второй взнос—3 рубля—следует направлять только в издательство „Огонек“ почтовым переводом.

Для того чтобы не плодить жалоб и облегчить работу издательства, нужно на отрезном купоне обязательно указывать: „Доплата по второму взносу“, свою фамилию и точный адрес.

До выхода в свет первых лекций всем заочникам будет разослана небольшая брошюра—„Памятка заочника“. Содержание „Памятки: „Что дают заочные курсы“, учебный план, консультация заочника, организация практики, как работать с лекциями и др.

Так как в Центральный Совет Автодора и в редакцию „За Рулем“ поступает много запросов о том, по каким разделам будут выходить лекции—задания, приводим выдержки из „Памятки заочника“:

За 9 месяцев учебы заочники будут изучать по лекциям (заданиям) следующее:

По автомобильному отделению: основы механики, материаловедения и теплотехники. Назначение и применение автомобилей. Устройство автомашины и работа двигателя; назначение всех частей автомобиля. Знакомство с управлением автомобиля, с уходом за ним и правилами езды.

По тракторному отделению: основы механики, материаловедения и теплотехники. Общее знакомство с трактором, его применение в сельском хозяйстве, на транспорте, в военном деле, на дорожном строительстве, лесных разработках и т. д. Общее устройство трактора; работа двигателя в целом и его отдельных частей. Устройство и применение всех частей трактора. Питание тракторов, зажигание, смазка, охлаждение. Уход за трактором. Управление трактором. Прицепные орудия. Техника безопасности.

По дорожному отделению: дорога и ее значение в народном хозяйстве и транспорте. Общее знакомство с видами дорог, устройство грунтовых, гравийных, бетонных дорог, ремонт шоссе, содержание дороги в исправности и уход за ней. Мосты и дорожные сооружения. Простейшие дорожные машины, знакомство с их применением и ремонтом.

Общеобразовательные предметы (цикл). Ко всем трем основным предметам специальных отделений заочники получают лекции по русскому языку, арифметике, экономической географии и обществоведению.

Поправка: В проспекте „Заочных курсов“ на 3 странице указано: „заочником может быть каждый трудящийся, достигший 18-летнего возраста“. Следует читать: „...достигший 16-летнего возраста, но права водителя автомашины или трактора не выдаются по закону лицам моложе 18 лет“.

НЕ ЗАБУДЬТЕ ВОЗОБНОВИТЬ СВОЮ ПОДПИСКУ на ЖУРНАЛ и БИБЛИОТЕКУ „ЗА РУЛЕМ“ на ОКТЯБРЬ-НОЯБРЬ-ДЕКАБРЬ 1930 ГОДА! ПРИСЫЛАЙТЕ ЗАЯВКИ БЕЗ ОПОЗДАНИЙ

ОБМЕНИВАЕМСЯ ОПЫТОМ

Московское областное отделение Автодора за 6 месяцев

МОСКОВСКОЕ отделение Автодора организовалось 5 марта 1929 г., объединяя вначале в 186 коллективах 18 тыс. членов Автодора. К началу 1930 г. по Москве насчитывалось уже 792 коллектива с 70 775 человек и 47 коллективов в б. Московском уезде с 1360 человек. Юридических членов — 108, уездных отделений — 17 (22 тыс. человек).

После районирования в состав области вошло 9 окружных отделений, 6 районных в Москве и 27 районных отделений в Московском округе.

Теперь в округах мы имеем 106 райотделений. В Москве число коллективов с 792 доведено до 919. Всего Московское отделение объединяет около 1350 коллективов.

Облотделение уделяло большое внимание вопросам дорожного строительства, трудовой дорожной повинности и важнейшим политическим кампаниям.

Дорожное строительство предусматривает использование труда населения Московской области (предположено привлечь к работам 1 186 800 чел. и 793 660 лошадей). В денежном выражении размер трудового участия в дорожном строительстве составит в три года 67,2 млн. руб. Московский Автодор поставил задачей поднять массы на борьбу с бездорожьём путем разъяснительных и агитационных мероприятий и непосредственного участия в дорожной повинности самих автодорожцев.

При проверке выяснилось очень „спокойное“ отношение самого облдортранса к трудовым повинностям (не говоря уже об окружных и районных исполнительных комитетах).

Для разъяснительной работы среди крестьянства Автодором были созданы специальные бригады. Областные и районные отделения Москвы отправили в деревню 34 бригады по ремонту сельскохозяйственных орудий, которые вели также разъяснительную работу по трудовой повинности. В порядке этой работы городские коллективы Москвы взяли шефство над 68 селами.

Силами Автодора под руководством облотделения в Серпуховском округе был проведен в виде опыта „день дороги“. Было отремонтировано в 200 деревнях 325 км дорог и около 25 мостов. Главный упор был взят на ремонт подъездных путей к колхозам, совхозам, ж.-д. станциям и от колхозных полей к шоссе. В работах участвовало 4 тыс. крестьян и 500 лошадей.

Большой размах капитальных работ по перемощению московских улиц (в этом году затрачивается 9 млн. 365 тыс. руб.) привлёк особое внимание облотделения Автодора и его организаций.

Облотделение дало МОКХ ряд указаний, направленных к устранению повторяющихся из года в год ненормальностей при производстве строительных работ (недостаточно четкое выполнение ремонтных работ, плохое снабжение стройматериалами, а основное — отсутствие согласо-

ванности работ отдела благоустройства со всеми остальными организациями МОКХ).

Для общественного контроля над строительством во всех районах были созданы автодорожные бригады и производились обследования с участием легкой кавалерии. Обнаружен ряд недочетов, граничивших порою с вредительством; о них сообщено в Моссовет, РКИ и МОКХ.

