



22

ЗА РУЛЕМ

1930

ТАКЖЕ

ОФИЦИАЛЬНО-ИСТОРИЧЕСКОЕ И ПОСЛЕДНЕЕ ДОКАЗАТЕЛЬСТВО
ОБЪЕДИНЕНИЕ ВСЕХ АВТОДОРОЖНОЙ НАЦИОНАЛЬНОСТИ



Он разбивает оковы зимы

Длинные и широкие гусеницы трактора «КАТЕРПИЛЛАР» обеспечивают хорошее сцепление с почвой даже на снегу или льду. Благодаря прочной его конструкции, мотор этого трактора не боится самых крайних изменений в температуре. Позади снежного плуга трактор «КАТЕРПИЛЛАР», обладая достаточной мощностью, быстро раздвигает снежные заносы — очищает зимой дороги и улицы, которые он помог построить летом.

Таким образом, нормальное движение может быть восстановлено сейчас же после каждой мятели, и пользование автомобилем делается возможным во все месяцы года. Доставка съестных продуктов облегчается. Работа пожарных команд, в случае пожара, ускоряется. И тяжелый труд по очистке снега лопатами вручную совершенно устраняется, так как рулевой, управляя трактором «КАТЕРПИЛ-

ЛАР-60», имеет в своем распоряжении никогда не утомляющуюся стальную машину, по своей мощности равную 600 рабочим.

Штабквартира Технических Представителей
Тракторной Компании Катерпиллар:
Отель Савой, Москва.

Caterpillar Tractor Co.

PEORIA, ILL. and SAN LEANDRO, CALIF., U.S.A.

Гусеничные тракторы. Комбайны
Дорожно-строительные машины

CATERPILLAR
REG. U.S. PAT. OFF.

Товарный Знак Зарегистрирован

T R A C T O R



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА
«АВТОДОР»

Третий год издания
Редколлегия: А. Богачин, Н. Беляев,
А. Головкин, В. Дмитриев, М. Кольцов,
инж. М. Кристи, инж. К. Куприянов,
М. Презент Н. Осинский,
Л. Мандельяну, И. Фельдман, проф.
Е. Чудаков, И. Халепский

СОДЕРЖАНИЕ

Беспощадная борьба с вредителями и контрреволюционерами. Большевицкий огонь против право-левацких группировок и оппортунистов.	1
И. ФЕЛЬДМАН.—Первое выигранное сражение	2
М. СОЛОМОНОВ.—Чувашская республика — застрельщица борьбы с бездорожьем	3
И. ХАЛЕПСКИЙ.—Даешь Красной армии трехоску!	6
Дороги и автомобили во всем мире	9
Я. ГОЛЬБЕРГ.—На переломе	10
На фронте автостроительства	12
Кадры для автогиганта	13
Инж. МОЖАКОВ.—Успех мотоцикло-строения в Ленинграде	15
Разрытая Москва	16
Н. БЕЛЯЕВ.—Почему молчали московские автодорожцы	19
Инж. В. НЕКРАСОВ.—Неудачи дорожных работ в Москве	20
Как готовят кадры	24
Автодорожный экран	26
По письмам рабкоров-автодорожцев	28
В Центральном Совете Автодора	31
Конкурс на распространение „За Рулем“	32

В номере 34 иллюстрации

Центральный Совет Автодора—Москва, Садово-Кудринская, 17: тел. 4-96-15.
РЕДАКЦИЯ: Москва, 6, Страстной 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. Библиоте и „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 п.—1 долл. 25 ц

БЕСПОЩАДНАЯ БОРЬБА С ВРЕДИТЕЛЯМИ И КОНТРРЕВОЛЮЦИОНЕРАМИ БОЛЬШЕВИТСКИЙ ОГОНЬ ПРОТИВ ПРАВО „ЛЕВАЦКИХ“ ГРУППИРОВОК И ОППОРТУНИСТОВ

СТРОИТЕЛЬСТВО социализма в нашей стране происходит в обстановке ожесточенной классовой борьбы. Успешно выполняемая пятилетка вызывает бешеную ярость капиталистов в буржуазных странах и их наймитов внутри СССР.

Недавно раскрытая ОГПУ так называемая „промышленная партия“ показывает, до какой наглости дошли эти последние контрреволюции. Агенты российской буржуазии внутри СССР, в лице группы контрреволюционеров профессоров и инженеров, фактически превратились во вредителей и платных шпионов иностранных контрразведок и готовы были в целях восстановления власти капиталистов на щедрую раздачу иностранным державам огромных кусков территории „горячо любимой“ ими родины.

Контрреволюционеры и вредители всячески старались затормозить гигантское развитие нашей индустрии.

Некоторое время тому назад было раскрыто вредительство в НКПС и в частности в органах, ведающих дорожным строительством. Следы этой вредительской работы в нашем дорожном хозяйстве чувствуются и сейчас. Печатаемые в этом номере материалы о дорожном строительстве в Москве показывают, что и на этом участке, несомненно, имело место вредительство.

Вся советская общественность грозной волной возмущения отзывается на действия вредителей, и новым подъемом социалистического соревнования и ударничества быстро залечит ущерб, принесенный ими.

Трудности социалистического строительства вызывают надежды наших классовых врагов и колебания в наиболее отсталых слоях рабочего класса и даже у некоторых членов партии.

Правые оппортунисты, нытики и малoverы, не верящие в силы рабочего класса, в осуществимость взятых партией темпов, всячески пытаются бороться с генеральной линией партии и ослабить темп победного наступления пролетариата.

Мощный отпор, который получили правые уклонисты от стальной Ленинской партии, вынуждают их перейти от политики открытого сопротивления к скрытой двурушнической работе. Признавая на словах правильность генеральной линии, они на деле продолжают вести предательскую фракционную работу.

На вылазки двурушников партия ответила изгнанием их из своих рядов.

На ряду с деятельностью правых уклонистов в партии зашевелились и „леваки“, пытающиеся левой фразой и клеветой, заимствованной из арсенала разбитого троцкизма, нападать на руководство партии и ее испытанных вождей.

В своей борьбе против Ленинского ЦК правые и „левые“ объединились для ведения подпольной предательской работы. Недавно разоблаченный право-левацкий блок, возглавляемый Сырцовым, Ломинадзе и др., ставит задачу борьбы с партийным руководством. Партия дает всем уклонистам беспощадный решительный отпор и еще теснее объединяется вокруг Ленинского ЦК.

Лучшим ответом на все выступления правых и „левых“ является постройка и досрочный пуск гигантов индустрии и

перевыполнение во втором году пятилетки намеченных планов.

Автомобильная и тракторная промышленность является детищем большевистской пятилетки и каждый успех здесь является сильным ударом по оппортунистам, маловеерам и вредителям.

Автодорожская общественность, содействующая автомобилизации и тракторизации страны, в ответ на происки контрреволюционеров и вредителей, и неверие оппортунистов в творческие силы пролетариата должна еще больше

усилить свою работу, энергично способствовать преодолению всех трудностей и зорко следить за выполнением планов в намеченный срок. Вся автодорожская общественность должна по боевому приняться за работу.

Лозунг т. Сталина: „Посадить СССР на автомобиль, а мужика на трактор“ будет выполнен в назначенный срок, несмотря на сопротивление оппортунистов всех мастей и предательскую работу вредителей!

ПЕРВОЕ ВЫИГРАННОЕ СРАЖЕНИЕ

„Неделя дороги“ в Чувашии

К СОЖАЛЕНИЮ, это так. Автодор на первых порах своей деятельности устремил все свои взоры на автомобиль, оставив дорожный вопрос на задворках, и только тогда, когда все прелести нашей „столбовой дорожки“ стали чувствовать на себе первые тысячи автомобилей, спущенные с советских конвейеров, когда автомобиль, властно ворвавшись в наш быт, стал требовать проезжих путей, Автодор зашевелился и вспомнил о хорошем декрете: законе о трудовой дорожной повинности, лежавшем где-то под спудом, придавленным нелегким весом бюрократической канцелярской переписки и чиновничьего бездушия.

Всерьез о труддорповинности заговорили на 2 расширенном пленуме Центрального Совета Автодора в июне этого года. В августе сделали первую попытку как следует использовать закон о трудовой дорожной повинности, выбрав для первого опыта такой отсталый „бездорожный“ район, как Чувашская республика, где нет буквально километра сколько-нибудь сносной дороги.

Договорились с чувашским правительством, кликнувшим клич по всей республике, поставившим на ноги и комсомол и профсоюзы, и широчайшие массы трудового чувашского крестьянства. Центральный Совет общества добился у Цудортранса и Главдортранса отправки в Чувашию из Москвы и Нижнего-Новгорода нескольких тракторов, катков, гредеров, грузовиков, выслал в Чувашию специальную бригаду помощи из техников, агитаторов, пропагандистов и журналистов. Брошено было в Чувашию большое количество агитационной литературы.

Чувашский центральный штаб, энергично руководя подготовкой и ходом работ, добился того, что по всей республике не осталось уголка, где бы не знали о „неделе дороги“, где бы сидели сложа руки. С громадным подъемом вышло на работу чувашское трудовое крестьянство. Районы вступили в социалистическое соревнование друг с другом. И результаты налицо.

Официально „неделя дороги“ закончена, но работа, всколыхнувшая всю Чувашию, еще кипит, давая маленькой республике энергичных людей, все новые, отвоеванные у грязи и распутицы километры проезжих дорог.

Что сделано на сегодня?

Ответ дают цифры,—самые надежные свидетели одержанной победы.

1. Построено 165 км новых дорог.
2. Отремонтированы дороги районного значения и подъездные пути на протяжении 650 км.
3. Произведен текущий ремонт и починка внутрихозяйственных дорог на протяжении 6000 км.
4. Построено 47 новых и отремонтировано 54 моста.

Если к этому добавить, что автодорожская работа, вообще, благодаря этой кампании получила новую крепкую зарядку, и указать, что вовремя проведения „недели“ в общество вступило 1000 новых членов и организовано 100 коллективов, то станет ясным, что сделано большое и важное дело, которое выдвигает красных чувашей в первые ряды активных борцов за автомобиль и дорогу, за социалистическое переустройство внешнего облика и нутра нашей страны.

Красные чуваша-автодорожцы, трудящиеся Чувашии показали, что трудовая дорожная повинность в умелых руках—мощнейший рычаг культурной революции, одна из лучших форм самодеятельности масс, которая в соединении с социальным соревнованием и ударничеством может делать чудеса.

Вся автодорожская общественность нашей необъятной страны должна сделать нужные выводы из чувашского опыта, должна последовать за чувашами. Они показали, что могут быть головным отрядом общества, могут быть знаменосцами Автодора.

Одержанная победа, конечно, требует дальнейших шагов. Надо организовать охрану новых и отремонтированных дорог, надо довести до конца еще до наступления осенних дождей все начатые работы.

Но основное сделано: теперь уже никто не посмеет говорить (а такие разговоры кое-где были), что трудовая дорожная повинность—фикция, что из этой „затеи“ ничего не выйдет.

К дорожному делу нужен большевистский подход, и тогда победа обеспечена.

И. Шельдман

ЧУВАШСКАЯ РЕСПУБЛИКА — ЗАСТРЕЛЬЩИЦА БОРЬБЫ С БЕЗДОРОЖЬЕМ



... Целые селения Чувашской республики поголовно поднимались для дорожных работ

В ОСТРОГОЖСКОМ районе (ЦЧО) был создан большой дорожно-строительный кулак, здесь было сосредоточено много дорожных машин (в том числе очень сложных и дорогих). Местные организации размахнулись было на проведение показательных дорог в течение строительного сезона, протяжением в 2800 км, затем сузили свою задачу до 300 км и едва довели выполнение плана до 170 км довольно плохо сооруженных дорог.

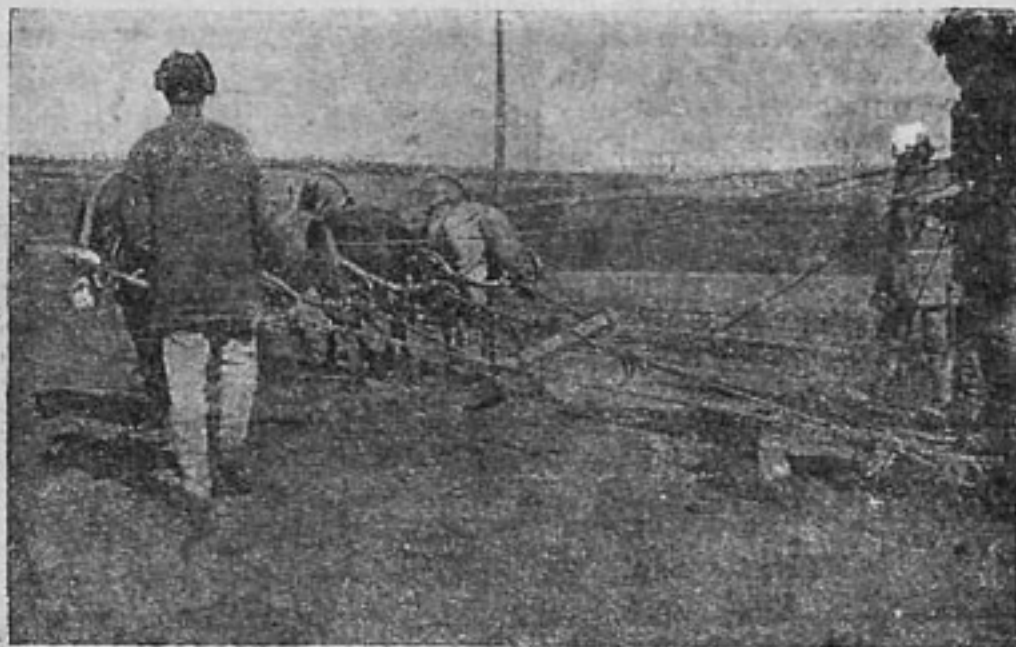
О сложных дорожных машинах и тракторах очень мало упоминалось в „неделю дороги“ в Чувашии. Подход там был скромный и реальный. Собирались отремонтировать в ударном порядке до 130 км дорог, а подняли, неожиданно для самих инициаторов, чуть ли не дорожную революцию.

В масштабе Чувашской республики получилось нечто необычайное. Отремонтированы районные дороги и подъездные пути на протяжении 650 км, построено 165 км новых дорог, текущий ремонт внутрихозяйственных дорог произведен на 6 000 км, построено 47 новых мостов и отремонтировано 54 старых.

В чем дело? Почему в наиболее культурном и свекловичном районе ЦЧО, при наличии значительной технико-строительной базы, попытка опытно-показательного дорожного строительства фактически сорвалась, а в одной из самых отсталых, бездорожных и бедных национальных республик ударное дорожное строительство превзошло все ожидания?

Объяснение может быть легко найдено, если сопоставить следующие факты: в Острогском районе трудовинность (участие самого населения в дорожном строительстве) выразилась лишь в 4,5 проц.; колхозы и совхозы не принимали участия в дорожном строительстве, а ближайшие хозяйственные и промышленные организации даже не знали о производящихся дорожных работах.

В Чувашии же, как констатирует Центральный Совет Автодора, была проявлена „исключительная активность селений и колхозов“ в организации образцово-показательных и ударных дорожных работ. Там трудовая дорожная повинность была развернута в



На дорожных работах в Чувашии



Председатель Чувашского Автодора т. Степанов, награжденный знаком и грамотой „за активную автодорожную работу“

вали явочным порядком бригады, артели и шли на помощь дорожным работам.

Общественное и трудовое воздействие женщин на мужчин-односельчан было местами очень велико и давало большие результаты.

Этот опыт ударного дорожного строительства в порядке массовой трудовой повинности выходит далеко за пределы Чувашской республики. Он получает, пожалуй, всесоюзное значение.

Чувашия, в процессе большого общественного под'ема и самодеятельности населения, дала на работы в „неделю дороги“, которая фактически затянулась на месяц и более, до 138 тыс. человеко-дней и 112 тыс. ко-не-дней, оцениваемых в 600 тыс. руб. В результате, по всем районам Чувашии пятилетний план дорожного строительства выполнен за один ударный месяц. Таковы результаты мобилизации средств и сил населения. Надо ли говорить о том, какой эффект это массовое дорожное строительство дает в экономической и культурной жизни страны!

Следует всячески изучать чувашский опыт массового и единовременного использования дорожной трудповинности. Надо проследить за тем, что двинуло массы чувашского населения на такое дружное дорожное строительство.

По определению московских автодорожцев, кампания дорожного строительства в Чувашии была проведена блестяще. Заслуга местных инициаторов „недели дороги“ и всей местной общественности состоит не только в том, что кампания за дороги приняла массовые формы, захватив все селения и города, все насе-

чительно широко широких формах. Вернее, она приняла форму большого общественного под'ема. Целые селения поголовно поднимались в урочное время для дорожных работ, в них принимали участие даже пионеры. Были организованы бригады содействия, в них не догадались заранее вовлечь женщин, но получилось нечто неожиданное. В разгар дорожных работ крестьянки объединялись, образовывали

ление от мала до велика, но, главным образом, в том, что массовая агитация была подана в чрезвычайно конкретной, понятной и показательной форме.

Чувашская страна задыхалась от бездорожья. Там мечтали о тракторах, хотя бы об одной машинно-тракторной станции. Но до сих пор это были только мечты, так как „телега застревала всеми колесами“. Села были изолированы, отрезаны от городов, в связи с чем чрезвычайно удорожалась продукция городской промышленности. Недоступны были в осенний и весенний период больницы, врач, школа; гложла общественно-культурная работа.

Причины всего этого были показаны в массовой популярной агитации. И население пошло строить свои дороги.

Было, конечно, и противодействие. Кулаки пробовали агитировать, указывали на то, что вот, мол, советская власть заставляет платить налоги и должна строить дороги бесплатно. Но это не помогало. Строили дружно и упорно для своих насущных нужд, для связи с городом, для межселенной связи.

Были и некоторые недочеты в строительстве, были даже единичные злоупотребления. Но в целом, главный штаб строительства сумел связать себя с массой населения, прочно зарядить ее энтузиазмом и сам зарядиться им. Было проявлено много дельной инициативы и гибкого руководства. Когда нужно было, члены штаба скакали верхом за 250 км, ходили часами по колено в грязи, но двигали дело.

Ведь и в Острогском районе крестьяне сознавали все значение трудовой дорожной повинности, и они часто массой выезжали с подводами к месту строительства. Но... часами ждали распоряжения, указания, тратили дорогое время и, не дождавшись, с недоумением и разочарованием раз'езжались по домам.

Самые придирчивые московские инженеры, приезжавшие инспектировать массовое чувашское дорожное строительство, вынуждены были признать, что везде, несмотря на громадные размеры работы, они были организованы местными общественными силами хорошо.

Сейчас забота у населения — закрепить дороги, чтобы не размыло их внешними водами. В этом центр должен помочь чувашскому на-



До „недели дороги“ Чувашская страна задыхалась от бездорожья



В разгар дорожных работ крестьянки объединялись явочным порядком в артели и шли на помощь работам

селению—он должен дать дорожные машины, строительные материалы и специалистов.

Теперь в Чувашии будет и машинно-тракторная станция. Эта долгожданная тракторная база им уже обещана. В Чебоксарах организуется авторемонтная мастерская и бензинохранилище. Два машинно-дорожных отряда отко-

мандированы в Чувашию для обслуживания нужд дорожного строительства. Теперь уже есть, что обслуживать в дорожном хозяйстве Чувашии. Организован актив в 138 автодорожских коллективов в составе свыше тысячи человек. Этот актив будет дальше двигать дорожное дело в республике.