В весеннюю посевную кампанию и при подготовке к уборочной осенне-посевной и хлебозаготовительной кампаниям было организовано 5 агитационных пробегов по Московской области. Создавались также рабочие автодорожные бригады, которые посылались с инструментами и материалами в колхозы и совхозы для починки тракторов и с.-х. машин. Таких бригад было отправлено 15 перед весенним севом и 25 — в „день трактора“.

Бригады отремонтировали 25 тракторов, 6 уборочных машин, 10 сеялок, 1 дождевальную машину, 10 веялок и молотилок, 30 плугов, 1 автомобиль, 10 борон, 8 граблей и т. п.

Бригады, в которых участвовало 170 человек, сделали также большую политико-просветительную и технико-консультационную работу.

В колхозах и совхозах, посещенных бригадами, организованы коллективы Автодора, над которыми бригады взяли шефство, поддерживают с ними связь и оказывают им помощь.

Областное отделение произвело смотр единственной в Москве Ростокинской тракторной ремонтной базы. В Московской области имеется 1200 тракторов 13 различных марок. Между тем база не обеспечена запасными частями и др. материалами, что срывает плановую работу МТС совхозов и колхозов. В результате смотра сейчас наступил перелом в работе базы. Улучшилось снабжение частями и увеличился выпуск тракторов из ремонта.

Значительное внимание отделение посвятило подготовке кадров для обобществленного сектора сельского хозяйства. Тракторные курсы комплектовались, главным образом, из колхозников, в отдельных случаях содержащихся за счет автодорожных организаций. К весенней посевной кампании автодорожные курсы выпустили 1600 трактористов.

На наших курсах и кружках обучаются автомобильному и дорожному делу 15 880 чел., тракторному — 1 630 чел., дорожному — 250 чел. и готовятся 50 инструкторов-преподавателей для кружков.

Областные и районные отделения принимали деятельное участие в политических кампаниях (1 мая, эстафета им. XVI партсезда, кампания протеста против крестового похода). В Первомайский праздник Автодор организовал демонстрацию, в которой приняло участие 200 машин. В эстафете им. XVI партсезда участвовало 65 автомобилей и 130 мотоциклов.

Отделением два раза в месяц выпускается бюллетень „Обмен опытом“, листовки, выпу-

щены 2 однодневные газеты „Московский автодоровец“ и 2 газеты в колхозе и совхозе.

Сейчас отделение занято практической работой по ликвидации окружных отделений и укреплению районных. Вся эта работа закончится к 15 сентября.

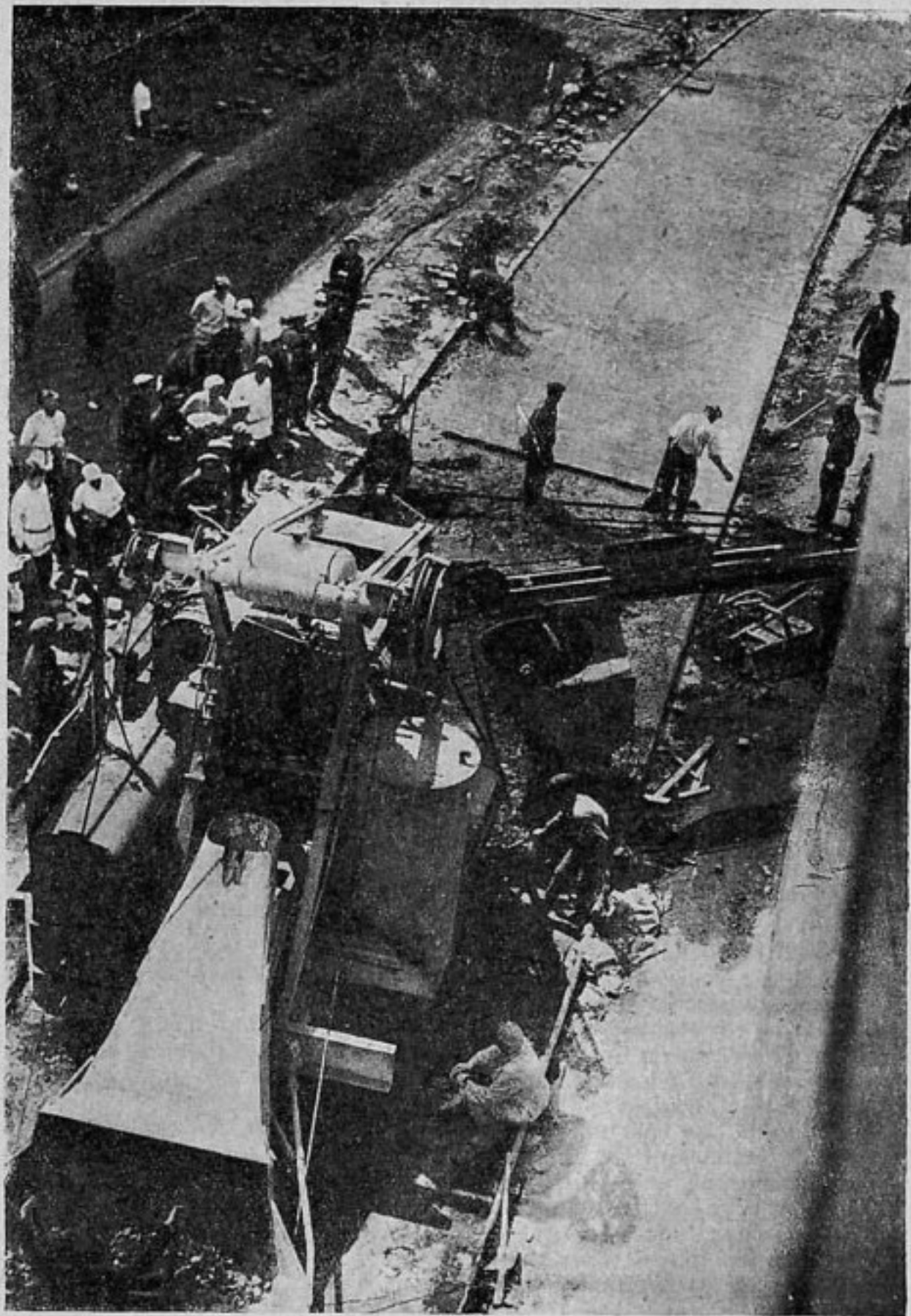
В чем основные недочеты нашей работы? В слабо поставленном учете и живой связи облотделения с районами и последних с коллективами; в слабости общественной дисциплины, недостаточном охвате автодорожкой работой деревни, слабости секционной работы, недостаточном участии в разрешении ряда важнейших вопросов местного значения — урегулирования уличного движения в Москве и т. д.

На основе решений XVI партс'езда, I областного с'езда и 2 расширенного пленума ЦС Автодора Московское областное отделение должно пересмотреть методы и формы работы, добиваясь максимального ее усиления.

Надо провести в срок ликвидацию окружных отделений и укрепить районы путем специальных выездов туда членов правления и актива.

Охватить автодорожкой совхозы и колхозы, организовать трудовое крестьянство вокруг дорожной повинности и перенести опыт „дня дороги“, проведенного в Серпухове, во все остальные районы.

Надо повести решительную борьбу с потерями на транспорте, с безобразной эксплуатацией автотракторного парка, следить за свое-



Большой размах капитальных работ по перемощению московских улиц должен привлечь особое внимание московских автодорожцев. Фото А. Шайхета

временным снабжением заводов АМО и сборочного и т. д.

Работы впереди не мало, тем сильнее и упорнее, с большевистской настойчивостью надо ее делать.

З. Леонов

ВНИМАНИЮ НАШИХ АВТОРОВ!

При посылке материалов необходимо придерживаться следующих правил: 1. Все измерения приводить исключительно в метрической системе. 2. Писать только на одной стороне листа, желательно чернилами, свободно и разборчиво. Рукописи на машинке писать через два интервала. 3. На обороте каждого посылаемого фото (посредние) указывать фамилию и адрес автора и принадлежность к статье или замечке; отдельные фото снабжать подробными надписями.

Непринятые рукописи и фото авторам не возвращаются

СУДЕБНЫЕ РАБОТНИКИ ИЗУЧАЮТ УЛИЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ

НА ПОЧВЕ чрезвычайно развитого автомобильного и уличного движения в западно-



европейских центрах в местных судах возникает целый ряд дел. Задача разбираться, кто является виновником несчастного случая, не

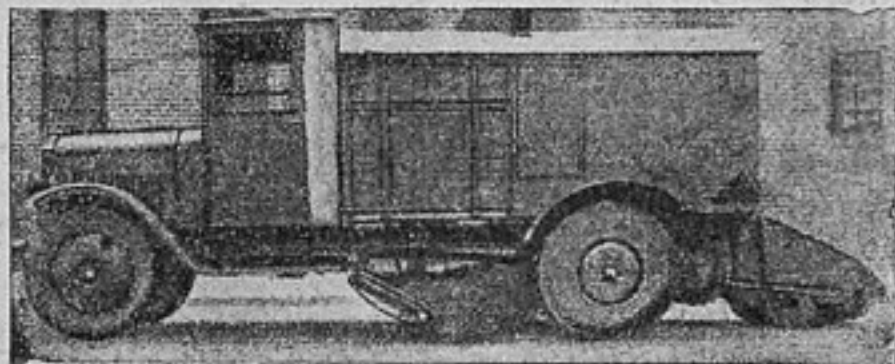
всегда является легкой. В Берлине организованы поэтому специальные местные курсы для судебных работников по изучению техники и правил уличного движения.

На снимке — преподаватель знакомит слушателей с различными видами знаков и сигналов для регулирования уличного движения.

УБОРОЧНЫЙ АГРЕГАТ

ДЛЯ избавления от необходимости подбирания мусора ручным способом рядом фирм сконструированы уборочные агрегаты.

В агрегате „Вейганд и Клейн“ подметание производится щеточным валиком. Мусор не



остается в виде полосы за машиной, а подбирается специальным приспособлением и подается в ящик, смонтированный на шасси.

СОВРЕМЕННЫЕ УСТАНОВКИ для ЛАКИРОВАНИЯ КУЗОВОВ

ПРЕИМУЩЕСТВА лакирования погружением перед лакированием и обрызгиванием известны давно. В большинстве случаев, на крупных производствах лакировка погружением ручным способом невыгодна.