М. Соломонов

КАЖДЫЙ АВТОДОРОВЕЦ ДОЛЖЕН СТАТЬ ПОДПИСЧИКОМ „ЗА РУЛЕМ“

В течение двух с половиной лет издается автодорожский журнал „За Рулем“. За этот период „За Рулем“ не только оправдал свое назначение как массовый журнал, но и сыграл значительную роль в автодорожном движении.

„За Рулем“, являясь рупором автодорожной общественности, пропагандирует идеи Автодора, делает доступными широким массам технические сведения по автотранспорту и дорожному делу, информирует о развитии автодорожного дела за границей, ведет энергичную борьбу за боевые темпы строительства советских автомобильных заводов и сборочных мастерских, за развитие сети усовершенствованных дорог и т. д.

Центральный орган Автодора „За Рулем“—массовый журнал автодорожной общественности—является одним из основных орудий агитационно-пропагандистской работы, основным подспорьем для расширения автодорожного движения, для привлечения в него новых тысяч трудящихся. Это обязывает все организации Автодора уделить должное внимание распространению журнала „За Рулем“.

Неоднократные обращения Центрального Совета об активизации распространения „За Рулем“ до сего времени должных результатов еще не дали. Сплошь и рядом отделения и коллективы Автодора игнорируют работу по расширению круга читателей „За Рулем“. Подобное невнимание к центральному органу Автодора в дальнейшем не должно иметь места.

В каждом районном отделении, в каждом коллективе Автодора должен быть выделен из членов бюро специальный общественный уполномоченный—организатор подписки на журнал „За Рулем“. Не осуществленный в 1930 г. лозунг: „Каждый член Автодора—подписчик журнала „За Рулем“ должен быть в 1931 году выполнен.

Фамилии и адреса выделенных членов бюро—организаторов подписки на журнал „За Рулем“—необходимо сообщить в редакцию.

„За Рулем“ как журнал, имеющий крупное общественно-политическое и техническое значение должен получить широчайшее распространение. Автодорожные организации должны связаться с газетными отделами почты, в которой сосредоточено распространение периодической печати, а также с инструкторами по массовой работе издательства „Огонек“ и путем активной работы завербовать в число подписчиков „За Рулем“ новые десятки тысяч трудящихся.

О всех практических мероприятиях сообщайте в издательство „Огонек“—Москва 6, Страстной бульвар, 11.

Член президиума и

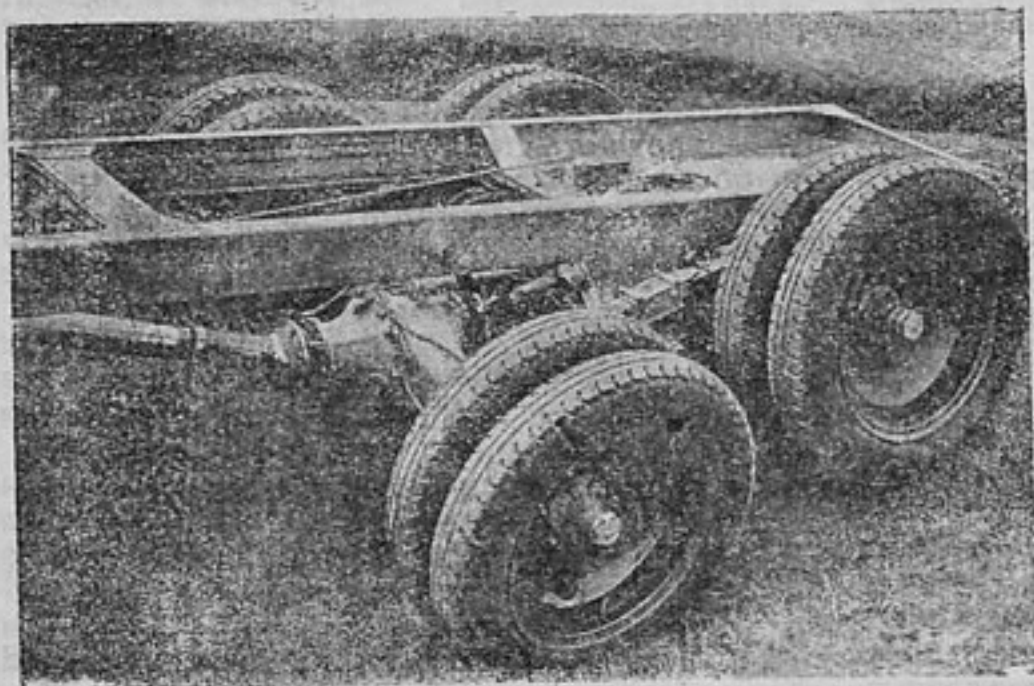
Отв. секретарь ЦС Автодора Фельдман

ДАЕШЬ КРАСНОЙ АРМИИ ТРЕХОСКУ!

Для каких целей нужна армии трехоска

ОСНОВЫ современной военной тактики и оперативного искусства построены на широком применении маневра.

Осуществление маневра в современных условиях возможно лишь в том случае, если военные операции будут основываться не только на мускульной силе бойцов, но и на тесном сочетании мускульных усилий с современным двигателем внутреннего сгорания — автомашиной.



Задний мост трехосной машины

Успехи механизации и моторизации частей Красной армии в колоссальной степени будут зависеть от того, насколько глубоко мы осознаем, что, строя автомашины для транспорта или тракторы для сельского хозяйства, мы этими же машинами должны будем в основной мере снабжать армию.

Осуществить при помощи автомобильного транспорта оперативный маневр, посадив пехоту на автомобиль, — не простая задача, так как оперативные переброски не всегда совпадают с благоприятными дорожными условиями. Отсюда вывод, что к автомашине предъявляются тактико-технические требования — она должна проходить там, где проходят копыта лошади.

Осуществима ли технически такая задача? Несомненно осуществима.

Мы знаем, что английская армия имеет машины такого типа, как „Моррис“, „Торникфорт“ и друг. Благодаря наличию третьей ведущей оси, эти вездеходные машины показали проходимость почти по любой местности, за исключением непроходимых болот и лесов.

Англия может на сегодняшний день считать, что она почти полностью разрешила задачу конструкции так называемой „вездеходной“ машины для моторизации своей армии.

Франция, благодаря гусеничному приспособлению к стандартному типу машины „Ситроен“, разрешила, также не безуспешно, задачу о вездеходном типе машин.

Чехо-Словакия имеет свой тип трехосной машины — „Татру“, которая дает значительную проходимость по бездорожью.

Оперативно-тактическое использование моторизованных частей, когда от них потребуется:

а) разведка на широком фронте вне дорог;

б) охранение пути следования моторизованных колонн, что почти исключает возможность пользования благоприятными дорожными условиями;

в) следование моторизованных частей не шилом, а по разным направлениям.

Предъявит огромный спрос на автомашины повышенной проходимости.

Определяя в основном, какой тип машин по своей проходимости нужен для моторизации армии, невольно возникает вопрос, а есть ли у нас такой тип машин, который должен в боевой обстановке выполнять эти задачи. К сожалению, мы должны констатировать, что такого типа машин мы пока не создали.

Наши возможности получить трехоску

Изучая, как и каким образом разрешили конструктивно эти задачи капиталистические армии, мы видим, что на Западе конструкторская мысль шла по пути приспособления гражданского типа машин для военных целей.



Трехосный „Торникрофт“ на непроезжей дороге

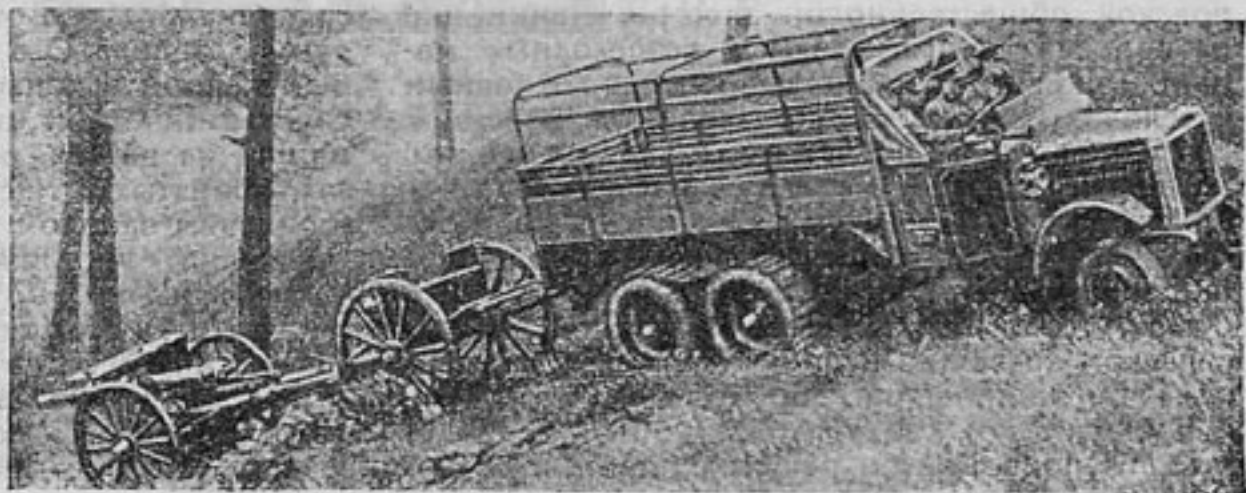
Мы знаем, что Англия имеет вездеходные машины типа „Моррис“, „Торникрофт“, „Кросслей“ и „Гай“ лишь потому, что удачно соединила производство этих трехосных машин общемассовым, коммерческим типом, внося туда только конструктивные изменения (вместо одной ведущей задней оси сделана вторая ведущая, в результате получилась трехоска, кроме того на машине поставлена дополнительная коробка скоростей—демультипликатор; имеются запасные цепи, одеваемые на задние колеса при прохождении рытвин, канав и по очень грязной местности). Таким образом на основе стандартных коммерческих автомашин разрешена задача конструкции типа вездеходной машины.

Франция на стандартном коммерческом шасси „Ситроен“ и стандартном шасси типа „Сомуа“, придав им соответствующую гусеничную тележку и добавив дополнительную коробку скоростей, получила неплохую вездеходную автомашину. Она служит не только средством перевозки моторизованных частей, но и не плохим тягачом для моторизации дивизионной артиллерии.

Это же явление в области конструкции трехосных вездеходных машин мы наблюдаем в Америке, где в основу взят тип стандартного коммерческого шасси „Морелянд“ и по такому же принципу, как это сделали англичане, разрешен вопрос о создании вездеходной машины.

Таково же положение и в Германии, где известны трехосные машины „Крупп“, „Хорьх“, „Даймлер“ и пр.

Разрешая задачу конструкции автомашин повышенной проходимости для Красной армии, мы несом-



Трехосный „Лейланд“ на маневрах английской армии

ненно должны основываться на наших стандартных марках машин, принятых для массового производства.

При хорошей проходимости машин типа „Форд“, „АМО“, „АМО—2“, несмотря на то, что они пока не имеют второй задней ведущей оси (которая несоизмеримо повышает проходимость автомашины по бездорожью), мы располагаем всеми техническими данными, чтобы ассимилировать (приспособить) конструкцию трехосных машин на этих типах, не видоизменяя в целом конструкции коммерческого шасси, а лишь применяя отдельные конструктивные приделки, как это сделано в Западной Европе и в Америке.

Трехоска нужна не только для армии, но и для нашего сельского хозяйства

В связи с бурным ростом социалистического сельского хозяйства автомашина является существенным фактором в завершении круга его механизации.

Условия работы крупных механизированных совхозов и колхозов показали нам, что без автомашины в них не обойдешься.

Работа автомашин в сельском хозяйстве в большинстве своем связана с использованием их почти по бездорожью, и здесь трехоска может явиться незаменимым типом.

Кроме того, трехосная машина при использовании ее для сельского хозяйства повышает рентабельность (выгодность) ее эксплуатации.

Грузоподъемность трехоски будет превышать в полтора раза грузоподъемность машины двухосного типа.

Выводы

1. Мы имеем полную техническо-производственную возможность, в связи с развитием нашей автомобильной индустрии, всерьез поставить вопрос об использовании коммерческих шасси автомашин для превращения их в типы машин повышенной проходимости—трехоски.



Трехосный „Торникрофт“ с грузом берет подъем

2. Одна из важнейших задач нашей автодорожной общественности—заострить внимание на вопросах так называемых вездеходных машин. Такой тип машины является основным в условиях наших театров военных действий. Не имея такого типа автомашин, моторизованные части связаны в оперативном размахе маневра. Конструкция вездеходных машин не только найдет широкое применение в армии, но она также будет играть очень важную роль в нашем сельском хозяйстве и промышленности, так как эта машина нетребовательна к дороге и проходит там, где проходят копыта лошади.

3. Мы приветствуем решение, принятое Центральным Советом Автодора с участием актива

московской и ленинградской организаций, о создании боевого отряда трехосных машин силами Автодора. Это должно явиться путеводным маяком в области развития конструкторской технической мысли по типам вездеходных машин на наших основных стандартных марках, принятых к массовому производству Нижегородским заводом и заводом „АМО“.

4. Наша неотложная задача — полученный опыт в использовании механизированных и моторизованных частей перенести совместно с автодорожной общественностью в лаборатории и на заводы, и к 13 годовщине Красной армии создать отряд вездеходных машин.

И. Халепский

Шестиколесные машины — Красной Армии!



ВНОСЯТ в ФОНД ПОСТРОЙКИ:

Сызранское окружное отделение Автодора вносит 17 р. 90 к.
Сталинградское окружное отделение Автодора вносит 24 р.
Коллектив Автодора при Харьковском вечернем рабочем электротехническом институте им. Профинтерна вносит 120 р. и вызывает коллективы Автодора при вузах г. Харькова.

Районное отделение Автодора (г. Тейково, Иван.-Промышленной обл.) вносит 11 р. 95 к.

Коллектив Автодора 176 при издательстве и типогр. Ленингр. „Красной газеты“ вносит 104 р. 75 к.
Чернинское районное отделение Автодора (поселок Чернь, Тульского окр.) вносит 14 р. и вызывает все отделения района этого же округа.

Студент ИМЭСХ т. Токарев Т. М. (Москва) вносит 10 р. и вызывает всех студентов 4 курса московского института механизации и электрификации сельского хозяйства и бюро коллектива Автодора.

Сарапульское окружное отделение Автодора вносит 71 р. 75 к., собранные по коллективам.

Коллектив Автодора при кожзаводе № 3 им. Розы Люксембург (г. Ярославль) вносит 14 р. 40 к.

Коллектив Автодора Н-ского полка (Дорогобуж) вносит 19 р. 80 к.

Череповецкое окружное отделение Автодора вносит 182 р. 53 к., собранные среди населения Абакановским, Борисово Судским и Бабаевским отделениями Автодора.

Ленинградское отделение Автодора вносит 100 р., от коллектива переплетной фабрики „Сокол“.

Мароховский, П. Н. (п/о Гарбузовка, Борисоглебского окр.) вносит 1 рубль.

Тверское окружное отделение Автодора вносит 16 р. 75 к.

Местком коллектива Акц. Общ. „Овц вод“ (Саратов) вносит 64 р. 16 к.

Коллектив Автодора штаба ОКДВА вносит 24 р. 54 к., собранные среди сотрудников.

Коллектив Автодора при депо станции Ишим вносит 15 р.

Архангельское городское отделение Автодора вносит 137 р. 38 к.

Городское отделение Автодора (Армавир) вносит 9 р.

Гурвич А. вносит причитающийся ему гонорар по журналу „За Рулем“ в размере 5 р.

Коллектив Автодора № 2 Южно-Енисейского района вносит 6 р. 09 к.

Сызранское отделение Автодора вносит 60 р. 32 к., собранные среди курсантов-шоферов.

Красно-Пресненское районное отделение Автодора вносит 575 р. 20 к. Эти взносы получены от коллективов: № 5 при Ломоносовском институте — 38 р. 65 к., № 157 учебно-летного отряда — 13 р. 40 к., № 58 — Строитель — 140 р., № 4 — Союзхлб — 293 р. и № 60 — завод „Пролетарский Труд“ — 90 р. 15 к.

Калужское отделение Автодора вносит 22 р. 16 к.

Нижегородский крайсовет Автодора в дополнение к ранее внесенным 2 000 р. вносит еще 2 000 р.

Местком сотрудников Главдортранса БССР (Минск) вносит 34 р., собранные среди сотрудников.

Голубитченко А. вносит 15 руб. и вызывает гг. Лежаву, Осинского, Дмитриева, Фельдмана, Лаврова, Ганшина, Тепера и других членов ЦС Автодора и членов правления Московского обл. отдела Автодора, а также всех членов комитета по сбору средств в фонд шестиколесных машин.

Всего с начала кампании поступило 20 090 р. 61 к. 17 цент.

В ДЕКАДУ ОБОРОНЫ АВТОДОР ДОЛЖЕН УСИЛИТЬ СБОР СРЕДСТВ НА ШЕСТИКОЛЕСНЫЕ МАШИНЫ ДЛЯ КРАСНОЙ АРМИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

По вопросу о сборе средств на шестиколесные автомобили для
Особой Краснознаменной Дальневосточной армии

Для укрепления связи Автодора с Красной армией и для усиления боевой мощи частей РККА, стоящих на страже границ Советского Союза, Президиум Центрального Совета общества постановляет:

Провести в течение ближайшего месяца широкую кампанию по сбору средств на шестиколесные автомобили военного назначения с тем, чтобы первый отряд этих машин передать Особой Краснознаменной Дальневосточной армии к XIII годовщине РККА.

Президиум поручает редакции журнала „За Рулем“ принять в кампании по сбору средств самое активное участие путем разъяснения значения и роли шестиколесного автомобиля в деле укрепления обороноспособности страны.

СТАРЫЙ ПАРТИЗАН—ОКДВА

„Я старый подпольный революционер и забайкальский партизан, ныне командир РККА, Белаголов Сергей Ефимович, вношу на создание автоколонны имени ОКДВА причитающиеся мне наградные деньги за орден Красного Знамени с 1 ноября 1930 г. по 1 января 1931 г. в сумме 70 руб.

Вызываю старых товарищей по революции и всех сознательных граждан последовать моему примеру.

Один из организаторов восточно-забайкальского восстания против атамана Семенова, старый партизан

С. Белаголов

ДОРОГИ и АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

Мировой экономический кризис, как сообщает „Autopresscolienst“, снизил размеры производства американской автомобильной промышленности больше чем на 36 проц.

В других строящих автомобили государствах производство упало от 10 до 30 проц.

Международная Торговая Палата в Париже опубликовала обзор соотношения длины дорог в различных странах. Согласно этому сообщению в Европе имеется следующее количество шоссейных дорог: во Франции — 628 000 км, в Германии — 348 700 км, в Великобритании — 287 588 км, в Италии — 195 776 км, в Польше — 94 471 км, в Испании — 87 098 км, в Швеции — 71 273 км, в Чехо-Словакии — 58 573 км, в Бельгии — 44 288 км, в Норвегии — 36 412 км, в Австрии — 32 000 км, в Венгрии — 27 396 км, в Голландии — 25 470 км и в Швейцарии — 13 935 км.

Рекорд мощения дорог установлен в Америке в штате Альба, где в одну неделю замощено было 41,15 англ. миль. Предыдущий рекорд 1928 г. был равен 39,96 миль. Там же в настоящее время производятся работы на 216 участках, на которых занято 9 433 чел.