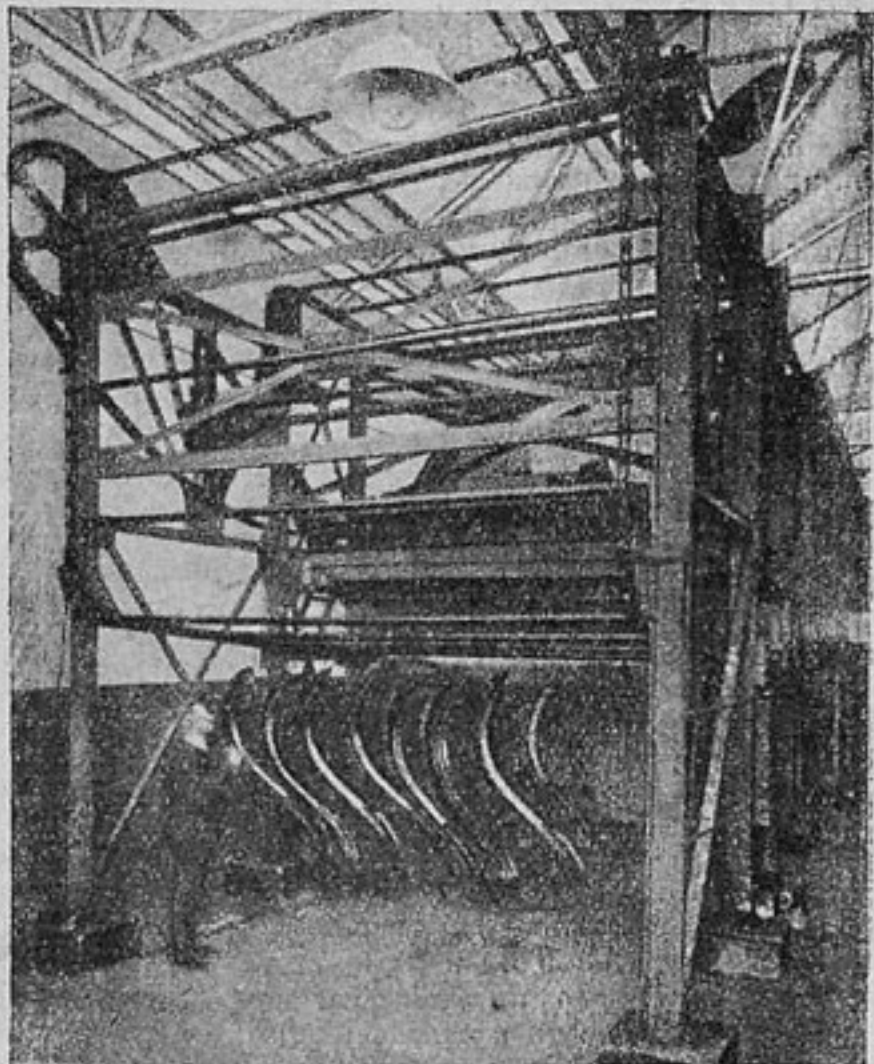
Для этой цели устраиваются специальные механизированные лакировочные установки по принципу погружения, одну из которых можно видеть на фото. Фирма „Дженерал Моторс“ применяет специальную установку. Так как лакирование погружением требует абсолютной чистоты и полного отсутствия пыли, установка находится в особом закрытом помещении.

На фото изображена одна из типичных лакировочных установок. Длина ее 60 м; на всем ее протяжении проходят две бесконечные подъемные цепи, связанные на определенных дистанциях поддерживающими балками. Обслуживающие балки устроены так, что они подают лакируемые части вниз в ванну для погружения, потом наискось вверх над сточным жолобом в сушильную камеру и т. д.

Скорость подъемных цепей регулируется от 0,3 м до 1,2 м в минуту так, что рабочий процесс занимает около часа.

Детали, подлежащие лакировке, сначала проходят обезжиривающую установку, затем поступают в лакировочную, где они погружаются в первую ванну, содержащую асфальтовый лак при температуре 60° Цельсия и 28° Боме, после чего через сточный жолоб проходят в сушильную камеру с температурой от 230° до 280° Ц. После сушки следует повторное погружение (температура ванны составляет уже

только 26 — 29° Ц при 29° Боме), затем вторичная сушка при 250—280° Ц, после чего лак уже считается окончательно высушенным.



Н Ы Й Э К Р А Н

НОВЫЕ АНГЛИЙСКИЕ СПАЛЬНЫЕ АВТОБУСЫ

НОВЕЙШИЕ английские спальные автобусы для междугородного сообщения не уступают по комфорту железнодорожным спаль-

Общая длина автобуса — 9,15 м, высота — 4,2 м. Он имеет шестицилиндровый мотор и развивает скорость в 32 км в час. Размеры че-



ным вагонам. Это ясно подтверждает хотя бы внутренний вид четырехместного купэ новейшего спального автобуса, рассчитанного на 21 спальное место или на 44 сидячих.

Автобус шестиколесный-двухэтажный с боковыми коридорами в каждом этаже и кухней.

тырехместного купэ (кроме того имеются еще двухместные) следующие: длина 2,2 м, ширина — 1,8 м. В четырехместном купэ имеется три окна, в двухместном — два.

ЗАБОРЫ на ЗАВОРОТАХ

В НАШЕМ журнале уже не раз отмечалось исключительное внимание, которое американцы уделяют обычно благоустройству своих дорог.

Помещаемое фото является одним из многочисленных доказательств этого. На опасных заворотах дорог США американцы во избежание несчастных случаев устанавливают особые белые решетчатые заборы.



МОТОРИЗАЦИЯ СОВХОЗОВ

ХАРЬКОВСКИЙ огородно-молочный совхоз недавно приобрел моторные машины-фрезы для работы на своих огородах и полях.

Эти фрезы только в январе этого года изобретены в Германии. Введение таких моторных

фрез увеличило производительность по обработке земли на 500%. Фрезы снабжены сильными бензиновыми моторами.

На фото — фреза на работе в огородах харьковского совхоза.



ПО ПИСЬМАМ РАБКОРОВ-АВТОДОРОВЦЕВ

УДАЧНОЕ НАЧИНАНИЕ

ДЛЯ привлечения трудящихся масс города и деревни к задачам Автодора многие окружные и районные отделения общества проводят однодневники, трехдневники, недели, двухнедельники, во время которых работают ударно, агитируют за автомобиль и дорогу и стараются на деле показать, какую колоссальную пользу может принести Автодор при наличии инициативы и при дружной согласованной работе (выезды в колхозы для ремонта тракторов и инвентаря, помощь сельскому населению в строительстве или ремонте дорог и мостов, мобилизация собственных автотранспортных средств для перевозки скоропортящихся товаров или залежавшихся грузов).

В такие „ударные“ дни некоторые организации успевают сделать иной раз больше, чем за месяцы нормальной работы. Удар по всему автодорожному фронту сразу, своего рода „мирная атака“ на всех трудящихся, еще стоящих в стороне от Автодора, несомненно, дает хороший эффект.