В заинтересованных кругах автомобильной промышленности существует намерение регулировать устройство интернациональных автомобильных выставок.

Это вызвано желанием фабрикантов избежать двух международных „салонов“ в одном году, что создает неизбежную конкуренцию.

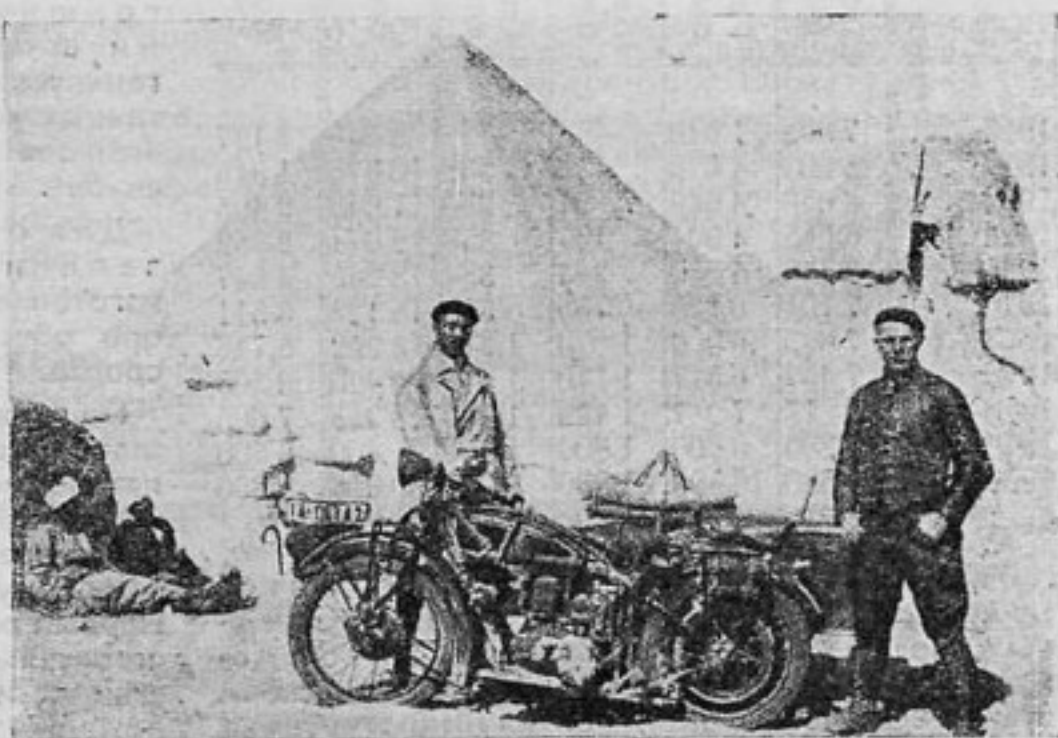
Борьба с гладким асфальтом, который вызывает в дождливую и сырую погоду много катастроф, привела к тому, что в Берлине уже 400 000 кв м асфальта сделаны шероховатыми.

Всеобщее германское курортное объединение давно борется

против беспокойства, которое вносит „бесцельная езда мотоциклов“. Управление известного курорта Шлангебад заставляет мотоциклистов слезать на границе курорта с машины и вести ее через всю территорию. Недавно в этом курорте состоялась оригинальная демонстрация протеста, заключавшаяся в том, что 100 мотоциклистов прорвались и проехали через территорию курорта.

В Норвегии вступил в силу новый закон. Согласно этому закону шофер, один раз оштрафованный за пьянство, лишается на три года шоферского свидетельства.

В виду растущего автомобильного движения голландское правительство усиленно занялось постройкой автомобильных дорог. Новые дороги будут связывать прежде всего главные города и будут иметь в ширину 11 м.



Немецкие мотоциклисты, совершившие пробег вокруг света на привале у подножья египетских пирамид

НА ПЕРЕЛОМЕ

ИСТЕКШИЙ второй год пятилетки (1929/30) должен быть признан переломным в истории развития советского автотранспорта.

Этот год дал определенный сдвиг в развитии автомобильного парка, в создании укрупненных хозяйств, в улучшении работы автомобилей и, наконец, в организации советской автопромышленности.

К этому нужно еще добавить, что в течение второго года пятилетки оформлены вопросы централизованного снабжения, организованного распределения автомашин и рационализированного и удешевленного гаражного строительства.

Указанный перелом лучше всего характеризуется изменениями автотранспорта СССР за период с 1913 по 1930 г.

В 1913 г. автотранспорт в пределах СССР насчитывал 8856 автомобилей (7308 легковых и 1548 грузовых и проч.). В 1922 г. автомобильный парк СССР состоял из 10676 автомашин. В период 1926—1928 гг. он стабилизировался на уровне 15000—16000 автомобилей и только начиная с 1928 г. он начал медленно увеличиваться, чтобы затем в 1929/30 г. сразу вырасти с 21400 до 30910 автомобилей, т. е. на 44 проц.

Особенно характерен рост грузового автотранспорта, показывающего за этот год увеличение с 9000 автомобилей до 16490, т. е. на 83 проц. Значительный рост также дает специальный автотранспорт (пожарные и коммунальные автомашины, автоцистерны).

Зато медленно увеличивается легковой и автобусный транспорт (последний, правда, в проектировках на следующие годы пятилетки подвергается большому увеличению).

Приведем изменения автотранспорта СССР с 1913 по 1930 г. (на 1 октября).

Годы	А в т о м о б и л и					Мотоциклы
	Легковые	Грузовые	Автобусы	Специальные	Всего	
1913 . .	7 308	1 548	—	—	8 856	3 127
1922 . .	5 601	4 576	112	388	10 676	1 948
1923 . .	6 056	4 640	97	250	11 043	2 405
1924 . .	6 665	4 904	147	358	12 074	2 952
1925 . .	7 448	5 550	263	384	13 645	4 347
1926 . .	7 701	6 129	735	558	15 123	5 511
1927 . .	7 003	5 906	1 073	1 310	15 292	5 746
1928 . .	7 457	6 517	1 110	1 342	16 426	6 305
1928—1/X	8 117	7 217	1 429	1 585	18 248	7 685
1929—1/X	8 800	9 000	1 800	1 800	21 400	8 700
1930—1/X	10 580	16 490	1 830	2 010	30 910	8 650

Своим ростом советский автотранспорт во многом обязан развешивающейся советской автопромышленности, которая на первом своем этапе — сборке автомобилей из импортируемых агрегатов и частей — сумела как бы создать

базу для следующего этапа — сборки автомобилей из частей и агрегатов частью ввозимых из-за границы, частьюготавливаемых на наших заводах. Конечная наша цель — добиться полного освобождения нашей автопромышленности от иностранной зависимости. Это вполне реально и достижимо.

Наша автопромышленность в основном базируется на следующем ограниченном числе марок и типов автомобилей: „Форд „А“ — легковой, „Форд „АА“ — грузовой, „АМО-Автокар“ — 2—2½-тонный грузовой, Ярославский — „ЯЗ“ — тяжелый грузовой автомобиль. Предположено прекратить производство „АМО-Фиат Ф-15“ (1½-тонный грузовой).

В ближайшие годы у нас разовьется широкое строительство трехосных автомобилей, тягачей специальных автомобилей, малолитражных легковых автомобилей и мотоциклов. Но в основном производство наших автозаводов ограничивается немногими типами и марками автомашин, что приводит к стандартизации автотранспорта, к лучшему обеспечению его запасными частями, к упрощенной системе обслуживания, к более рациональному способу ремонта. Это позволит добиться значительного повышения продуктивности автотранспорта и более высоких измерителей его работы.

Второй год пятилетки наметил пути улучшения автоснабжения. Доказательством может служить созданное постановлением СНК СССР общесоюзное автоснабженческое хозяйственное объединение — „Авторемснаб“, которое обязано снабжать автомобилями, мотоциклами, запасными частями, принадлежностями, оборудованием и другим имуществом, производить капитальный ремонт авто-мототранспорта, выпускать оборудование и инструменты для мастерских по ремонту автомобилей и мотоциклов, инвентарь для гаражей, организовать сеть вулканизационных мастерских, необходимую снабженческую сеть и т. д.

Снабжение автомобилей и мотоциклов горючим и смазочными материалами возлагается на „Союзнефть“, которая организует сеть бензинохранилищ, бензинораздаточных колонок и маслохранилищ, либо использует для этого снабженческую сеть „Авторемснаба“.

Для обеспечения автотранспорта запасными частями на ВАТО возложено изготовление частей с таким расчетом, чтобы оно обеспечило полностью нужды автотранспорта.

Гаражное строительство также нашло отражение в мероприятиях второго года пятилетки. Уже в постановлении СНК СССР об упорядочении автомобильного дела на Цудортранс возлагалась стандартизация, рационализация и удешевление гаражного строительства. Первым результатом рационализации гаражного строительства, давшей значительное снижение стоимости гаражей, были выработанные и предложенные для руководства Главдортрансом РСФСР нормы площадей и стоимости гаражей.

Стоимость гаража на одну машину с учетом помещения для обслуживания ее текущим ремонтом и служебных помещений составляет в настоящее время для основных типов машин следующую величину.

Легковые автомобили

„Форд „А“	— 1 000 р.
Импортные	— 1 300 „

Грузовые автомобили

„Форд „АА“ и „АМО-Фиат Ф-15“ в 1 1/2 т	— 1 750 „
„АМО-Автокар“ 2 1/2 т	— 2 700 „
„ЯЗ“ тяжелого тоннажа	— 3 400 „

Специальные автомобили

„АМО-Фиат Ф-15“	— 1 750 р.
„АМО-Автокар“	— 2 700 „
„ЯЗ“ тяжелого тоннажа	— 4 000 „

Автобусы

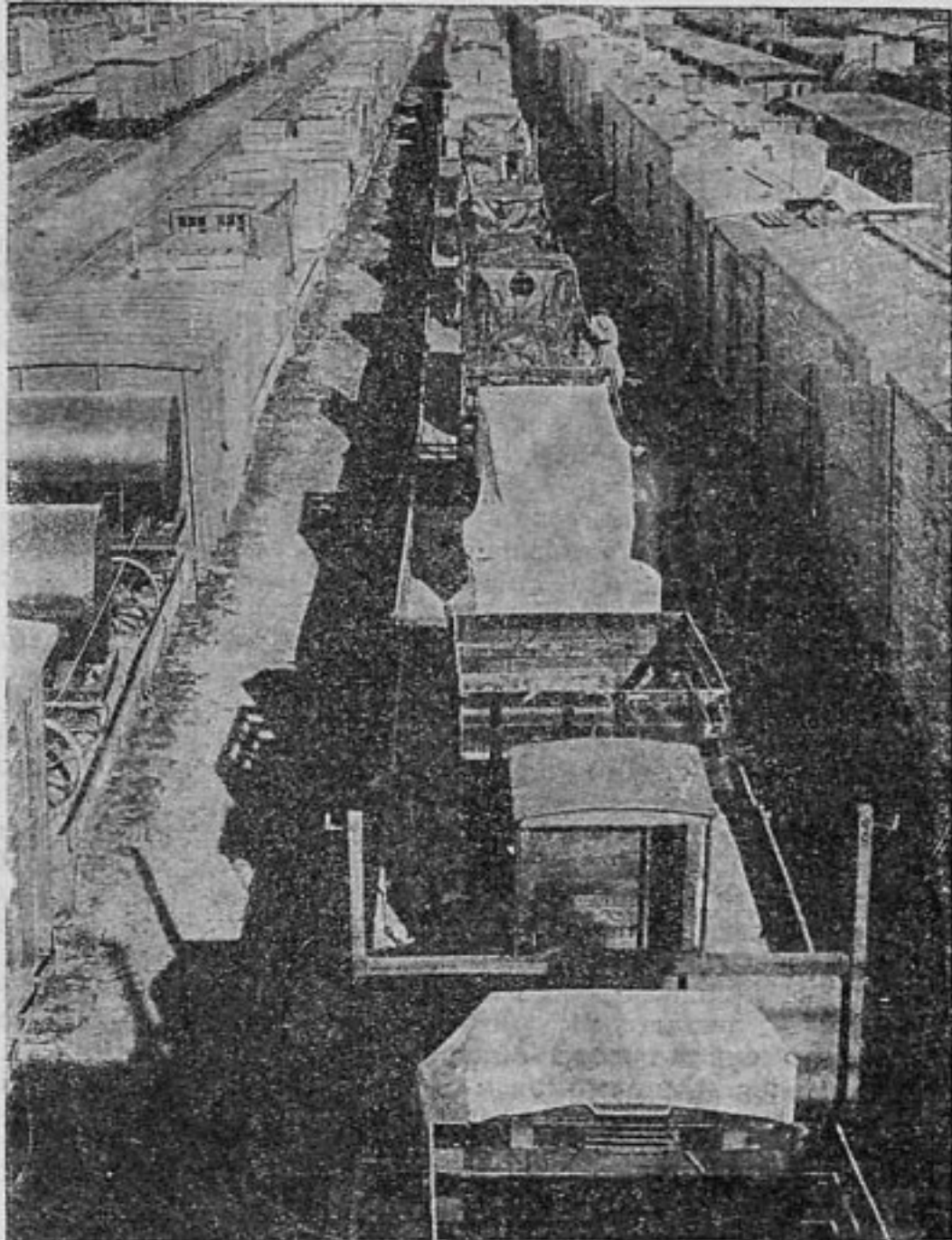
„Форд „АА“	— 1 750 „
„АМО-Автокар“	— 3 100 „
„ЯЗ“	— 4 000 „

Очевидно, что стандартизация транспорта, упорядочение снабжения запасными частями, повышение качества ремонта, укрупнение автотранспортных хозяйств — все это неизбежно должно было привести к повышению измерителей работы автотранспорта.

Действительность вполне подтвердила это. Совещание в Госплане СССР об измерителях работы автотранспорта постановило, что каждая полезная тонна грузового автомобиля должна дать в 1930/31 г. 15 000 т/км в год; для 1929/30 г. этот измеритель равнялся всего 8 000 т/км на полезную тонну в год, а еще раньше — в 1928/29 г. он достигал лишь 5 000 т/м.

В дальнейшем, в связи с постановлением ЦК ВКП (б) об организации транспорта на осенне-зимних перевозках, эти измерители удалось еще больше повысить и довести до 4 200 тонно-километров в квартале, что дает за год 16 800 тонно-километров. По всей вероятности, укрупненный организованный автотранспорт сумеет поднять измерители работы до еще более высоких пределов.

Успех намечающегося развития советского автотранспорта закрепляется организацией укрупненных автохозяйств.



На усиление колхозов в Сибири посылаются автомашины
Фото Н. Соловьева

Главнейшим представителем их является все-союзная организация „Союзтранс“, охватывающая почти всю территорию СССР. Кроме Союзтранса укрупненные автотранспортные организации существуют на Украине — Автотрест, в РСФСР — Карелавтотрест и Сибавтопромторг, в Средней Азии — Узавтопромторг, Таджавтопромторг, Туркавтопромторг и в портовых городах — Совторгфлот. Бывшие Закавтопромторг и Крымкурсо вошли в состав Союзтранса.

Таковы основные факты, которыми характеризуется современный период истории советского автотранспорта. На основе всех этих мероприятий можно сказать, что для советского автотранспорта уже намечается здоровая база дальнейшего успешного развития.

Я. Гольдберг

ВЫ не получите в январе „ЗА РУЛЕМ“, если не подпишитесь на него заблаговременно. Главной причиной неаккуратного получения издания в начале года является поздняя подписка.

Не откладывая, немедленно возобновите подписку на 1931 год!

НА ФРОНТЕ АВТОСТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка тридцать первая

Наконец, руководство строительством объединено в одних руках Автострою. Печальная работа Металлостроя уходит в прошлое. Надо думать, что в ближайшие дни наступит перелом: автостроевцы, взявшись с энтузиазмом за ликвидацию прорывов, смогут быстро и решительно овладеть фронтом работ. Московский сборочный завод уже приступил к пробной сборке легковых автомобилей и открывается 6 ноября

ПОГОДА благоприятная, без дождей и без заморозков, однако, общая оценка работы Металлостроя попрежнему очень невысокая. Бетонирование основных конструкций задерживается из-за отсутствия гравия. Металлострою предъявлено категорическое требование усилить завоз гравия как водным, так и железнодорожным путем. Сборка железных конструкций металлосборочного цеха не доведена еще до желаемых темпов.

Узким местом является запаздывание работ по жилстроительству (30 домов), в особенности специальных (отопление, водопровод и канализация). Между тем совершенно необходимо форсировать жилстроительство для размещения 5000 рабочих и инженеров не позже 1 апреля 1931 г.

Запаздывают бетонные дороги и асфальтобетонное шоссе. Имеются осложнения с перевозками на заводской площадке, что будет тяжело ощущаться при распутице. Недостаток вагонов и общее расстройство ж.-д. транспорта на площадке вызывают тревогу. Запоздание теплоцентрали является результатом 3-месячной изумительной волокиты в бесконечных комиссиях (импорт или внутренний рынок).

Из-за недостатка рабочей силы в Водоканалстрое отстают работы по водопроводу, водостoku и канализации. Общий недостаток

рабочей силы на строительстве не изменился. Недостаток рабочих по Транстрою замедляет работы по прокладке дороги в Канавино и в гавань (сделано лишь 7 проц.).

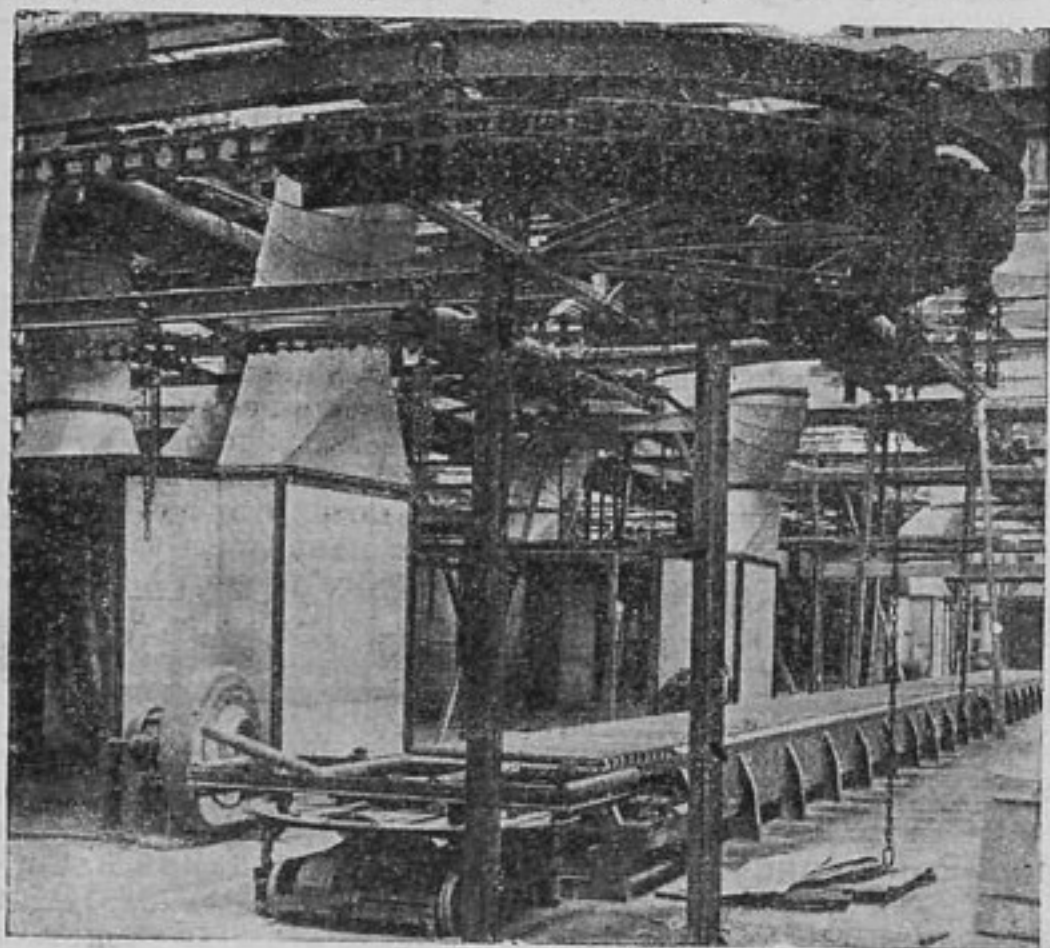
Сборка механических конструкций разворачивается медленно: вместо 100 т ежедневно устанавливается 70 т, а по ходу работы можно развернуть установку до 150 т ежедневно. Изготовление железобетонных переплетов еще не налажено, и поэтому ресурсный и деревообделочный цеха стоят без переплетов. Недопустимо медленно разворачиваются работы по литейному цеху. До сих пор забетонировано лишь 15 проц. башмаков вместо 80. Железобетонные работы по главной конторе отстают от октябрьского плана на 40 проц. К сожалению, высокие темпы ослабляются также недостатком строительных материалов. На всем строительстве (на автогиганте и в соцгороде) большая нужда в цементе: требуется 33 000 бочек, а имеется лишь несколько десятков. Острый недостаток ощущается в пиломатериалах, толе, трубах и т. д.