Однако в некоторых случаях „недели“ или „двухнедельники“ дают слабые результаты вследствие недостаточно проведенной подготовительной работы. Тщательность подготовки играет здесь решающую роль.

Мы приведем в выдержках план одного из двухнедельников, который проводился в Верхнеудинске с 18 по 27 июля под лозунгом: „Все в Автодор! Каждый трудящийся, рабочий, колхозник должен научиться управлять автомашиной!“. План этого двухнедельника может

быть примерным для многих автодорожских организаций.

Основными пунктами плана были следующие. Для популяризации задач Автодора по всем коллективам и в кино проводятся 5—10-минутные митинги на тему: „Автотранспортное строительство в СССР“.

Гараж СНК выделяет два автомобиля для выезда пропагандистов с агитационной целью в Верхнеудинский район. Один — в бурятские улусы, другой — в русские деревни.

Велосекция устраивает пробег в близрасположенные села.

27 июля устраивается массовый выход трудящихся на показательные работы (с применением машин) по дорожному строительству. В дорожных работах принимают участие в обязательном порядке члены Автодора и приглашаются все трудящиеся.

Кроме этого планом было намечено проведение большого массового гулянья, постановка спектакля и пр.

Осуществление каждого пункта программы в отдельности поручалось определенным товарищам. В работу был втянут актив. К непосредственному участию в двухнедельнике были привлечены местные партийные и комсомольские организации, дорожные органы и печать.

Нет никакого сомнения в том, что верхнеудинцы провели свой двухнедельник успешно. Гарантией этому служит вполне реальный план и тщательная, своевременная подготовка к нему.

ПОХОД ГЛИССЕРА и МОТОРНЫХ ЛОДОК

7 АВГУСТА на нижегородской глиссерной станции был дан старт 12 моторным лодкам и глиссеру, которые идут в организованный Нижегородским крайавтодором и Осоавиахимом водный агитпробег Н. - Новгород — Кострома.

В пробеге принимают участие автодоровцы — рабочие-сормовичи и представители партий-

ных, советских и общественных организаций.

Цель пробега — пропаганда на местах задач Автодора и Осоавиахима, а также разъяснение злободневных политических вопросов.

Б. В.

г. Павлов

ТОМСКИЙ ОКРУГ БЕЗ КОЛЕСНЫХ ПУТЕЙ

НА ТОМСКИЙ округ приходится всего около 600 км железнодорожных путей. Причем все зло заключается в том, что здесь слишком мало под'ездных колесных путей к железнодорожным линиям.

Старый Иркутский и Московский тракты потеряли свое значение, они во многих местах превратились в сплошные рытвины, их объезжают полями. Проселки же остаются проселками со всеми свойственными им отрицательными качествами. Большинство мостов также требует капитального ремонта или полной перестройки.

А между тем ни реки, ни сельсоветы о дорогах не думают, они, очевидно, с разбитой телеги хотят сразу перескочить на аэроплан.

В этом году отпущено на дорожное строительство по окружному бюджету 47 500 руб., по

госбюджету 123,5 тыс. руб. и из дорожного фонда 123 тыс. руб. На эти деньги, конечно, многого не сделаешь. По плану предусмотрено построить лишь 5 км шоссе, 33 км гравийных дорог, 10 км улучшенных грунтовых дорог.

Нынешние темпы дорожного строительства в Томском округе несколько не приближают возможности его автомобилизации. Необходимо проявить активность и инициативу в деле дорожного строительства всему населению, особенно колхозникам.

Томский север без инициативы мест надолго останется без колесных путей. Единственное средство связи до сих пор — лодка и ничего больше. Лето, весна и осень делают окраины пустынным островом.

Томск

А. Пономарев



И пути и средства передвижения на советском Востоке еще до сих пор не отличаются удобствами.

ПРОТИВ ЛЮТОГО ВРАГА — БЕЗДОРОЖЬЯ

РОСТ колхозов и совхозов тормозится ярим врагом народного хозяйства — бездорожьем. В Серпухове совхоз „Большевик“, имеющий несколько тысяч гектаров, расположенный в двух километрах от города, отрезан от него совершенно. Ни одной путной дорожки по всему необозримому полю совхоза.

В таком же положении находятся районы Тарусский, Ивановский и др. Бездорожье кругом и борьба с ним организована плохо.

Закон о трудовой дорожной повинности до села не доведен; крестьянин, сельсоветчик о нем не знают.

Зимой санный путь не был использован для заготовки дорожно-строительных материалов. Попытки осуществить это дело летом оказались безуспешными.

Слабо участвуют в строительстве дорог комсомол, хозяйственные и кооперативные организации и даже реки.

Почти все реки, за исключением Каширского, относятся наплевательски к дорожным работникам, отказывая им в предоставлении транспортных средств. Дорожные работники вынуждены отмерять по 40 — 50 км пешком.

Во многих местах работы срываются из-за отсутствия дорожных кадров. В Серпуховском рике до апреля был всего один плотник. Десятник на 90% загружен ремонтом колодцев, школ и больниц. Созданные краткосрочные курсы для сельских уполномоченных себя не оправдали.

Дорожные кадры необходимы. Нужно в срочном порядке организовать 7-8 месячную школу сельских и районных десятников.

г. Серпухов

М. Глушков

ЧЕГО ДОБИЛИСЬ ПАВЛОВЦЫ

В № 10 „ЗА РУЛЕМ“ была помещена заметка о почти полном развале работы Рыбинского окружного отделения Автодора. Тогда же автодоровцы завода им. Павлова созвали объединенное собрание нескольких коллективов, на котором потребовали созыва окружной конференции.

Чего добились Павловцы?

Прежде всего правление окружного отделения признало свою неработоспособность и предложило коллективу выдвинуть в состав правления автодоровца на должность отв. секретаря. Павловцы предложение приняли и послали в правление организатора и секретаря своего коллектива.