* * *

Нужно приветствовать приказ по ВСНХ СССР, который предусматривает единое руководство со стороны Нижегородского Автостроя. Металлострой теперь подчинен начальнику Автостроя и весь аппарат Металлостроя передан Автострою на ходу. Вдогонку Металлострою следует все же указать на ряд упущений, которые долго еще придется исправлять. Упущения эти следующие: острый недостаток строительных материалов — результат преуменьшения планов Металлостроя и негодного руководства его контрагентами; неумение маневрировать наличной рабочей силой, вследствие чего в одних местах простой, а в других — недостаток рабочей силы; самовольное изменение чертежей конструкций во вред прочности и безопасности в пожарном отношении; наплевательское отношение к американскому руководству; небрежное отношение к расходованию материалов; удорожание строительства вследствие слабого внимания к механизации; неизменно высокий процент служащих и т. д.

* * *

Американцы говорят, что Водоканалстрой никогда не проявлял достаточного интереса к своей работе. Он или не интересуется работой



Один из конвейеров московской автосборочной имени КИМ перед началом пуска (6 ноября)

или просто с ней незнаком и поэтому без проку тратит государственные деньги.

В одном из писем к Автострою мистер Колман (представитель фирмы Остин K⁰) пишет:

„Никакого внимания не обращается на доставку материалов. Известия, песка, гравия и бута навезено к зданию главной конторы гораздо больше, чем потребуется в ближайшее время. Место, которое должно быть использовано для правильного размещения материалов, уже заполнено. Песок речной и горный смешаны вместе с гравием, лес засыпан и все вместе выглядит как двор при сумасшедшем доме. Материалы постоянно растрачиваются, и никто не несет ответственности за нормальную доставку материалов и его хранение. Способ подачи цемента позорен. Не менее 5 проц. получаемого цемента пропадает даром, и это никого не беспокоит. С грузовиков сбрасываются бочки, которые тут же разбиваются, цемент рассыпается и пропадает. Я об этом говорил неоднократно, но безуспешно“.

Но не одними болезнями страдает строительство автогиганта. Много имеется и положительных сторон, из которых следует отметить перелом в массовой работе и развивающееся ударничество и энтузиазм среди рабочих.

В заключение следует сказать, что своевременное ассигнование валюты на оборудование позволит пустить завод в срок—1 августа 1931 г.

Московский сборочный завод пускается в ход 6 ноября. В настоящее время идет пробная сборка легковых автомобилей и первое впечатление создается весьма удовлетворительное. В ноябре будет собрано 170 машин, в декабре — 400, в январе — 500 и в феврале — 1 000.



Комплекты радиаторов на Нижегородском сборочном заводе

Нормальный выпуск 2 000 машин в месяц, очевидно, настит не раньше марта, т. к. нет уверенности, что части из Америки будут прибывать без всяких затруднений.

Период с ноября по январь является подготовкой к нормальному пуску завода, т. к. необходимо уточнить и изучить поточную систему, являющуюся в наших условиях опытом.

Этот опыт даст возможность в дальнейшем при сооружении других сборочных заводов сократить срок постройки наполовину.

1 ноября 1930 г.

М. Козлов

КАДРЫ ДЛЯ АВТОГИГАНТА

ОБЩАЯ потребность автозавода в кадрах для сборки 140 000 машин в год выражается в следующих цифрах: рабочих—15 750 чел., инженерно-технического персонала—1 320 чел., служащих—1 360 чел. Всего—18 230 чел.

Для покрытия этой потребности намечается подготовка в Автострое—7 800 чел., обучение на родственном автозаводу предприятия—2 037, подготовка у Форда (командировки в Америку)—500 чел. Остальные будут получены через биржи труда.

Комплектование контингента обучаемых при Автострое предполагается произвести через ЦК ВЛКСМ, ЦК ВРМ, из состава демобилизованных красноармейцев и

краснофлотцев и переброской с других заводов рабочих массовых профессий.

Комплектование обучаемых на родственном автозаводу предприятиях предполагается произвести из состава рабочих данного предприятия (малоквалифицированных, с целью их дополнительной подготовки).

Через биржи труда предполагается получение неквалифицированной рабочей силы, которая вводится в производство без всякой подготовки.

В настоящее время учебная сеть по подготовке рабочей силы развернута на учебной базе в следующем виде: ФЗУ—300 чел., ШУМП (школа ученичества массового производства)—1 140 чел., курсы бригадиров—монтажников—380 чел. Всего 1 820 чел.

Развертывание других видов подготовки (целевые курсы) тормозится из-за отсутствия помещения, оборудования и инструмента.

Работы по строительству профтехкомбината будут окончены в январе будущего года. Пропускная способность его в 1 смену: ФЗУ — 1 200 чел., ШУМП — 600 чел., техникум — 600 чел. Всего — 2 400 чел.

Потребность в инженерно-техническом персонале такова: административно-технический персонал (начальники отделов, цехов и их заместители) — 148 чел., инженеры цеховые, конструкторы и др. — 274 чел., техники — 163 чел., экономисты — 49 чел., мастера и помощники — 687 чел. Всего — 1 320 чел. Это составляет 8,4 проц. к общему числу рабочих.

Для покрытия этой потребности имеется: инженеров — 95 чел., техников — 28 чел., экономистов — 14 чел., мастеров и помощников — 25 чел., контрактантов втузов и техникумов — 222 чел., обучение на курсах при Автострое даст 425 ч., через НКТ из втузов и техникумов надо получить 127 чел.; мобилизация и переброска с других заводов через НКТ и Главучраспред ВСНХ даст 295 чел., приглашение иностранных специалистов — 89 чел.

Из этого количества инженерно-технических работников предусмотрено пропустить через заграничные командировки (завод Форд) не менее 500 чел. Из них 69 чел. находятся уже на практике у Форда, а остальных решено командировать в ближайшие месяцы с расчетом возвращения их к пуску завода.

Приглашение иностранных специалистов является необходимым, так как новейшее оборудование потребует неизбежно хорошего и умелого инструктажа. Большин-

ство иностранных специалистов будет использовано непосредственно в цехах.

Мобилизация и переброска с других заводов старых (с достаточным стажем) опытных инженерно-технических работников совершенно необходима, так как основная масса поступающих в распоряжение Автостроя специалистов будет комплектоваться исключительно из молодежи, только что окончившей втузы и техникумы.

Действующие при Автострое курсы мастеров (9-месячные) имеют 275 слушателей. В октябре—ноябре предполагается набрать еще 150, таким образом будет обучаться всего 425 чел., из которых до 30 чел. можно выдвинуть на должности техников, а остальных мастерами и помощниками мастеров.

Наиболее трудным будет мобилизация и переброска с других заводов, но для обеспечения своевременного пуска автозавода это крайне необходимо.

Служащих потребуется: конторских работников — 140 чел., счетных работников — 331, табельщиков — 142, чертежников — 91, прочих служащих — 446.

Для подготовки счетно-конторского руководящего персонала в ноябре организуются в Н. Новгороде курсы на 200—300 чел. с 6—9-месячным сроком обучения, остальное же количество счетно-конторского персонала решено покрыть за счет оканчивающих семилетку с подготовкой их на 1—1½-месячных курсах и за счет членов семей будущих работников завода.

Для чертежников будут организованы курсы.

Все остальные служащие будут набраны через органы НКТ.

М Н

ПЕРЕПИСКА с ЧИТАТЕЛЯМИ

Еще о покупке мотоциклов

В ОТВЕТ на многочисленные запросы наших читателей — отдельных автодоровцев и бюро коллективов — о возможности покупки мотоциклов заграничного производства и выпуске мотоциклов в СССР — мотосекция ЦС Автотора по просьбе редакции „За Рулем“ дает следующее разъяснение.

1. Приобретение и ввоз из-за границы мотоциклов и оборудования к ним производится на основе правил о монополии внешней торговли путем получения особых разрешений (лицензий), выдаваемых Наркомторгом СССР или его органами на местах.

2. Ориентировочная стоимость мотоциклов „Харлей-Дэвидсон“ (включая и пошлину) франко-Москва: 500 куб. см (одиночка) — 800—900 руб. и 1 200 куб. см. с прицепкой — 1 400—1 500 руб.

3. Вопрос о внутрисоюзном мотоцикlostроении разрешен ВСНХ СССР в положительном смысле. Намечается постройка в г. Ижевске в 1931 г. большого мотоциклетного завода с выпуском в 50 000 машин в год.

Кроме того, трест массового производства (Тремасс) в Ленинграде уже приступил к изготовлению малотиражных двухтактных машин типа „ДКВ“ в 300 куб. см, при чем испытанные в пробеге в сентябре-октябре с. г. опытные серии этих мотоциклов показали хорошие результаты и не уступают по качеству лучшим заграничным маркам. Производство мотоциклов „Тремасс“ в Ленинграде предполагается довести до 7 000 единиц в год.

4. Вопрос о выпуске мотоциклетного займа в принципе не встречает возражений, но осуществление этого мероприятия возможно лишь после окончательного утверждения правительством постройки завода на 50 000 мотоциклов, установления точных сроков выпуска продукции и стоимости мотоциклов.

5. Ориентировочная стоимость советских мотоциклов предполагается для малолитражных — 450—500 руб. и более мощных — около 1 000 руб.

Это разъяснение Центрального Совета Автотора редакция „За Рулем“ помещает взамен многочисленных ответов на индивидуальные запросы читателей.

УСПЕХ МОТОЦИКЛОСТРОЕНИЯ в ЛЕНИНГРАДЕ

ПО ИНИЦИАТИВЕ ленинградского автоклуба, Автодора и Тремасса Ленинград всего лишь год назад приступил к организации мотоциклетного производства на своих заводах по принципу кооперирования.

Для производства была намечена модель легкого мотоцикла, обеспечивающая дешевизну, как первое условие доступности мотоцикла широким массам трудящихся Союза. Вместе с требованием дешевизны выбор модели ориентировался на простоту обслуживания машины и получения от нее тех эксплуатационных качеств, которые обеспечили бы ей должное место в ряду сложных и дорогих импортных машин.

Таким образом был „DKW-300“, как продукт долголетнего опыта величайшего в мире мотоциклетного завода,—тип самой распространенной „народной машины“ Западной Европы. В результате упорной работы, энтузиазма рабочих и техперсонала заводами „Промет“ и „Красный Октябрь“ в сентябре этого года была выпущена первая партия в 25 опытных машин „Тремасс-300“; 8 из них пошли в испытательный пробег по маршруту Ленинград-Москва-Харьков-Киев-Витебск-Псков-Ленинград.

Пробег закончился, как уже известно читателям „За Рулем“, полной победой советского мотоцикlostроения. В 18 дней машины покрыли 3500 км без единой поломки основных комплектов (рамы, мотора и коробки скоростей). Грузовой „Форд“ возвратился в Ленинград с нераспакованными ящиками запасных деталей.

Хмурое небо Ленинграда холодным дождем провожало пробег почти до Москвы. Обращенные в грязное месиво дороги пройдены без падений. На них „Тремасс-300“ впервые показал свою устойчивость. Небольшую долю ласки бросило осеннее солнце между Москвой и Харьковом; участок „Орел-Кромы“ прелестью своих ям и ухабов подверг машины жесточайшему испытанию „на вибрацию“. Очевидные удары на 21-м километре от Белгорода, где машины с хода, в лоб, перепрыгнули двухметровую промывину (свидетельницу удивительной бдительности шоссейного „начальства“) заста-

вили водителей уважать прессованную раму „Тремасс-300“ за ее прочность. Мягкий проселок участка Харьков-Полтава своими игривыми поворотами подтвердил маневренную способность машины, ее подвижность, поворотливость. Здесь участники пробега простились с теплом и солнцем—дожди обратили чернозем Украины в хаос засаживающей грязи.

Сердце мотоцикла—мотор одолел первобытное бездорожье без перебоя, перенапряжения. В грязи вертелo машины с запада на восток на все 360. Мотор делал свое дело без перегрева, без большой детонации, показав мощность вполне достаточную для машины-одиночки.

На высоте оказался и третий комплект мотоцикла—коробка скоростей, прошедшая 3500 км без упрека. Союз ветра, дождя и снега преследовал пробег до самого Ленинграда. „Тремасс 300“ и его водители прекрасно одолели оледеневший участок Витебск-Псков, месиво снега и воды перегона Псков-Луга, возвратившись в исходный пункт в полной рабочей сохранности, блестяще одолев все трудности пути.

Итог всех эпизодов пробега и окончательные результаты будут выведены технической комиссией пробега в ближайшем будущем. Это не мешает, однако, уже теперь признать „Тремасс 300“ вполне приемлемой для нас машиной по стоимости, прочности и проходимости. Быстрый набор скорости до 80 км в час хорошо рекомендует его динамику, а средний расход горючего 4,2 л на 100 км говорит за его экономичность. Несущественные по своему значению поломки (поломка рукояток, манеток, обрыв тросов и пр., неизбежные по самой трудности дорожной обстановки пробега, разумеется, не должны повлиять на оценку „Тремасс 300“.

Задача всей нашей общественности—принять меры к использованию творческого почина Ленинграда, получить от правительства помощь в трех узких местах ленинградского мотоцикlostроения—в денежных средствах, оборудовании, рабочих приспособлениях и инструменте.

Предтехкомиссии пробега Инж. Можаров

СЛАНЦЕВЫЙ БЕНЗИН в АВТОМОБИЛЬНОМ ДВИГАТЕЛЕ

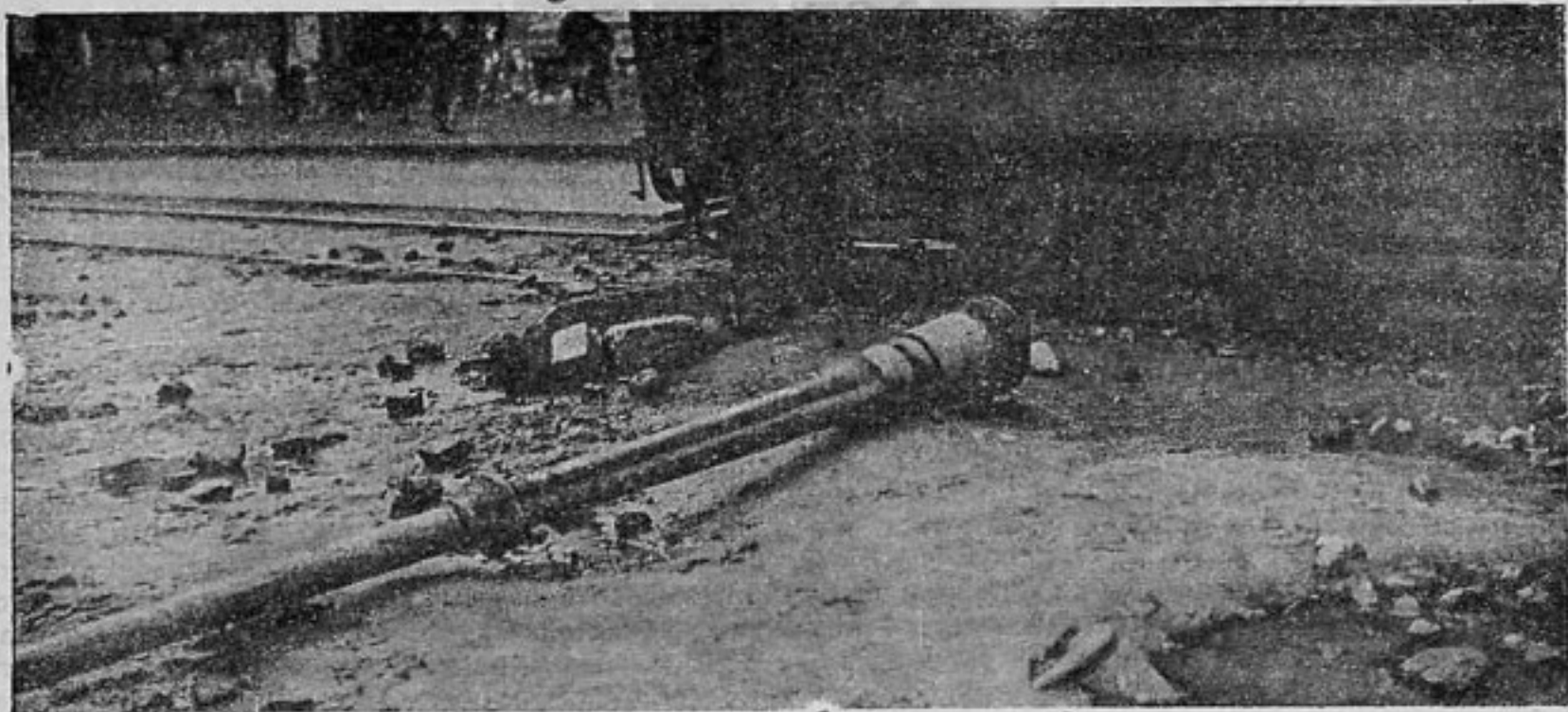
ПО ЗАДАНИЮ сланцевого объединения ленинградская лаборатория тепловых двигателей, работающая под руководством проф. В. Гиттиса, в последнее время начала опыты применения сланцевого бензина в автомобильном двигателе.

Первое испытание обычного автомобильного двигателя на этом бензине показало, что двигатель развивает ту же мощность, что и на обычном бензине, и работает, в общем, нормально на всех режимах. При этом расход сланцевого бензина не отличается почти от обычного расхода нефтяного бензина.

Предварительные опыты производились усиленным темпом и в данное время закончены. Лаборатория переходит к выяснению следующих, встающих в процессе работы вопросов: характер нагара, установление нужного состава смеси и т. д. После этих опытов предполагается произвести первый опытный пробег автомобиля на сланцевом бензине.