Это было 3—4 месяца назад. За это время Автодор в Рыбинске сильно шагнул вперед. Открыты вечерние курсы шоферов-водителей на 40 чел. Приобретены три автомашины. Организовано шесть коллективов, из которых два

сельских. Созданы три группы ЮДА. Налажено снабжение коллективов литературой и плакатами. Заключен договор на социалистическое соревнование с Александровским отделением, причем одним из пунктов договора является создание опытно-показательного дорожного участка. Работают четыре кружка по автоделу и один по тракторному. С агитцелью установлено автомобильное сообщение между Угличем и с Ильинским. В „день трактора“ проведено обследование тракторной мастерской и совершен выезд в совхоз для организации коллектива, осмотра тракторного парка и распространения лотерейных билетов.

И все-таки автодоровской работы в округе — непочатый край: плохо с юридическим членством, слабо сколачивается актив, нет помощи со стороны профорганизаций.

Рыбинск

Азиль

В ВЕЧНОМ СТРАХЕ за ПОМЕЩЕНИЕ.

ЗИМОЙ 1929 г. Бейсугский коллектив Автодора договорился со станичным советом о предоставлении ему комнаты для работы коллектива и занятий кружка. Зимой кружок занимался, а весной, после того как автодорожцы отремонтировали помещение, оно по приказу председателя Бейсугского стансовета было занято под камеру для... арестованных. Несмотря на длительные разговоры и мольбы, помещение вернуть не удалось.

Вскоре стансовет предоставил Автодору другое помещение под гараж. Оно было непригодно для зимней работы и требовало большого

ремонта. Коллектив уже решил сделать все необходимое, чтобы приступить к зимней работе, но председатель станичного совета заявил: „Почему вы до сих пор не ремонтируете, а то ведь это помещение, нужно совету?“

Выходит так, что коллектив только должен затратить средства на оборудование гаража, а потом стансовет отберет его для своих нужд.

Тихорецкий рик, скажи свое слово о возмутительных поступках Бейсугского станичного совета.

Бейсуг

Автокор

СУББОТНИК для ПОКУПКИ МАШИН

КОЛЛЕКТИВ Автодора при Н военной-технической школе насчитывает 647 чел. При школе работает 10 теоретических автокружков, охватывающих 250 чел.

Силами автодорожцев построен глиссер и отремонтирован и спущен на воду моторный бот.

Несмотря на то, что коллектив находится при школе, в которой имеются все возможности для его успешной работы, — недостатков не мало.

Работа тормозится, главным образом, тем, что коллектив имеет лишь одну машину, которая два дня работает, а день стоит. Также неблагоприятно и с теоретическими занятиями. Нет постоянного помещения, совершенно

нет деталей, (дифференциала, конуса, коробки скоростей) — приходится изучать их по плакатам.

26 июня на школьной автодорожской конференции был заключен договор на социалистическое соревнование с другой военно-технической школой. Основные пункты договора следующие: выпустить до конца 1930 г. не менее 50 чел. успешно прошедших практическую езду; восстановить автоимущество; распространить 600 билетов автолотереи; довести подписку на „За Рулем“ до 50 экземпляров; собрать средства на покупку второй машины путем устройства субботника.

Ленинград

Липницкий

АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

Москва

Московский областной Автодор подвел итоги автомобильным катастрофам по Москве. Против 1286 несчастных случаев с людьми из-за автомобильных аварий за весь прошлый год, за первое полугодие текущего года мы имеем уже 2012 таких случаев. При росте автотранспорта за этот период на 25 проц., рост несчастных случаев подскочил на 300 проц. Наиболее неблагоприятно с труддисциплиной и автомобильными авариями в Москомтрансе. По статистике административного отдела из общего количества происшествий с автомашинами в этом году на долю Москомтранса падает 40,7 проц.

Особенно показательно неблагоприятное положение по гаражу № 3, где 9 августа из 250 машин сразу выбыло из строя 90.

По плану на будущий год МКХ покупает за границей 700 новых автомобилей-такси, 175 автобусов, свыше 40 автомашин поливочных и 220 грузовых машин.

Красно-пресненский коллектив Автодора завода № 39 заканчивает постройку первого в СССР закрытого многоместного пассажирского глиссера. Глиссер (деревянной конструкции) является результатом упорнейшей работы автодорожцев и общественников завода.

Скорость нового глиссера около 90 км в час, вместимость до 18 человек. Мотор М—5 советского производства.

Конструктор глиссера тов. В. Никитин и председатель коллектива Автодора № 64 Красной пресни т. Дудукалов премированы.

Ленинград

Механическая лаборатория ленинградского института путей сообщения приступила к осуществлению интереснейшей работы — бетонированию первой опытной дороги для автотранспорта в районе Московской заставы. Этими работами руководит крупнейший специалист по бетону проф. Н. Беляев и сотрудники опытно-дорожной станции.

Выработан новый состав бетона, который позволит, благодаря сравнительно дешевизне, широко развить сеть бетонных дорог для автотранспорта не только в пределах Ленинградской области, но и за ее пределами.

Архангельск

От устья реки Военьги вглубь леса на 10 км Севлестрой приступил к постройке первой по

СССР лежневой дороги для перевозки бревен. Лежневая дорога от железной отличается тем, что вместо рельс употребляются бревна.

Из Архангельска придут пять мотовозов и будут работать круглый год, в то время как тракторные ледянки можно использовать только в течение сезона. Скорость мотовозов с грузом — 14 км, порожних — 20 км.

Самарканд

Разработан план автобусного движения на 1930-31 г. По этому плану предполагается эксплуатировать 54 линии общим протяжением 1600 км.

На расширение автобусного движения потребуется 250 автобусов и около 300 такси. Намечается перевезти около 30 млн. пассажиров. На всю организацию транспорта потребуется свыше 500 тыс. руб.

Владивосток

16 августа в 13 ч. 10 мин. во Владивостоке был дан старт трем автомашинам, участвующим в пробеге Владивосток—Москва. Первое, довольно трудное испытание машины выдержали еще в черте Владивостока, когда им пришлось выбирать из оврагов Первой речки на шоссе. Машины благополучно прошли препятствия. В пробеге принимают участие три машины Форда выпуска 1930 г. Наиболее трудные участки пути ожидаются под Хабаровском, между Благовещенском и Читой.

Ярославль

На пленуме завкома автозавода совместно с активом был заслушан доклад помдиректора о контрольных цифрах на 1930/31 г. Ярославский автозавод будет первым в объединении ВАТО по выпуску тяжелых грузовых машин. В 1930/31 г. завод будет выпускать машины только в 5 м. Контрольными цифрами 1930/31 г. намечено выпускать 2500 автомашин, плюс 500 комплектов запасных частей. Увеличение программы 1930/31 г. против 1929/30 г. на 311 проц.

Сухум-Кале

На будущий год Абдортранс наметил крупные вложения в дорожное строительство. На дороги общесоюзного значения предполагается вложить 2887 тыс. руб. На дороги местного значения будет израсходовано 772 тыс. руб. Перегоны Сухум — Гумиста и Сухум — Гульрипш будут загудроированы.

ВНИМАНИЕ АВТОДОРОВСКОЙ РАБОТЕ в ДЕРЕВНЕ

На общемосковском активе Автодора

НА СОБРАНИЕ московского актива Автодора в саду им. Либкнехта явилось свыше 500 активистов.

Заместитель председателя ЦС т. Дмитриев в подробном докладе познакомил московских активистов с работой последнего расширенного пленума Автодора. Сообщив содержание его основных работ, с которыми уже знакомы читатели „За Рулем“, т. Дмитриев сделал выводы об очередных задачах автодоровского движения.

Прежде всего в круг работы Автодора вошел трактор. Он требует большого внимания автодоровских организаций.

Еще до сих пор массы трудящихся, и особенно крестьянства, не осознали всей важности хороших дорог. Нам поэтому нужно развернуть агитацию за хорошие дороги.

— Закончившийся недавно XVI съезд партии, — заявляет далее т. Дмитриев, — вынес ряд важнейших решений о развертывании тракторостроения, реконструкции транспорта и пр. На нашем обществе поэтому лежит большая ответственность за содействие своевременному выполнению плана автотракторного строительства, которое встречает ряд препятствий (неурегулированность вопроса с рабсилой, недостаточное снабжение материалами и пр.). Наша задача — содействовать своевременному выполнению строительства автотракторных заводов.

Автодор должен взять под общественный контроль эксплуатацию автотракторного парка. Мы слишком мало делаем, чтобы наш автотракторный парк эксплуатировался рационально.

Наши коллективы возятся со старым барахлом, делают всевозможные усилия, чтобы восстановить кладбищенские машины, но в то же время они почти ничего не делают для внедрения навыков лучшего обращения с машинами. Достаточно взглянуть в любой гараж, чтобы увидеть, в каком состоянии находится автоимущество.

Одна из задач Московского областного отделения — выделить актив автодоровцев для укомплектования автотракторных и дорожных высших учебных заведений.

II пленум ЦС Автодора отметил ряд недочетов в нашей работе. Наши организации замкнулись в узкие рамки автоучебы. Нужно несколько видоизменить методы работы. Вместо проработки всеми коллективами одних и тех же вопросов следует переходить к системе проработки отдельными коллективами отдельных вопросов. Автодоровские организации должны обратить внимание на развитие работы в деревне. Нужно, чтобы в каждом совхозе и колхозе были созданы коллективы Автодора.

В прениях по докладу т. Дмитриева принял участие ряд товарищей. Тов. Туркин обратил внимание руководителей ЦС на то, что подготовка кадров упирается в острый недостаток автомашин для учебы.

Тов. Драчев напомнил т. Дмитриеву старый „грех“ ЦС, который отмахивался от тракторного дела и взялся за тракторизацию, когда трактор сам в'ехал в ЦС Автодора.

— ЦС работает еще далеко не блестяще, — заявляет т. Драчев. — С дорожным строительством неладно. Мы недавно были свидетелями неудачного комплектования Ленинградского автодорожного института.

Т. Фельдман указывает, что, ругая ЦС Автодора, мы забываем, как трудно ему работать без поддержки автодоровских организаций, а достаточной поддержки он не имеет.

У нас большие успехи в агитации. Все уже знают, что такое Автодор, — нет уголка, куда ни проникали бы идеи Автодора, но организационно мы себя еще не закрепили. Мы не смогли еще всюду так поставить работу, чтобы с нами считались. Вот случай на заводе „Красная Роза“. Директор прогнал с завода наших товарищей, продававших билеты автолотереи. Этот случай мог иметь место только потому, что мы не смогли завоевать к себе соответствующего отношения. Нужно организовать соревнование шоферов на лучшую эксплуатацию машин. Мы проморгали вопрос об уличном движении. Московской организации во многом еще нужно подтянуться.

Тов. Русанов остановился на задачах, стоящих перед Автодором по организации автодоровского юношеского движения и руководства им. Тт. Головкин и Мандельянец обратили внимание актива на то, что наши автодоровские курсы готовят не шоферов, а „вредителей“ и что к курсам нет достаточно серьезного внимания.

Тов. Леонов подвел некоторые итоги второму пленуму ЦС. Он отметил, что автодоровские организации Московской области вполне осознали значение и важность поворота Автодора лицом к деревне. Московское отделение, райотделения и низовые коллективы доказали это на деле. Они провели большую работу по починке с.-х. инвентаря, тракторов, машин и пр. Мы, однако, еще сильно отстали в дорожном строительстве. Здесь только начинается некоторый перелом. Только недавно в Серпухове был проведен „день дороги“, который внес много ценного в дорожное дело.