Редакция журнала „За Рулем“ предполагает по окончании опытов напечатать статью руководителя лаборатории проф. В. Гиттиса.

ЧИТАЙТЕ в КОНЦЕ ЭТОГО НОМЕРА УСЛОВИЯ КОНКУРСА на ЛУЧШЕЕ РАСПРОСТРАНЕНИЕ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“ и ПРИЛОЖЕНИЙ



Хаос и беспорядок неизменно сопутствовали дорожному строительству в Москве.

РАЗРЫТАЯ МОСКВА

ПО МАТЕРИАЛАМ СЕКЦИИ БЛАГОУСТРОЙСТВА МОССОВЕТА

НЕСМОТРЯ на привлечение МОКХ иностранных специалистов для участия в дорожном строительстве Москвы и закупку заграничного оборудования, календарные сроки выполнены (начало и окончание работ) по замощению улиц лишь на 22,5 проц. Прорыв в планах вызван в значительной мере необычайной медлительностью и бесплановостью работ по подземным сооружениям: канализации, газу, телефонной сети и друг. Темпы этих работ безобразны и возмутительны, качество работ граничит с вредительством.

Фронт работ был развернут этим летом необычайно широко, но без всякого учета наличия рабочих, транспорта, и при полнейшем неумении маневрировать имеющимися средствами, что в результате и вызвало беспорядок и хаос.

Улицы и тротуары Москвы были завалены землей, щебнем, камнем и представляли собой буквально баррикады. Тротуары на многих улицах подолгу (до 10 месяцев) оставались непроходимыми. Бесплановость в работе приводила к тому, что, не закончив работы на одной стороне улицы, приступали к разрыву земли по другой стороне, и движение по улице совсем приостанавливалось.

Все работы были обеспечены проектами и чертежами лишь на 75 проц. Кроме этого наблюдались случаи переделки проектов уже в самом процессе работ (Красная площадь, Серпуховка и т. д.), что задерживало работы и вызывало простои рабочих. На многих местах никакого технадзора не было, и рабочие, не видя прорабов и техников, были предоставлены надзору десятника и своей инициативе, что, конечно, имело самые печальные последствия.

Вопрос об обеспеченности основными материалами остро не стоял, но нелепое руководство приводило к тому, что в одном районе испытывался большой недостаток, например, в

бортовом камне, а в другом он был в излишке. Неподготовленность в хранении материалов послужила причиной порчи большого количества цемента, который был подмочен в бочках и мешках. Бензин и смазочные масла расходовались без контроля, оставлялись на ночь на улицах незакрытыми и без охраны. На Сухаревской площади были брошены бочки с дефицитным гудроном, маслами и керосином (все это смешалось после дождя с водой и потеряло всякую ценность), куски кровельного толя и стальной канат.

Дорогостоящие механизмы были использованы лишь на 50 проц. Бетонномешалки „Крупн“ оказались непригодными к эксплуатации. Американские мотористы не справлялись с механизмами. Порча заграничных машин происходила вследствие неопытности рабочих, халатного с ними обращения и недостатка запасных частей.

Бытовое обслуживание рабочих было возмутительно скверно, не хватало воды, и рабочие, томимые жаждой, ходили по дорогам и просили пить. Питание совсем не было организовано. Аптечек не было, а в тех случаях, где они имелись, там никогда нельзя было найти бинта или йода. Очень скверно стоял вопрос со спецодеждой.

Качество работы никуда не годится. Усовершенствованная мостовая на Смоленском участке и Крымском валу сползает и имеет выбоины до бетонного основания. Во многих случаях брусчатка укладывалась в полотно, неочищенное от грязи. Щебень для бетонного основания употреблялся с землей, мусором и даже с травой.

Обслуживание работ транспортными средствами поставлено очень плохо. От небрежной погрузки и выгрузки разбивался бетонный и гранитный борт, увеличивая брак до 30 проц.; автомашины всегда имели недогруз, а порча их

приводила к необходимости выбрасывать горячую массу и материалы.

Все эти факты недавно обсуждались в секции благоустройства Моссовета, которой принят ряд решений.

МОКХ предложено на будущее иметь твердый план работ, установить с владельцами подземных сооружений жесткие календарные сроки работ. Секция признала необходимым устроить общий коллектор для всех подземных сооружений. Решено просить Президиум Моссовета об издании обязательного постановления о порядке производства уличных работ.

В своем постановлении секция приняла еще ряд практических решений, которые дадут возможность прекратить ненормальности в дорожном строительстве Москвы.

Н. М.



Цирковые упражнения московских жителей при переходе с одного тротуара на другой (Арбат) во время дорожных работ

ЯМЫ и УХАБЫ в ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ МОСКВЫ

ДОКУМЕНТАМИ о летнем строительстве наших мостовых можно было бы покрыть несколько замощенных улиц. Так велико их количество.

Да что толку! Вряд ли они что-либо могут изменить и, конечно, никому и ничем не помогут.

Оправдываться поздно! „Работенка“ сама за себя говорит.

30 процентов усовершенствованных мостовых, построенных 3-4 месяца назад, никуда не годятся.

— А остальные 70 процентов?

— Есть все данные предполагать, что и они больше года не продержатся.

На вопрос—чем руководствуется МОКХ при установлении очередности замощения, специалисты отвечали:

— Грузонапряженностью проездов.

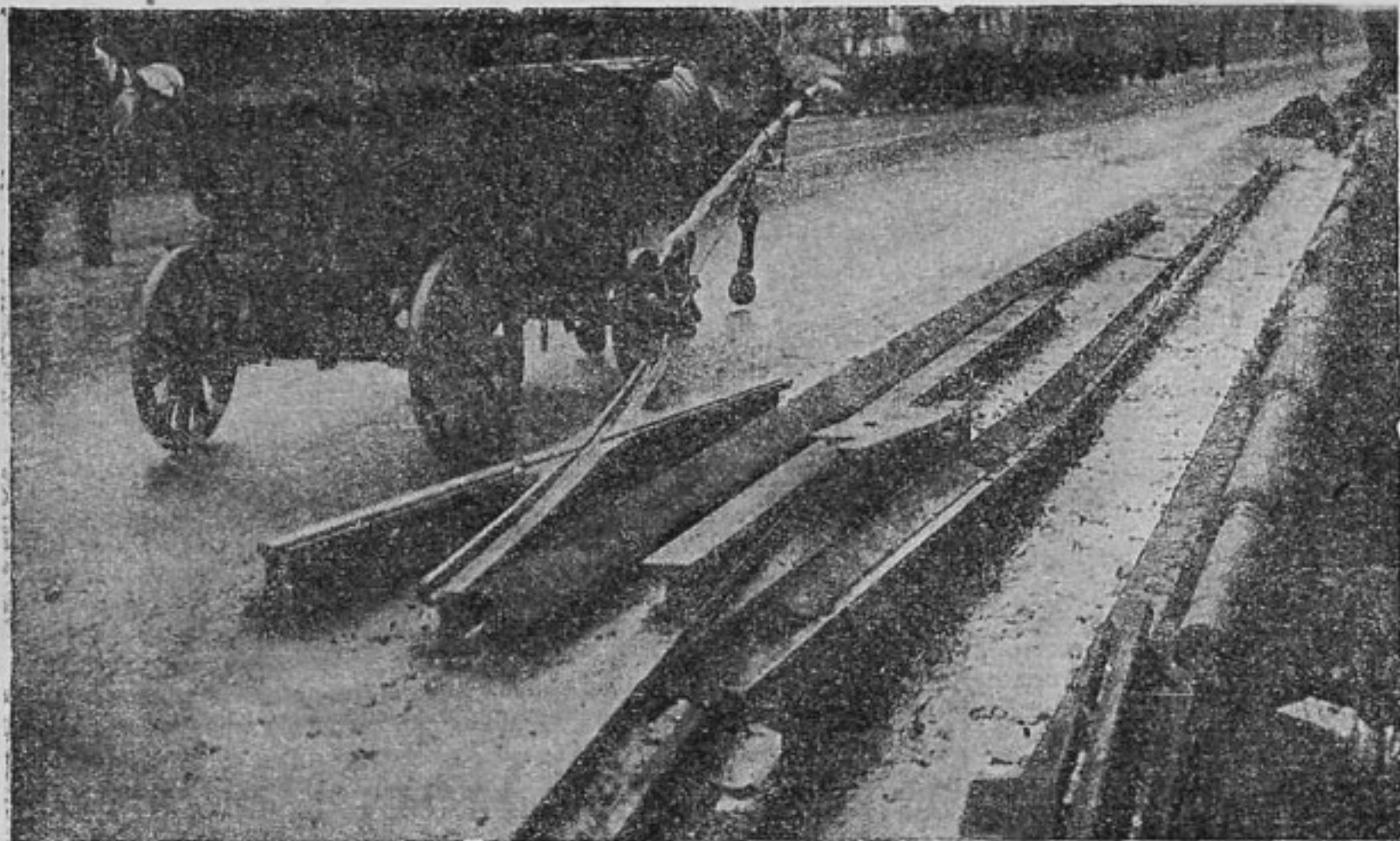
Но действительно этим ли руководствовались МОКХ? Судя по летнему строительству мостовых, не этим. Иначе, чем же объяснить, что Большую Дмитровку, которой нельзя отказать в значительной грузонапряженности, мостили в последнюю очередь, а Тверской бульвар — в первую? Находились и такие специалисты, которые все недостатки готовы были валить на транспорт и рабочую силу.

Доклад комиссии ГУКХа, обследовавшей строительство мостовых в этом году, отмечает случаи, когда это строительство было вредно в санитарном отношении.

Вот примеры. На Зубовской площади был сложен песок, но штабеля песка не скучивались и распадались. От автомобильного и гужевого транспорта песок этот превращался в



„Асфальтовая“ мостовая на, она есть



„Забычивость“ МОКХ

пыль, которая целыми днями стояла столбом. На углу этой же площади управлением телефонной сети для устройства колодца и прокладки кабеля был вырыт ров. В течение двух недель работа во рву не производилась. Здесь же после поливок улицы, вследствие загромождения землей сточного колодца, скопилось большое количество воды, куда „сознательные“ граждане бросали всевозможный мусор и бумагу. Вода стала гнить и распространять зловоние.

Но мы знаем и другие случаи, когда вследствие загрязнения и плохого действия водосточков вода заливала только что построенную мостовую и размывала ее.

Подвальные жильцы на некоторых улицах могли бы рассказать кое-что о „наводнении“ в связи со строительством усовершенствованных мостовых.

* *

Начальник конторы дорожного строительства т. Сырых сказал:

— Надо признаться, что со строительством мы не справились. Но был ли у нас опыт, был ли свой достаточно подготовленный технический персонал? Не было.

В прошлом году наши мостовые строила немецкая фирма Ленц. Строила плохо. Мы переменили учителей, пригласили американскую фирму „Сибрук“, закупив у нее необходимые машины с тем, чтобы она нам дала своих руководителей-инженеров.

Впоследствии мы увидели, что американцы приступили к делу, не принимая в расчет качества наших строительных материалов, отличных от американских, и условий нашего уличного движения (гузевого транспорта). Мы в письменной форме предупреждали их об этом. На что они отвечали:

— Ничего, справимся!

Но справиться им не удалось. Почему?

Во-первых, у них не оказалось достаточного количества квалифицированных инженеров для обучения наших рабочих. Бывали случаи, как например, при работах на экскаваторе, когда выяснилась полная их беспомощность и они обратились за содействием к механику-американцу, работавшему у нас раньше на экскаваторе.

Во вторых, к работам они приступали без предварительной лабораторной проверки материалов, принимая во всех случаях американские рецепты, негодные в наших условиях.

К сказанному я хочу прибавить, что в нашем договоре с американской фирмой есть пункт, по которому американцы не только сдают нам дороги, но и несут ответственность за их качество.

Сейчас мы предъявили фирме „Сибрук“ иск за убытки, связанные с разрушением.

* *

Секретарь ячейки ВКП(б) при конторе дорожного строительства т. Каплан сказал:

— У наших дорожных работников не было опыта, не было стандарта в материалах, слаба была помощь со стороны консультантов, кроме того, мы и сами не сумели охватить наших строителей политикопросветительной работой, не сумели вовлечь их в ударничество и соцсоревнование и создать такие условия, которые обеспечивали бы осуществление взятых темпов и более успешное выполнение плана. После обращения ЦК наметился, правда, перелом в работе, но все же мы имеем прорыв.

Бригада „ЗА РУЛЕМ“—

Борисов, Головкин

ПОЧЕМУ МОЛЧАЛИ МОСКОВСКИЕ АВТОДОРОВЦЫ

ЕСЛИ спросить у любого автодорожника, что сейчас является самым большим в работе общества, он, не задумываясь, ответит — практическая работа.

Наше общество стоит сейчас на распутье, энергично нащупывая те формы и методы, по которым должна идти в дальнейшем его работа. От узкой цеховщины, „верчения баранкой“ до активного участия под флагом Автодора в социалистическом переустройстве страны — не легкая и не короткая дорога.

На II пленуме Центрального Совета т. Лежава приволил конкретные примеры работы для автодорожцев-общественников и в числе примеров назвал между прочим московское дорожное строительство.

В этом номере помещены обильные материалы о безобразиях в строительстве московских мостовых. Если методы этого, с позволения сказать, „строительства“ вызывают у нас возмущение, то еще большее возмущение должно вызывать то, что оно происходило на глазах у двухмиллионного населения и у сотен тысяч московских автодорожцев.

Огромный, даже в европейском масштабе, размах дорожного строительства в Москве не привлек к себе никакого внимания как Московского, так и районных отделений Автодора.

Целый ряд безобразий, вскрытых обследованием, настолько очевидны, даже для неспециалистов, что самое поверхностное ознакомление с ними, самое незначительное внимание, которое автодорожцы уделили бы этому делу, могло бы спасти, быть может, сотни тысяч рублей и предотвратить многое из того, что описано в обследовательских актах.

Недавно состоялась в помещении Мосавтоклуба конференция Московского Автодора по дорожным вопросам. Эта созванная с значительным опозданием конференция собрала небольшое количество участников. И все же выступления отдельных товарищей автодорожцев и шоферов развернули потрясающую картину хаоса в дорожном строительстве Москвы, преступное, граничащее с вредительством, использование автотранспорта и целый ряд красочных „случаев из практики“, вызванных стольким бездорожьем,

Трудно позавидовать самочувствию работников МКХ, делавших доклад на этой конференции. Выступавшие ораторы засыпали и припирали их к стене конкретными фактами различных безобразий, творимых этим почтенным учреждением.

Каковы же результаты работ этой конференции? Поднята ли на ноги, встревожена ли автодорожская Москва? Какие выводы на будущее сделает Московский Автодор в дорожном строительстве? Об этом нам пока ничего неизвестно.

Районные отделения Автодора Москвы даже к Октябрьской годовщине рекомендуют низшим коллективам агитировать за дорогу „во всесоюзном масштабе“, ни одним словом не упоминая о собственных районных безобразиях.

Поведение московских автодорожцев в дорожном строительстве должно служить грозным предостережением всему обществу. Если наша лучшая столичная организация не в состоянии повернуться лицом к дороге и никак не может отвести очарованных глаз от автомобильной „баранки“, то что же говорить о более слабых провинциальных организациях.

Нужно немедленно мобилизовать внимание всей автодорожской общественности не вокруг дорожного вопроса „вообще“, а вокруг своих конкретных дорожных вопросов в каждом районе. Автодорожские коллективы Москвы (лучшие), выезжающие агитировать за хорошую дорогу в подшефные села и колхозы, не должны одновременно забывать и о собственном бездорожье под носом.

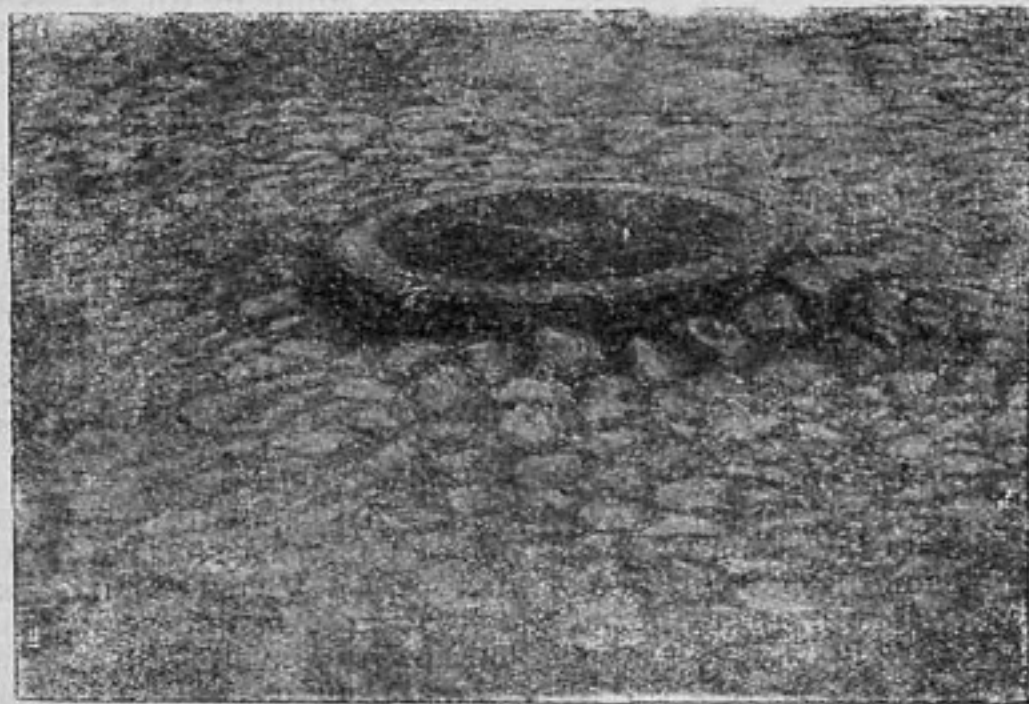
Дорожное строительство будущего года должно проходить под

неусыпным наблюдением Автодора и в этом, на данном этапе, — основной смысл существования общества.

Нежелание какой-либо автодорожской организации повернуться к дорожному строительству, делая упор исключительно на автомобиль, нужно расценивать как полное непонимание задач общества на данном периоде.

В будущем году необходимо втянуть всю автодорожскую массу в борьбу за хорошие дороги, учесть ошибки прошлого и энергичной работой наверстать упущенное.

Н. Беляев



Канализационные колодцы, выступающие высоко над мостовой, погубили не мало автомобильных рессор



Захолустные картинки в самом центре Москвы (б. Дмитровка)

Инж. В. Некрасов

НЕУДАЧИ ДОРОЖНЫХ РАБОТ В МОСКВЕ

УЛИЦЫ Москвы в течение текущего строительного сезона напоминали город, подвергнувшийся землетрясению.

Для ремонта трамвайных путей, подземных сооружений и для новых прокладок все мостовые на улицах, намеченных к переустройству, были разломаны и распаны во всех направлениях. Раскопки и ремонт трамвайных путей вызывали изменения маршрутов, перебои в движении, заторы и т. д. Все это создало совершенно невозможные условия для транспорта и сбивало толку граждан.

Тяжелые условия перехода через улицы и передвижения по ним вызвали рост несчастных случаев, и число жертв уличного движения значительно превзошло соответствующее число жертв за прошлые годы.

После ремонта подземных сооружений улицы, до покрытия асфальтом, долго оставались разрытыми, с неубранным мусором. Пыль, разносимая ветром, и грязь делали проход по улицам невозможным.

* * *

Широко развернулось строительство асфальтовых одежд. Одна за другой асфальтировались улицы, вызывая восторги граждан. Казалось, можно было бы забыть за эти мостовые все горести и трудности их постройки. Однако это продолжалось недолго.

Построенная в 1928 г. на 1-й Гражданской асфальтовая одежда (при участии германской

фирмы Ленц), превратившая ее в красивейшую магистраль, стала разрушаться не по дням, а по часам... К концу лета асфальтовая одежда на этой улице почти на всем протяжении пришла в непригодное для проезда состояние — покрылась буграми и выбоинами, тряска при езде по ней стала больше, чем по булыжной мостовой.

За 1-й Гражданской последовали и другие, построенные уже в 1930 г. при участии американской компании „Сибрук“. Разрушились совершенно одежды на Крымском валу, Кудринской, Триумфально-Садовой и Бакунинской улицах; на многих улицах появились значительные повреждения — на Каретной, Черногрозской, Спасской и Сухаревской Садовых, Земляном валу и др.

План работ был сорван. Всего выполнено около 80 проц. Пришлось начинать восстановление асфальтовых одежд на ряде улиц заново; ремонт некоторых улиц был так велик, что не успевали заделывать одни выбоины, как появлялись другие..

Разрушение асфальта усиливалось невозможной грязью, которая оставалась от земли после разрытий тротуаров и трамвайных путей. Никакой очистки улиц не производится и до сих пор.

Положение создалось чрезвычайно тяжелое. Нет уверенности, что хоть на одной улице асфальтовый бетон продержится больше 2—3 лет.

В чем же дело, почему так произошло?

В этой статье мы постараемся дать ответ, беспристрастно обсудив положение дела.

План намечавшихся работ

Темпы индустриализации и автомобилизации Союза заставили МОКХ наметить постройку в этом году свыше 500 тысяч кв. м одежд из асфальтового бетона. Асфальтобетоном надо было покрыть свыше 50 улиц.

Огромный план намеченных работ, неслыханный в СССР и значительный даже по американским масштабам, требовал напряжения всех сил. Для выполнения плана в срок в качестве основного типа одежды вполне правильно был выбран асфальтовый бетон. Низкая стоимость постройки его, довольно значительный срок службы (по опыту заграницы не менее 12 лет), а также полная механизация работ, гладкость и удобство езды, красивый вид, легкость очистки — все это безусловные достоинства асфальтового бетона.

Все необходимые машины были закуплены в Америке, а для консультации при работах с целью использования всех достижений заграничной техники в 1930 г. была приглашена американская корпорация „Сибрук“. По этим же соображениям в 1929 г. была приглашена германская фирма „Ленц“, построившая одежд на 1-й Гражданской, Садовой-Черногрязской, Земляном валу и Тверской.

Неудачи иностранных консультантов можно объяснить следующим. Иностранцы, приезжающие к нам, не знакомы ни с нашими материалами, ни с климатическими условиями, ни с характером и размером движения, ни с условиями ремонта и содержания одежд, рабсией и т. д. Работа проводится ими „с кондачка“, без внимательного подхода к делу и изучения всех перечисленных обстоятельств. Да они этого и не могли бы сделать, так как это изучение заняло бы у них много времени. Поэтому как немцы, так и американцы впали в ошибки — неправильно применяли материалы,



Дикие тропинки, проложенные пешеходами в Москве (Арбат)

неверно составили смеси и т. д. Все это и вызвало катастрофические результаты, которых нет у других наших дорожных организаций, производящих работы даже без всякого участия иностранцев.

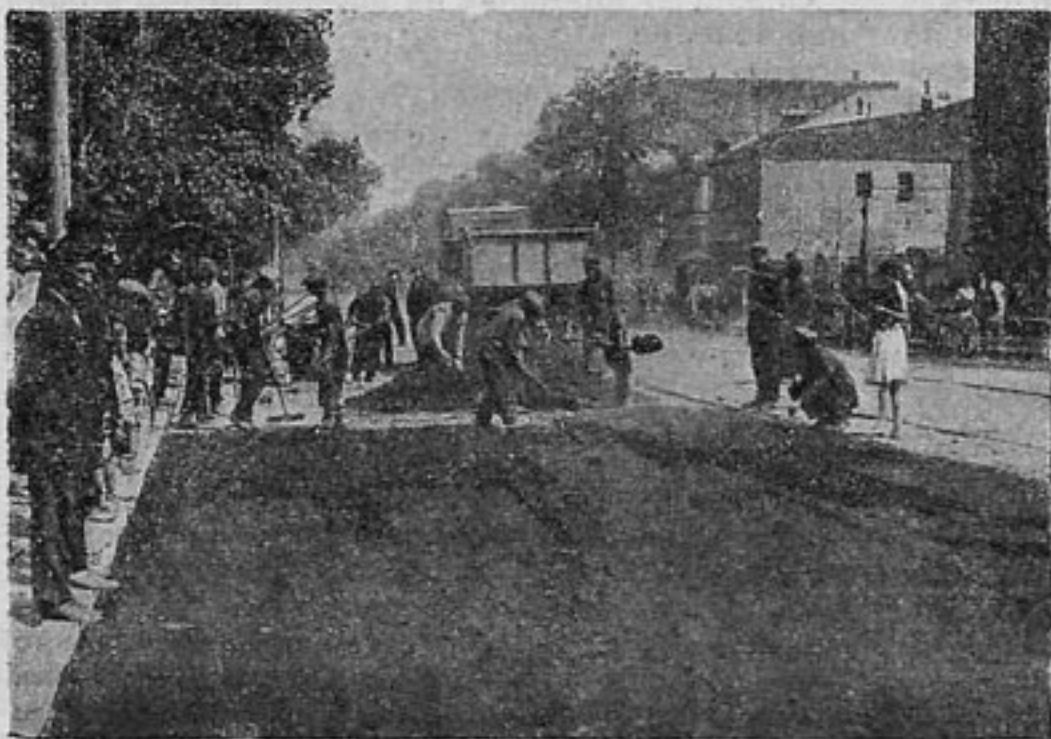
Как следовало бы осуществить план дорожных работ?

Для проведения намеченных работ надо было произвести надлежащую подготовку. Заграничная дорожная техника за последние годы имеет колоссальные достижения. Для внедрения этих достижений в нашу практику необходимы серьезные научно-исследовательские работы. Главное управление коммунального хозяйства (ГУКХ), входящее в состав НКВД, должно организовать при себе научно-исследовательский институт коммунального строительства. Широкую постройку одежд из асфальтового бетона нужно основать на твердой научно-исследовательской базе.

Почему не налажена научно-исследовательская работа по вопросам коммунального строительства?

К сожалению, у нас проводится недопустимая политика в отношении исследовательских институтов. Главки ВСНХ, НКВД и др. недостаточно осознали крайнюю важность и неизбежность этой работы и не уделяют ей необходимого внимания.

В то время как производственным организациям отпускаются колоссальные средства в валюте на приобретение машин и на иностранную консультацию, научно-исследовательские организации получают мало средств, слабы и не могут должным образом наладить работу. В ГУКХе, например, нет даже специалиста по дорожному строительству. Необходимо уделить



Заливка московских улиц асфальто-бетоном



Выстроенная в прошлом году асфальтовая мостовая (1-я Гражданская) сгорбилась и создает при проезде «морскую качку»

должное внимание научно-исследовательской работе и организовать соответствующие лаборатории, затратив на их оборудование достаточные средства.

Разрытие улиц

Трудящиеся Москвы справедливо возмущаются тем, что все улицы почти сплошь разрываются, вследствие чего затрудняется проезд и проход пешеходов. Полное закрытие движения на улице опасно и в пожарном отношении — нельзя проехать пожарным автомобилям.

Груды земли и нарытые траншеи заставляют граждан напоминать коз, скачущих через препятствия с риском для жизни.

Устраивая на улице асфальто-бетонную одежду на бетонном основании, надо предварительно позаботиться о том, чтобы все подземные сооружения были приведены в порядок и после постройки асфальтовой одежды не потребовали ее нового разрушения. Между тем под землей свой жилищный кризис — десятки учреждений имеют свои подземные сооружения и не могут поделить между собою места.

В число существующих подземных сооружений входят: водопровод, канализация, газопровод, кабели телефона, телеграфа, электрические, трамвайные и др. Предстоит прокладка новых: пневматической почты, междугородного телефона, теплофикации, радиовещания и пр. Все это заставляет установить стандартные правила прокладки их по ширине улицы или разработать типы подземных галерей-коллекторов. А для этого необходимо опять изучение постановки этого дела за границей и опытная проработка, т. е. тоже научно-исследовательская работа.

Вследствие больших земляных работ на улицах, последние в этом году оказались очень загрязненными. Всюду до самой осени лежали кучи земли, жидкая грязь покрывала и покрывает мостовые и тротуары. Эта грязь является, между прочим, одной из причин, усиливающих разрушение асфальтового бетона, так как под влиянием дождей, движения и грязи одежда подвергается сильному износу.

Загрязненность улиц вызывается отсутствием регулярной очистки их и задержками в вывозе строительного мусора и земли. Отсутствие очистки — следствие возмутительной халатности и небрежности МОКХ. Отдел МОКХ, ведающий очисткой, не занимается своей прямой обязанностью, а все реорганизуется то в трест, то еще в какую-то организацию. Если эта реорганизация будет продолжаться и дальше, — необходимо хотя бы по административной линии отдать приказ о тщательной очистке мостовых дворниками, предоставив милиции право наложения беспощадных штрафов. Конечно, это может быть только временной мерой. Необходимо приобрести специальные заграничные очистительные машины. Улицы Берлина, например, блестят, как зеркало, — их моют специальными резиновыми щетками, укрепленными на очистительных машинах.

В московских условиях даже такая очистка вряд ли возможна, так как мостовые сделаны сплохим выполнением профиля, имеют очень мало водоприемников; поэтому на улицах постоянно застой воды. Вполне понятно, что при очистке мостовых машинами некуда будет сгонять грязь и воду. Необходимо в будущем обратить серьезное внимание на устройство по улицам достаточного количества водоприемников.

Замощение трамвайных путей

Обращает внимание на первый взгляд странное явление, что на многих улицах, покрытых асфальтом, трамвайные пути в этом сезоне были замощены булыжником (например, Арбат), а на других улицах не асфальтированных — брусчаткой.

Причина этого — недостаток брусчатки.

Предполагалось по плану замостить все пути брусчаткой и были широко развернуты эти работы; в середине же сезона обнаружился недостаток брусчатки и пришлось заканчивать булыжником. Некоторые же улицы, трамвайные пути которых успели замостить брусчаткой, остались непокрытыми асфальтовым бетоном, в виду невыполнения плана и частичного срыва работ при обнаружившемся разрушении уже устроенных одежд. Кроме того, в некоторых местах пути и полосы рядом с ними специально для ипытания замаскировались булыжником, чтобы сэкономить на асфальтовом бетоне и заставить автомобили ездить по асфальту, а не выезжать на трамвайные пути.



Асфальтовая мостовая в туберкулезе первой стадии

О выборе типа асфальтового бетона

Существует несколько разновидностей асфальтового бетона: шит или занд-асфальт (т. е. песчаный асфальт), мелко и среднезернистый асфальто-бетон и крупно-зернистый асфальто-бетон. В этом году в Москве применялись все эти виды. Между тем, в дальнейшем, как показал и опыт Москвы, целесообразнее будет применять шит или асфальт.

Дело в том, что в состав как мелко, так средне- и крупно-зернистого асфальто-бетона должен входить каменный щебень. В Москве применялся низкосортный и разноразмерный булыжный камень, щебень применялся разнородный и одежда изнашивалась неравномерно. Песчаный же асфальт, имеющий наиболее крупными частицами песок, изнашивается медленно и равномерно. Кроме того, крупно-зернистый бетон, для придания ему большей водонепроницаемости и гладкости, обрабатывается дополнительно битумом, засыпается мелкой щебенкой, которая вкатывается в асфальто-бетон. Эту обработку необходимо, как правило, возобновлять каждые 2—3 года, так как без нее асфальто-бетон быстро разрушается. Не говоря о том, что на работах в Москве обработка слезла почти на всех улицах уже в текущем году, возобновление ее, связанное с закрытием движения, крайне неудобно.

Нужно также отметить, что песчаный асфальт и мелко-зернистый асфальто-бетон с большой толщиной слоя обладают недостатком — появлением волн; это является первой ступенью к разрушению одежды.

Из всех этих соображений в будущем следует рекомендовать в городах применение, главным образом, песчаного асфальта, устраиваемого на промежуточном между ним и бетонном основании слое, называемом биндером, т. е. связующим.

Мостовые из брусчатки

Брусчатая мостовая, при надлежащем выполнении, обладает большой прочностью и служит без перемощения очень долго (до 60 лет).

Для этого она должна быть тщательно исполнена из камня надлежащего размера.

В этом году в Москву поступила брусчатка возмутительных размеров и отвратительной обработки. Крайние размеры брусчатки по величине должны быть: в высоту — 16 см, в ширину — 15 см и в длину — 15—25 см; отступления разрешаются не более, как на один см. Между тем, прибывшая брусчатка в массе чуть ли не на все 100 проц. имеет размеры в высоту до 20 см, в ширину 22—23 см, в длину — до 35 см. Такие огромные плиты неудобны в работе и, конечно, скоро обустраиваются.

Заливка швов битумными растворами, примененная на Красной площади, ниже всякой критики. Эти растворы не были продуманы и испытаны лабораторным путем, а исполнение заливки было очень небрежное и без соблюдения элементарных технических условий (продувка и очистка швов и т. д.).

Общие замечания

Нужно отметить, что грандиозность плана дорожного строительства застала МОКХ неподготовленным. Недостаток техперсонала и рабочей силы, низкая их квалификация, отсутствие транспорта, невыполнение договоров поставщиками и обслуживающими организациями, отсутствие базы в виде научно-исследовательской и опытной работы, изменение планов и многие другие причины затрудняли должное проведение работ.

Поэтому вполне понятны недочеты в работе, нечеткость выполнения, забывчивость техперсонала, низкое качество работ и др., которые бросаются в глаза всем следившим за развитием дорожных работ в Москве.

Остается пожелать, чтобы опыт этого года был тщательно использован работниками МОКХ. Надо надеяться, что в будущем году на базе научно-исследовательской работы, которая будет проведена в течение зимы, МОКХ построит мостовые, отвечающие всем требованиям дорожной техники.



Гибель асфальтовой мостовой от непродолжительной, но тяжелой болезни

КАК ГОТОВЯТ КАДРЫ

ПОДГОТОВКА автокадров осуществляется различными путями. Одним из них и наиболее распространенным является учеба непосредственно в коллективах Автодора.

Почти при каждом работоспособном коллективе имеется кружок, объединяющий добрую половину членов. Как же они работают? Кружковцы в большинстве сами организуют учебу, сами налаживают ее и собственными силами и средствами добывают необходимое оборудование. Естественно, что положение таких автокружков незавидное.

Значительное число рабкоровских корреспонденций, поступающих в редакцию, затрагивает вопросы учебы.

На основе помещаемого рабкоровского материала мы имеем возможность провести беглый просмотр работы автокружков при низовых организациях с тем, чтобы отметить основные недочеты, мешающие проведению занятий.

Большинство товарищей пишут о том, что теоретические занятия у них ведутся более или менее удовлетворительно, а практической работы нет никакой.

— В Витебске, — пишет группа курсантов — при клубе металлистов организовались курсы авто-тракторного дела. Учащихся зарегистрировалось свыше 100 чел. Но „покровители“ из Автодора не учли важности создания кадров, не поддерживали доброго начинания. И курсы, не имея материальной поддержки, угасали. Скоро из 100 чел. осталось 24. Группа оставшихся курсантов решила добиться своего. Они с трудом собрали до 200 р., но на эти деньги не купишь не только машины для практической учебы, но даже „барахла“, которое могло бы служить наглядным пособием.

Председатель Автодора т. Родионов как-то пришел на занятия кружка, проэкзаменовал курсантов и, восхищаясь нашими достижениями, сулил золотые горы, — он обещал дать курсантам машину. Но вот прошло уже два месяца, как мы закончили теорию, а практики нет и нет машины, на которую курсанты так рассчитывали.

Такое же положение наблюдается и в кружке при Управлении северных дорог и в целом ряде других коллективов.

— Вот уже 4 месяца, — пишет автодоровец, — как мы занимаемся теорией. Прошли мотор, смазку, охлаждение. Начинаем проходить зажигание, а практики никакой. Необходимо прикрепить нас к какому-нибудь гаражу, а то у некоторых товарищей заметно отпадает желание продолжать учебу.

— На Россошанские 3-месячные автокурсы, — пишет А. Г., — производственные и сельские коллективы Автодора выделили лучших своих товарищей. Всего было принято 60 чел. Занятия начались в конце мая этого года.

Занимаемся мы уже 4-й месяц. Программа на исходе, а машины нет. И скоро ли она выйдет из ремонта, мы не знаем. Зав. тракторной мастерской говорит: „Простой еще год без ремонта; если найдется хозяин, который заплатит, сделаем ремонт“. Постановление райисполкома о передаче машины в распоряжение курсов тоже не помогает. Имеется у нас гараж при городской станции. Но и в нем курсантам не дают возможности применять свои теоретические знания. Их заставляют там быть мойщиками машин.

Автодоровская учеба в Красной армии, где для этого есть большие возможности, также не имеет больших достижений. Вот что пишут нам военкоры.

— С весны, — сообщает Я. Ильин, — организовались автотракторные курсы для красноармейцев отпускников отдельной роты связи Н-ского стрелкового корпуса. На курсы записалось до 25 чел. Были приобретены тракторные части. Проводилась практическая работа. Но все это делалось помимо коллектива Автодора, без его участия. Сейчас идет прием на заочные курсы Автодора. Уезжающим в колхозы красноармейцам-трактористам они принесли бы громадную пользу, но об этих курсах мы знаем только по наслышке.

— Н-ский артиллерийский полк им. т. Ворошилова, — пишет т. Еланин, — дал к сентябрю 70 трактористов. Они не первые. Десятки и сотни наших механиков и рулевых уже работают в различных предприятиях. Вот, например, письмо Павлино-Виноградского Леспромхоза командованию полка:

„В виду широкого развития у нас перевозки леса тракторами, просьба демобилизуемых красноармейцев вашего полка направлять в тракторные базы Павлино-Виноградского Леспромхоза. Работающие у нас демобилизованные красноармейцы вашего полка показали себя дисциплинированными и опытными трактористами“.

Надо отметить, что если бы не командование и политпросветчасть, которые сумели сочетать боевую учебу с подготовкой трактористов, т. красноармейцы не имели бы понятия о моторе. А ведь несомненно, что при участии Автодора можно было бы подготовить не 70 трактористов, а во много раз больше.

Строгая регламентация жизни красноармейца, дающая возможность выделить твердое время для занятий, удобные условия размещения, навыки к массовой работе и, наконец, дисциплина — условия, гарантирующие продуктивность автодоровской работы в Красной армии.

Надо помочь военным коллективам. Военно-техническое управление должно передавать нам снимаемые со снабжения машины, оставляя на них все годные части. То же самое мог бы сделать Колхозцентр в отношении тракторов.

С большими трудностями удается автодоровцам закончить учебу. Сдав экзамен и получив права шофера 3 категории, они чувствуют себя героями. — Ну теперь уже не страшно. Вель всюду вопят о колоссальной нужде в шоферах, в автокадрах. Найти работу легко.