Общомосковский актив принял единогласно резолюцию, одобряющую решения второго пленума Центрального Совета Автодора.

А. Зл.

ВСЕ АВТОДОРОВЦЫ ДОЛЖНЫ ВНИМАТЕЛЬНО ИЗУЧИТЬ РЕШЕНИЯ XVI ПАРТИЙНОГО СЪЕЗДА и НА ИХ ОСНОВЕ СТРОИТЬ ВСЮ ПРАКТИЧЕСКУЮ РАБОТУ ОБЩЕСТВА!

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

9. Как работают лучшие мотоциклы в наших условиях

Тов. А. Дьяконова (Тверь) интересуют результаты работы наиболее распространенных мотоциклов в наших дорожных условиях.

Ответ. Наиболее подходящими для работы в наших дорожных условиях, на основании результатов многочисленных испытаний и эксплуатационных данных, надо считать следующие машины;

По классу тяжелых мотоциклов: „Харлей-Дэвидсон“ 1000 и 1200 см³. Это наиболее подходящая по прочности, большому запасу мощности и неприхотливости машина.

Большой недостаток тяжелых мотоциклов „Харлей-Дэвидсон“, заключающийся в отсутствии сменных головок у цилиндров и всасывающих клапанов подвесного типа, уже устранен в моделях 1930 г. Эта модель отличается от прежних: 1. Нижними клапанами (преимущества в простоте системы и ухода). 2. Сменной головкой (что подразумевает большую чистоту выделки рабочей камеры и возможность притирки клапанов и удаления нагаров без разборки двигателя). 3. Выемной осью заднего колеса (обеспечивающей, сравнительно с прежними моделями, быстрый ремонт или замену резины). 4. Усовершенствованным глушителем. 5. Более простой системой зажигания и освещения (по желанию устанавливается магнето-динамо Бош) и пр.

Тяжелые мотоциклы „BSA“ в 986 см³ при очень хорошем двигателе имеют очень слабую раму как самого мотоцикла, так и прицепной коляски. Поэтому в наших дорожных условиях они малопригодны.

По классу средних мотоциклов, по результатам 1 и 2 Всесоюзных пробегов

первое место следует отнести мотоциклу „BSA“ с наклонно расположенным цилиндром в 493 см³ и „BMW“ (с прессованной рамой) 750 см³. Обе машины шли в пробег одиночками. Однако обе рассчитаны на эксплуатацию с прицепной коляской. Слабым местом „BSA“ является их малоустойчивость на больших скоростях (свыше 40 км). Испытанный мотоцикл имел литраж в 493 см³ с подвесными клапанами и повышенным сжатием. Фирма „BSA“ выпустила в 1929 г. и продолжила производство в 1930 г. мотоцикла такого же типа (наклонный цилиндр), но уже с литражем в 557 см³, боковыми клапанами и нормальным сжатием. Эта модель у нас еще не испытана; но так как она отличается от типа в 443 см³ только размерами и конструкцией цилиндра, можно предположить, что она окажется еще более подходящей.

Мотоцикл „Нортон“ в 496 см³ дал довольно хорошие результаты в эксплуатации, но все же ниже чем „BSA“ и „BMW“. Недостатки его — чрезвычайная тряскость, малоустойчивость на больших скоростях и слабость пружин передней вилки.

По классу малолитражных мотоциклов заслуживает внимания „DKW“ в 175 см³ с принудительным воздушным охлаждением.

Мотоциклы „Рудж“ последних выпусков у нас не испытывались и сведений о их эксплуатационных свойствах пока не имеется.

По конструкциям новых мотоциклов 1926—1930 г. журнал „За Рулем“ выпускает в ближайшее время в „Библиотеке „За Рулем“ специальную двойную книжку М. Дьякова „Современные мотоциклы“.

10. Еще об указателе поворота колес

В № 3 „За Рулем“, за 1930 г., в отделе „Техническая консультация“ был напечатан ответ на предложение Н. Б. Степанова „Указатель поворота колес“. Тов. Степанов предлагал для облегчения управления автомобилем разбить окружность рулевого колеса на градусы. Консультант журнала инженер М. Б. указал в ответе на техническую неточность этого предложения: градусы поворота рулевого колеса и направляющих колес автомобиля являются несоответственными величинами и для получения полного поворота направляющих колес рулевое колесо необходимо повернуть на значительно больший угол.

Тов. Романычев, А. С. (Саратов) по этому же вопросу дополняет предложение Н. Б. Степанова в соответствии с указанием инж. М. Б. Он предлагает разделить окружность рулевого колеса не на 360°, а сделать на нем простую разметку, соответствующую углам поворота направляющих колес. Ноль градусов будет находиться против неподвижной стрелки на рулевом колесе при прямом положении направляющих колес, а вправо и влево пойдут градусные обозначения до максимального поворота колес в обе стороны.

Если при таком устройстве водителю требуется повернуть направляющие колеса на 20°, то он повертывает руль до совпадения цифры 20 на колесе с неподвижной стрелкой и т. д. Кроме того т. Романычев советует окрасить рулевое колесо в разные цвета для удобства управления. От нуля вправо — в один цвет, а влево — в другой.

Ответ. Теоретически предложение т. Романычева правильно и возможно для осуществления. Однако практически оно не имеет никакой будущности и не только не полезно, но превращение его в жизнь явится даже прямой причиной множества катастроф и аварий.

Основным правилом управления автомобилем является требование: — „не отрывай глаз от лежащей впереди дороги“. Все моменты управления должны производиться водителем на память и на ощупь. Управление же поворотами и движением автомобиля производится водителем исключительно по окружающим предметам, по профилю дороги и по корпусу машины и ни один водитель не будет смотреть при поворотах и объездах на градуированный руль.