Так ли это? Оказывается, радость новичков преждевременна. Хорошее, бодрое настроение быстро сменяется хмурым, унылым.

— В Коканде, — пишет молодой шофер, — из окончивших автокурсы около 40 чел. остались без работы. Все они пытались устроиться, но всюду наткнулись на однотипный вопрос: „Где ваш практический стаж?“

Не лучше положение и в Сталинграде. Получив права, молодой шофер идет на биржу и там застревает на неопределенное время. С биржи попасть на работу очень трудно.

— Сейчас на местной бирже, — пишет Б. Леонтьев, — имеется на учете 16 шоферов. Некоторых из них не посылают на работу по несколько месяцев. Объясняется это тем, что крупные автохозяйства города, как-то: „Транспорт“ и гараж Тракторостроя требуют с биржи первую и вторую категорию, которых на учете нет. Они упорно отказываются от молодых шоферов, ссылаясь на то, что они „гробят“ машины.

Беглый обзор постановки учебы в низовых автодоровских организациях дает совершенно безрадостную картину. Трудностей много. Основные из них: отсутствие машин, недостаток необходимой технической литературы, помещений для занятий, руководителей, недостаточная помощь и руководство отделений Автодора и отсутствие поддержки хозяйственных организаций.

ВНИМАНИЕ МОЛОДОЙ СМЕНЕ ВОДИТЕЛЬСКОЙ АРМИИ!

Рабочие завода „Красный Богатырь“, собравшиеся в своем клубе на вечере, посвященном передаче лотерейным комитетом автомобиля, выигранного рабочим нашего завода т. Угольниковым и переданного последним Сокольническому районному отделению Автодора, заверяют вас, что нами будут приняты все меры к закреплению и расширению работы нашего коллектива и вовлечению в ряды общества передовых рабочих и работниц нашего завода. Направим всю свою работу на борьбу за хорошую дорогу, за автомобиль и трактор

Президиум собрания

ПЕРЕДАЧА ВЫИГРАННОГО АВТОМОБИЛЯ „ФОРД“

25 ОКТЯБРЯ состоялся вечер, посвященный передаче лотерейным комитетом автомобиля, выигранного сотрудником МОГЭСа т. Баклановым. Вечер состоялся в клубе МОГЭСа и собрал до 800 рабочих и служащих.

Торжественное собрание открыл отв. секретарь Автодора т. Фельдман, кратко изложивший основные задачи практической работы Автодора.

После доклада представитель лотерейного комитета вручил т. Бакланову паспорт и все документы на выигранную им во II разряде 2-й автолотереи (билет № 67 сер. 883)—машину „Форд“, которая находилась у входа в здание клуба. Тов. Бакланов вышел на трибуну и заявил, что выигранный автомобиль он передает Замоскворецкому районному отделению Автодора для использования машины при подготовке кадров автомобилистов. Собрание встретило заявление т. Бакланова громом аплодисментов.

Далее выступали представители Замоскворецкого районного отделения, гаража Москомтранса и др.

По докладу т. Фельдмана единогласно была принята следующая резолюция:

„Рабочие и служащие МОГЭСа, собравшись в клубе „Красный Луч“ на торжественный вечер, посвященный передаче лотерейным комитетом автомобиля, выигранного во 2-й автолотереи сотрудником МОГЭСа т. Баклановым, передавшим выигранный автомобиль Замоскворецкому райавтодору—отмечают сознательное отношение т. Бакланова к задачам Автодора в области подготовки кадров автомобилистов, обязуются всячески усиливать работу нашего коллектива Автодора, вовлекая в его ряды всех лучших работников МОГЭСа и общими усилиями помочь партии и государству сделать страну советов страной автомобильной.“

Придавая громадное значение укреплению обороноспособности Советского Союза, собрание призывает всех рабочих и служащих МОГЭСа принять активное участие в сборе средств на шестиколесные автомобили, в первую очередь путем проведения специального субботника“.

После окончания торжественной части состоялся концерт и кино.

С. Астамбовский

ВЫИГРАВШИЕ в ЛОТЕРЕЮ АВТОДОРА

ПО ПРОШЕДШЕМУ розыгрышу билетов II разряда 2 Всесоюзной лотереи Автодора уже начали поступать в лотерейный комитет требования на выигрыши.

По проданным билетам видно, что большая часть крупных выигрышей пала на Украину и Московскую область. Так на Украину пал главный выигрыш — глиссер, 3 автомобиля „Форд“ и 4 мотоцикла; на Московскую область пришлось 4 автомобиля, 4 мотоцикла; кроме этого, выигрыши автомобилей пали на Ленинградскую, Ивановскую промышлен. обл. и на Татарскую, а выигрыши мотоциклов — на Нижне-Волжский и Средне Волжский край.

Предъявленные билеты, на которые пали выигрыши принадлежат: на автомобили — т. П. Бакланову — работнику МОГЭСа, т. Угольникову — рабочему-резинщику „Красного Богатыря“, т. А. Лякишеву, служащему представи-

тельства Нижне-Волжского Крайторга; на мотоциклы: рабочему ф-ки „Москож“, в настоящее время безработному, К. Чернышеву и слесарю 2 домового треста Сокольнического района т. А. Крепышеву.

Большая часть крупных выигрышей до сего времени не выдана, т. к. обладатели их не заботятся проверить билеты по тиражным таблицам.

Главный выигрыш по 2 разр. 2-й Всесоюзной лотереи Автодора — быстросходный глиссер стоимостью 2500 р. пал на билет № 75, сер. 2754, принадлежащий Павлу Григорьевичу Ярмолицкому.

Тов. Ярмолицкий — бедняк, председатель сельсовета Потиевского района УССР.

БИЛЕТЫ 2-й АВТОЛОТЕРЕИ РЕАЛИЗОВАНЫ с ПРЕВЫШЕНИЕМ ПЛАНА

СЕВЕРО-ОСЕТИНСКОЕ отделение Автодора (Северо-Кавказского края) первым закончило досрочную реализацию билетов 2-й автолотереи, превысив план на 60 проц.

Лотерейный комитет Автодора, отмечая успешное окончание реализации лотереи, желает Северо-Осетинскому отделению таких же успе-

хов в области автомобилизации Северной Осетии, улучшения автосвязи с Закавказьем и Северным Кавказом и скорейшей постройки горных дорог, которые свяжут между собой отдаленные селения и аулы и приобщат их, таким образом, к общему культурному строительству СССР.

АВТОМАТИЧЕСКИЙ НАСОС для ШИН

КАК ИЗВЕСТНО, срок службы пневматиков в значительной мере зависит от того давления, которое поддерживается во время работы.

Недавно в Англии предложен любопытный прибор, обеспечивающий постоянство давления воздуха в шинах.

Как видно из чертежа, прибор состоит из небольшого насосика, расположенного в ступице каждого колеса; при этом поршень насоса приводится в действие эксцентриком, работающим от колеса.

При каждом обороте колеса насос подает небольшую порцию воздуха. Для предохранения колеса от избытка давления имеется специальный предохранительный клапан, показанный в правой части чертежа.

Интересной особенностью этой конструкции является то, что внутренняя часть цилиндра не соприкасается с трубкой, подающей воздух в

пневматик, а отделена промежуточной камерой. Это предохраняет пневматик от попадания в него масла из цилиндра, которое повлекло бы за собой разрушение резины.

САМАЯ МЕДЛЕННАЯ МОТОЦИКЛИСТКА

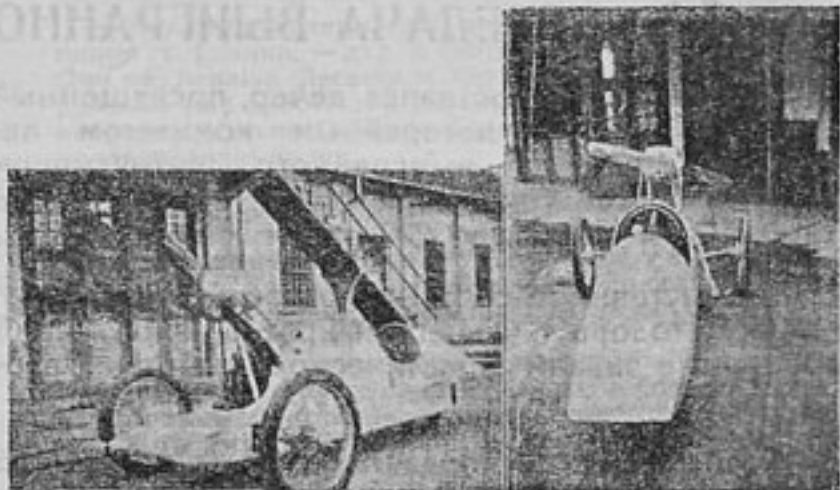
ЕЖЕГОДНО в Париже на Монмартре происходят оригинальные состязания мотоциклов на... самую медленную езду. Путь лежит все время в гору, что особенно затрудняет условия езды.

На фото — единственная женщина, принимающая участие в состязаниях, окруженная толпой любопытствующих парижских жителей.



ТРЕХКОЛЕСНЫЙ АВТОМОБИЛЬ с ПРОПЕЛЛЕРОМ

ИЗОБРАЖЕННЫЙ на фото трехколесный опытный автомобиль сконструирован инженером Редером на заводах „Штейер“.



Автомобиль снабжен одноцилиндровым четырехтактным мотором в 380 куб. см мощностью в 10 л. с. и развивает скорость в 90 км в час.

Управление автомобилем осуществляется через заднее колесо. Вмонтированный в пропеллерную втулку динамометр позволяет определять затрачиваемую мощность и тянущую силу пропеллера.

ПОД „ДЕРЕВЕНСКИЙ СТИЛЬ“

В АНГЛИИ в виду целого ряда заявлений о том, что бензиновые колонки „портят сельский ландшафт“, английские предприниматели начали прибегать к характерной уловке.



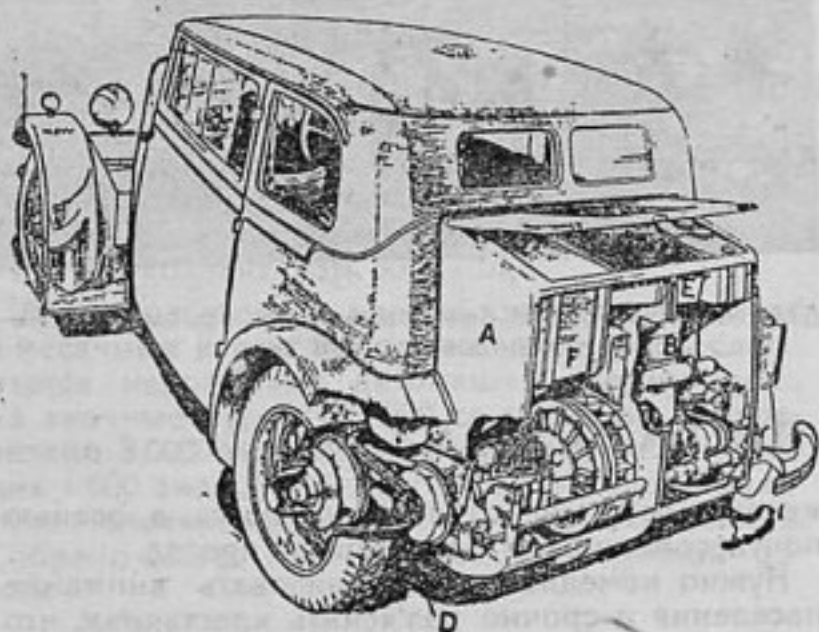
Колонки отделяют под „деревенский стиль“, покрывая крыши безопасным в пожарном отношении специальным материалом, имитирующим солому.

ВЫ ЗАНЯТЫ? Позвоните на почту, и к вам придет письмоносец для приема подписки на „ЗА РУЛЕМ“ на 1931 год. Условия подписки в конце номера.

АВТОМОБИЛЬ с МОТОРОМ СЗАДИ

ЗА ПОСЛЕДНИЕ годы некоторыми фирмами были выпущены автомобили с мотором, помещенным сзади. Таковы машины Румплер, Бенц, Ханномаг и др.

Автомобиль с мотором, помещенным сзади, под названием „Троян“ выпущен недавно также английской фирмой „Лейланд“. Автомобиль снабжен двухтактным четырехцилиндровым мотором (В).



Как видно из рисунка, капот двигателя наминает багажный ящик, в верхней части которого помещен радиатор (Е); с левой стороны радиатора — бензиновый бак (G), а с правой — баки для масла и воды.

Мотор установлен на особой раме, которая укрепляется к главной раме несколькими болтами и таким образом может быть легко снята.

Коробка скоростей (С), имеющая три скорости, помещена также сзади. Передача на задние колеса — цепная (D).

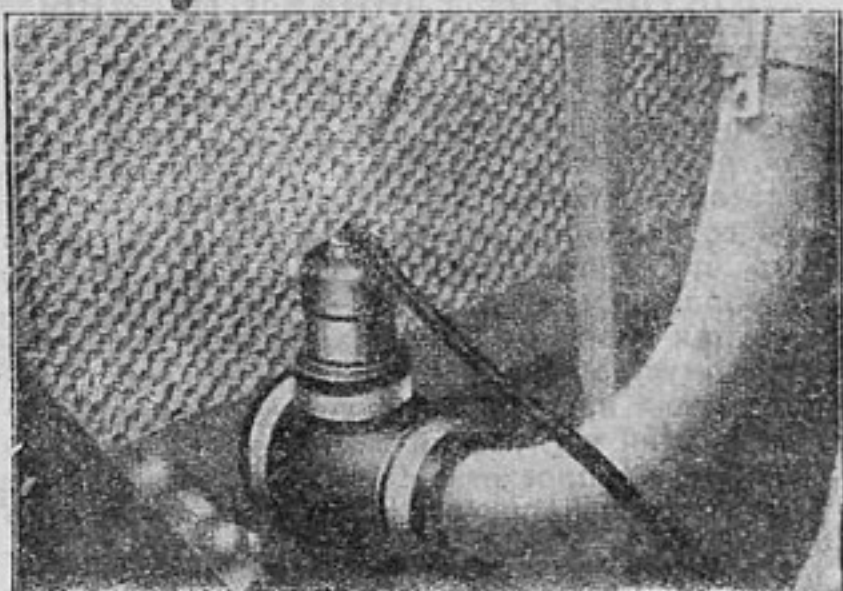
Все механизмы этой машины легко доступны. Размеры цилиндров: диаметр — 63,5 мм, ход поршня — 120,7 мм, объем цилиндров — 1,529 л.

Цена закрытого 5-местного автомобиля „Троян“ в Англии — 179 фунтов стерлингов, что в переводе на наши деньги составляет около 1780 руб.

МЕХАНИЗАЦИЯ АВТОКЛАДБИЩ

МЫ УЖЕ сообщали в нескольких номерах „За Рулем“ о мерах, предпринимаемых американскими автозаводчиками для расширения рынка сбыта новых машин. Основной мерой является скорейшее выведение из строя старых автомобилей.

Наш снимок изображает одно из больших автокладбищ в Чикаго, в порядке механизации снабженное особым автокраном, позволяющим сбрасывать автомобили в кучу и на существующей площадке поместить наибольшее количество машин.



ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ПРЕДОХРАНИТЕЛЬ от ЗАМЕРЗАНИЯ ВОДЫ

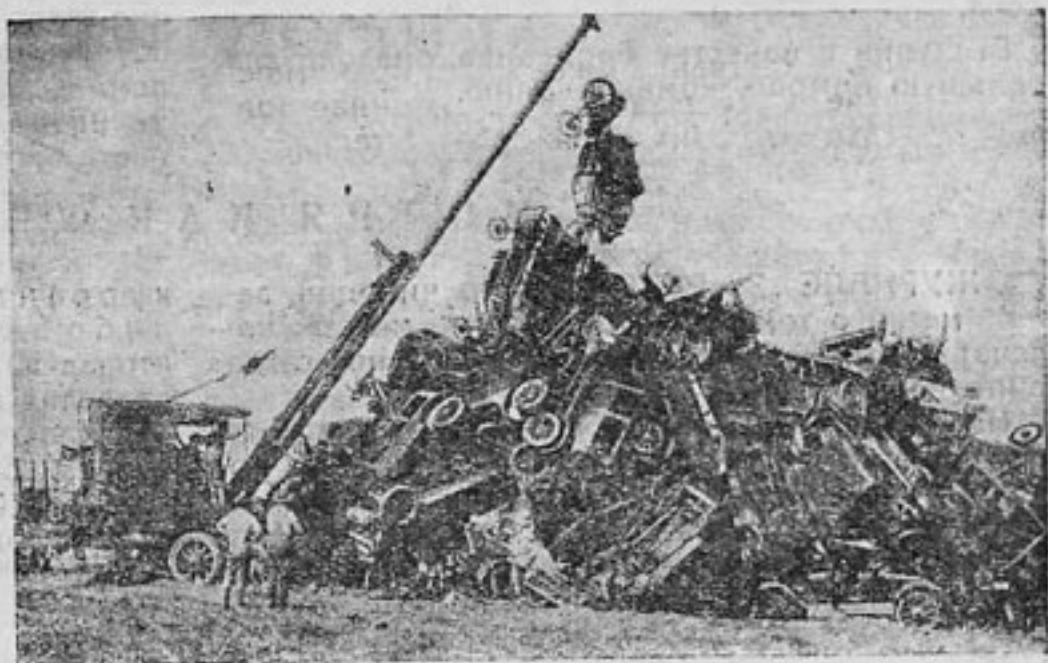
В ПРОШЛОМ № 21 „За Рулем“ мы сообщали о простом предохранителе от замерзания воды в двигателе, сконструированном рабочим НАМИ т. Евдюковым.

Сейчас мы сообщаем о другом приборе, выпущенном для этой же цели за границей и решающем вопрос в другом плане.

В месте соединения радиатора с нижним вводом воды в мотор (через рукав) устанавливается резиновая муфта с находящимся в ней электрическим патроном. От патрона идет проводка к распределительной доске, где она может быть приключена в случае длительной остановки к батарее.

Ток для этого прибора низкого напряжения — 6-12 вольт — может быть получен в гараже через трансформатор, в котором ток из 110-220 вольт будет превращен в нужный для отопления воды. Потребление тока доходит всего до 20 ватт. При 9-10° ниже нуля после двенадцатичасовой стоянки в неотапливаемом помещении вода в радиаторе имела температуру 18-20°, при чем патрон был рассчитан всего на 16 ватт. Так как патрон помещен в самой низшей точке водяной коммуникации — правильная циркуляция воды вполне обеспечена.

Отопительный патрон, трансформатор, провода и штепсель стоят в Германии на наши деньги всего 12 руб.



ЛОВУШКИ на УЛИЦАХ СТОЛИЦЫ

СОСТОЯНИЕ дорог в столице Белоруссии—Минске оставляет желать лучшего.

В прошлом году, в связи с устройством трамвая, перемостили Советскую улицу (к Всебелорусской выставке); сейчас эта улица требует нового перемощения. Все это происходит из-за того, что работа производится без технического надзора.

Не так давно на углу Советской и Госпитальной ул. устроили поперек главной городской магистрали настоящую ловушку для автомобилей — узкий и глубокий лоток, через который невозможно проехать. Шофер, проезжая этот угол, должен направить автомобиль по рельсам трамвая, иначе ему обеспечена поломка машины.

Минский комхоз уделяет недостаточно внимания дорожному строительству, а общественность ждет.

Минск

Д. Л.



Деревенская дорога без хозяйского присмотра (Ленинградская область).

НЕ ДОРОГИ, а МЫТАРСТВА

ДОРОЖНОЕ строительство в Шенкурском районе (Северный край) совершенно не движется с места.

Общественные организации и не думают что-либо делать в этом направлении, а проезд становится совершенно невозможным. Лошади

калечат себе ноги, телеги ломаются, а осенью почти совершенно невозможен проезд.

Нужно немедленно мобилизовать внимание населения и срочно разъяснить крестьянам, что только при участии их и при помощи общественности мы сможем улучшить наши дороги.

Едьма

Л. Кашин

ПОД БОКОМ у МОСКВЫ

ИЗ-ЗА ПЛОХИХ дорог становится совершенно невозможной доставка материалов на фабрику, а с фабрики готовой посуды на ст. Завидово (Октябрьской жел. дороги), всего в 120 км от Москвы.

Кроме того, перевозка обходится очень дорого, много посуды бьется.

О существовании Автодора мы знаем только из газет. Знаем также, что в Москве много высших учебных заведений, выпускающих ежегодно тысячи молодых специалистов, но даже мы, находясь вблизи Москвы, совершенно их не чувствуем.

Рабочий отпускник А. Рожков

ст. Борки, Моск. обл.

КРЕПИМ СВЯЗЬ с КРАСНОЙ АРМИЕЙ

В МАНЕВРАХ N-ского полка принимала участие автомашина Невиномысского Автодора.

Выступив в качестве броневика, она оказала большую помощь командованию.

Чтобы дальше закрепить связь с N-ским полком и практически ее осуществить, райотделение взяло на себя обязанность за зиму 1930/31 г. обучить весь комсостав управлять автомобилем.

Ф. Мозур

ст. Невиномысская

СМОТРЕТЬ КАК УЧИТЬ...

В ЖУРНАЛЕ „За РУЛЕМ“ часто читаешь заметки о том, как водители на местах калечат тракторы и машины. Но в этом не всегда вина водителя.

Не так давно „Тракторострой“ совместно с МОКХ организовал двухмесячные курсы по подготовке и переподготовке трактористов-механиков.

Не говоря уже о том, что добрая половина учебы заключалась в шатаниях по базе МОКХ,

курсантов выпустили без какого-либо экзамена. „Тракторострой“ законтрактовал 50 слушателей этих курсов на 2 года и разослал их по всем углам СССР.

После такой учебы, понятно, почему на местах так быстро и часто выбывают из строя машины. Оказывается не всегда в этом нужно винить водителя.

Москва

Курсанты

ХОЗЯЙСТВЕННИКИ 3-го грузового гаража Москомтранса в Москве получили 400 грузовых машин, но не подготовили квалифицированных водителей.

Всего по линии было пущено 35 машин. Проработав 3 недели, 17 машин выбыло из строя и добрая половина из них разбита вдребезги.

В гараже не ведется никакой культработы, ударничество существует только на бумаге, нет контроля за работой на местах. Машины часто недогружены и — еще хуже — с одним и тем

же грузом возвращаются по несколько раз от места работ до свалки и, не сгрузив, едут обратно. Это бывает при больших скоплениях на местах погрузки и выгрузки.

Среди шоферов и грузчиков существует лозунг: „Кто не обманет, тот не заработает“.

Нужно немедленно партийным и профессиональным организациям обратить внимание на чрезвычайно низкий культурный уровень шоферов и грузчиков.

Шофер Г. Петухов

Москва

РАПОРТУЕМ о РАБОТЕ КИЕВЛЯН-АВТОДОРОВЦЕВ

КОЛИЧЕСТВО членов Автодора за год выросло на 13 000, количество коллективов — на 82, юридических членов — на 11. Распределено по коллективам 30 машин.

Для подготовки кадров работают сейчас 3-месячные курсы. Работа их несколько усложняется недостатком автомашин. Завербовано на заочные курсы ЦС 500 сл шателей. Распределено 3 000 экземпляров автолитературы (из них 1 000 экз. „За Рулем“). Распределено билетов автолотереи на 7 300 р. и 15 автообязательств. Собрано 520 р. на моторизацию Красной армии.

Провели авто радио-поход по районам. В помощь хлебозаготовкам был послан специальный грузовик в район. В колхозы и совхозы посланы для помощи инструктора. Было устроено 7 автопробегов.

Автодор принимал участие в проекте автостроительства в Киеве (гараж, мото-вело-трек). Открыта специальная ремонтная мастерская для машин членов Автодора.

Можно развернуть работу секций шире, но тормозом является отсутствие достаточного помещения.

Я. Кобелянский

Киев

БЬЕМСЯ ЗА КАДРЫ

МОРШАНСКОЕ отделение Автодора 26 сентября выпустило 28 трактористов, из которых 5 чел. признаны слабыми, остальные удовлетворительными.

Плохо получилось с выпуском шоферов. Прошли учебу 35 человек — все красноармейцы-отпускники. Комиссия, которая принимает и выдает документы, находится в Тамбове при дорожном управлении. Связь с Тамбовом очень плохая. Такое расстояние часто осложняет работу курсов. Поэтому Моршанское отделение принимает все меры к тому, чтобы во всех пунктах создать экзаменационные комиссии.

В настоящее время приняты меры к открытию курсов трактористов на 100 чел. для колхозов и совхозов. Курсанты будут набираться

из батрацко-бедняцкой части колхозников. На курсах, помимо специального изучения трактора, будут еще предметы общеобразовательные, политграмота и агрономия. Курсы открываются в ноябре.

Много имеется у нас и трудностей. Горсовет не дает помещения для аудиторий и общежития для курсантов. Нехватает средств. Некоторые колхозно-кооперативные организации еще не раскачались.

Одновременно с открытием тракторных курсов будут открыты курсы по подготовке шоферов. Сейчас идут переговоры об открытии курсов дорожных мастеров или дорожных десятников.

Хвостов

Моршанск

ИЗ ЛУЧШИХ в ХУДШИЕ

РАЙОННОЕ отделение Автодора г. Каховки считалось одним из сильных на Херсонщине. Теперь приходится констатировать обратное: сейчас, когда район уже коллективизирован на 61 проц., в 55 коллективах и 13 сельсоветах нет организаций Автодора, а возможность работы для Автодора огромная.

Так, например, Каховский район имеет машинно-тракторные станции с 200 тракторными единицами. Организуется вторая хлопковая МТС

с 200—250 тракторов. Совхоз Зернотреста имеет 130 тракторов, 3 районных тракторных мастерских.

Уже начаты дорожные строительные работы на многих участках, а Автодор стоит в стороне.

Надо немедленно переизбрать правление райавтодора и влить туда новые силы, организовать секции и оживить работу Автодора, в которой ощущается такая острая нужда.

К. Николаевский

г. Каховка

Буграми, ямами и толстым слоем грязи покрывалась на большом протяжении улица Бакунина в Москве, асфальтированная всего 2-3 месяца назад.

Мостовая находится в таком состоянии, что ее необходимо срочно отремонтировать. Кто должен ответить за такое головотяпство?

Москва

Рабоч. ф-ки „Геодезия“ А. Копылов

Валяется во дворе под навесом автомашин „Форд“, принадлежащая Уфимскому Автодору. Ребятишки нашли на ней удобное место для игры и мало-по-малу растаскивают части. Эта машина сделала всего 10 000 км и уже пришла в негодность—вся помята, ободрана, разбита.

Почему такое небрежное отношение к имуществу со стороны Автодора?

Уфа

С. Сыромятников

Целый месяц разыскивают секретаря Тверского районного отделения Автодора и не могут его найти, а работа стоит.

После ликвидации округа в районе не ведется никакой работы. Кому следует, надо напомнить об этом.

Тверь

Член Автодора

Налетев на телефонный столб, выбыла из строя грузовая машина, приобретенная тамбовской конторой „Союзплодоовощи“.

Авария произошла из-за небрежного отношения шофера и привела к срыву заготовки овощей в районе.

Тамбов

Б. Тиодьер

Частая сменяемость лекторов нарушила план нормальных занятий автокружка при коллективе Автотранспорттреста в Минске. В результате понизилась посещаемость кружка. Бюро коллектива поспешно произвело чистку кружка, после чего осталось всего 30 человек. На неоднократные просьбы лектора и отдельных членов бюро коллектива предоставить для практических занятий машину, вышедшую из строя, дирекция треста отказала. Последний лектор уехал в отпуск и до сих пор не вернулся.

Почему такое невнимательное отношение со стороны бюро партколлектива к работе кружка?

Минск

Кружковец

Секция юных друзей Автодора при Сев.-Кав. краевом отделе организована еще в апреле, но руководить ее работой Крайавтодор не считает нужным, ссылаясь на то, что нет специальных указаний ЦС. Работников секции посылают совершенно на другую работу.

Зам. председателя Крайавтодора г. Куделин заявил даже, что... очень сожалеет об освобождении работника для секции ЮДА.

Ростов/Дон

Рабкор

Избирается третий председатель коллектива Автодора зерносовхоза „Спартак“, и все же работа несколько не подвигается. Несколько раз собирались нам помочь и ячейка комсомола, и партии, и рабочком, но все

остается обещаниями. Теперь председатель коллектива уехал в Сибирь, забрал с собой членские билеты, плакаты и проч., т. к. некому было все это сдать. Районное отделение Автодора обо всем знает, но молчит...

ст. Плес, зерносовхоз

Автодоровец

Неисправный автомобиль, много негодных шин, магнето и других различных частей валяется в гараже села Ремонтное. Местные организации ничего не предпринимают, чтобы исправить машину, а добывают средства на приобретение новой.

Село у нас большое, но коллектива Автодора нет. Еще в апреле окружное отделение прислало для Автодора печать и штамп, но они до сих пор лежат в кладовой на почте.

с. Ремонтное

Ткаченко

Отняв помещение предоставленное для учебы автодоровскому коллективу, правление клуба Брянского рудника, открыло в нем билъардную для коммерческих целей.

Брянский рудник

Рабочий шахты № 6

Всех мужчин, окончивших областные курсы шоферов Ленинградского Автодора, биржа труда направила на работу, а мне, как женщине, до сего времени не дают работы.

Я имею на руках свидетельство на право езды, аттестацию облодела Автодора и 100 часов практической езды по городу. Чем объяснить такое недоверие биржи труда к водителю-женщине?

Ленинград

Член ВЛКСМ В. Городничева

Ничего не делает председатель коллектива Автодора т. Брикалов, а с ним и все бюро Автостроительного техникума в Ярославле. Активисты пытались оживить работу, но не получили поддержки со стороны бюро.

Ярославль

Петров

Администрация Бахметьевского автобусного парка не вводит такого порядка, при котором рабочие дневных, вечерних и ночных смен менялись бы.

Сейчас монтажники работают по году и больше в ночной смене. Нельзя ли это изменить?

Москва

Н. Угрюмов



С дисковой бороной на дорожных работах (предварительное разрыхление)

В ЦЕНТРАЛЬНОМ СОВЕТЕ АВТОДОРА

ПОДГОТОВКА УПОЛНОМОЧЕННЫХ по ПРОВЕДЕНИЮ ДОРОЖНОЙ ТРУДОВИННОСТИ

ПРЕЗИДИУМ Центрального Совета Автодора признал необходимым приступить к организации на местах курсов по подготовке организаторов трудовой повинности в количестве 12500 человек.

Курсы должны быть созданы в ближайшие месяцы в виде опыта на Сев. Кавказе. Местные отделения Автодора должны приступить к вербовке учащихся и к оказанию всемерного содействия организации курсов.

Цудортранс должен принять все меры к тому, чтобы курсы начали функционировать в самое ближайшее время. К финансовому участию должны быть привлечены все заинтересованные организации, в первую очередь Главдортранс, сельскохозяйственная кооперация, потребительская кооперация и др.

Необходимо также использовать для этой цели средства местного бюджета.

УСКОРИТЬ ПЕРЕХОД АВТОМАШИН на ГАЗОГЕНЕРАТОРЫ

ПРЕЗИДИУМ Центрального Совета Автодора обратил внимание на всю важность применения газогенераторов на автомашинах. Разрешение газогенераторной проблемы в строительстве автомашин может в значительной степени предупредить и разрешить тот кризис в моторном масле, который надвигается и у нас при широкой автомобилизации страны.

Нужен достаточно мощный оперативный центр, который двигал бы дело широкого применения газогенераторов в автостроительстве. Таким центром должен быть ВАТО. На него следует возложить ответственность за реализацию генераторостроения для тракторов и автомобилей.

Для широкого практического изучения техники применения газогенераторов следует ввезти некоторое количество газогенераторов. Это должно быть выполнено ВАТО при содействии Центрального Совета Автодора.

В самом аппарате Центрального Совета Автодора, в его автомобильной, тракторной, водомоторной секциях и в секции профтехнического образования намечено усиленно заняться всеми вопросами, связанными с наиболее рациональным применением дизель-мотора и парового двигателя на автомашинах и разработкой важной проблемы экономии расходования нефтепродуктов.

ВСЕСОЮЗНЫЙ КОНКУРС ГАЗОГЕНЕРАТОРОВ

ПРЕЗИДИУМ Центрального Совета Автодора признал необходимым организовать все-

союзный конкурс газогенераторов для установления конкретных результатов работы по конструкции газогенераторов научными органами и отдельными специалистами. Конкурс должен также помочь разрешению ряда практических вопросов генераторостроения и облегчить выбор наилучшего в наших условиях типа.

Предварительная подготовка конкурса возлагается на секретариат и тракторную секцию Центрального Совета Автодора. Финансировать конкурс должны заинтересованные организации.

УЧАСТИЕ АВТОДОРА в ПОЛИТЕХНИЗАЦИИ ШКОЛ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ Совет Автодора придает огромное значение политехнизации школ. В частности, всемерно используется для этой цели предстоящий поход детей за мотор и дорогу. Местным организациям Автодора предложено использовать поход детей для изучения в школах автодорожного и тракторного дела, массовой организации автодорожных технических курсов и уголков содействия детскому изобретательству в автотехнике, организации кустарных объединений для массового производства автотехнической игрушки и пр.

Не следует ограничиваться лишь единовременной кампанией политехнизации школы по линии автодорожных проблем. Местные отделения Автодора должны принять активное участие в подготовке и проведении детских конференций по политехнизму, а также широко развернуть организацию автодорожных педагогических выставок.

Особенно важно прикрепление школ к машинно-тракторным станциям, автотракторным заводам, гаражам и дорожным участкам для изучения техники этих предприятий.

„ТЕАТР ТЕХНИЧЕСКОЙ ПРОПАГАНДЫ“

В АВТОДОРЕ вполне сочувственно отнеслись к проекту театра технической пропаганды и агитации, выдвинутому режиссером Рязским. До сих пор театр и кино не ставили у нас таких задач.

Намечено в ближайшее время заказать специальный сценарий с демонстрированием машин и оборудования, а также индустриальной панорамы на тему: „Автомобиль, трактор и хорошая дорога в перестройке СССР“.

Составление сценария предоставляется режиссеру Рязскому.

К ЧИТАТЕЛЯМ и ОБЩЕСТВЕННЫМ УПОЛНОМОЧЕННЫМ „ЗА РУЛЕМ“

За 1930 год тираж массового популярного двухнедельника Автодора „За Рулем“ достиг огромной цифры в 70 000 экземпляров. Журнал проник в наиболее отдаленные уголки СССР, привлек к себе внимание самых разнообразных читательских групп.

1931 год будет годом перелома в автомобилизации и тракторизации СССР. Будет выстроен Нижегородский автозавод, полным ходом будут работать автосборочные в Нижнем и Москве, будут достраиваться и начнут работать тракторные заводы в Сталинграде, Челябинске, Харькове и т. д. Все это вызовет еще большее внимание к журналу „За Рулем“.

Редакция приглашает всех читателей, членов Автодора и друзей журнала „За Рулем“ принять участие в вербовке новых читателей.

Практически это означает следующее.

1. Отделения и коллективы Автодора должны выделить активных товарищей в качестве общественных распространителей журнала „За Рулем“. Работа должна проводиться под лозунгом: „Каждый читатель „За Рулем“ вербует минимум одного подписчика на 1931 год“.

2. „За Рулем“ организует трехмесячный (с 1 декабря 1930 г. по 1 марта 1931 г.) конкурс на лучшее распространение журнала, на стопроцентный охват подпиской всех читателей.

У С Л О В И Я К О Н К У Р С А

1. К участию в конкурсе допускаются все читатели „За Рулем“, выделенные раньше и выделяемые вновь общественные распространители, вербовщики и сборщики подписки.

2. Премируются товарищи, собравшие наибольшее количество подписок на „За Рулем“ и библиотеку „За Рулем“ наиболее полно охватившие все каналы распространения и на наиболее продолжительный срок.

3. Среди товарищей, выполнивших условия конкурса, будут распределены следующие премии:

Три первых премии: Поездки на автостроительство в Н.-Новгород или на автосборочный завод в Москве — по выбору. На поездку выдается по 120 р.

Две вторых премии: Поездка на Тракторострой в Сталинград (на поездку выдается 100 руб.).

Десять третьих премий: Велосипедный набор резины (2 камеры и 2 шины).

4. Кроме того среди товарищей, приславших не менее 3 годовых или 6 полугодовых подписок, будут разыграны следующие 100 четвертых премий:

Семьдесят пять премий: По 10 билетов III автолотереи (в эту лотерею будут разыграны в 1931 г. 60 000 велосипедов).

Двадцать пять премий: Подписка на комплекты Заочных курсов Автодора (по выбору: автомобильные, тракторные или дорожные).

П РА В И Л А П Р И Е М А П О Д П И С К И

1. При вербовке подписчики вносят стоимость подписки вербовщику, заполняют соответствующие графы помещаемой на обложке журнала формы подписного листа и расписываются.

2. Вербуемые подписчики могут подписаться с 1 января 1931 г. или с 1 числа любого месяца на следующие сроки:

	12 мес.	6 мес.	3 мес.
„За Рулем“ с прилож. библ. „За Рулем“	8 р.	4 р. 50 к.	2 р. 40 к.
„За Рулем“ без приложений	4 р.	2 р. 15 к.	1 р. 10 к.

3. Подписная плата вносится при подписке полностью за весь срок (год, полгода или 3 месяца). Рассрочка платежа не допускается.

4. Подписные листы вместе с деньгами сдаются на ближайшую почту; подписка на январь должна быть сдана на почту не позже 26 декабря, на февраль не позже 26 января и на март не позже 26 февраля.

5. При сдаче подписки на почту справка (отрезная часть подписного листа) заполняется, отрезается и с отметкой почты пересылается в издательство „Огонек“ (Москва 6, Страстной бульвар 11). На основании этих справок, заверенных почтой, будут распределяться премии за наилучшие результаты по сбору подписки.

6. По окончании вербовки, не позже 1 марта, последний подписной лист должен быть сдан на почту. Одновременно со сдачей последнего подписного листа в издательство пересылаются справки с указанием фамилии, имени, отчества и адреса лица, проводившего подписку.

7. Подписка в кредит и наложенным платежом ни почтой, ни издательством не исполняется. Высылка журнала начинается лишь по оплате данной подписки за весь срок.

8. Вербовщики, приславшие справки о работе после 5 марта, не примут участия в соревновании.

9. Чем раньше поступят подписные листы на почту, тем скорее подписчики начнут получать журнал.

10. При распределении премий между вербовщиками будет приниматься во внимание общая сумма собранной подписки.

11. Подписка с наложенным платежом к исполнению не принимается.