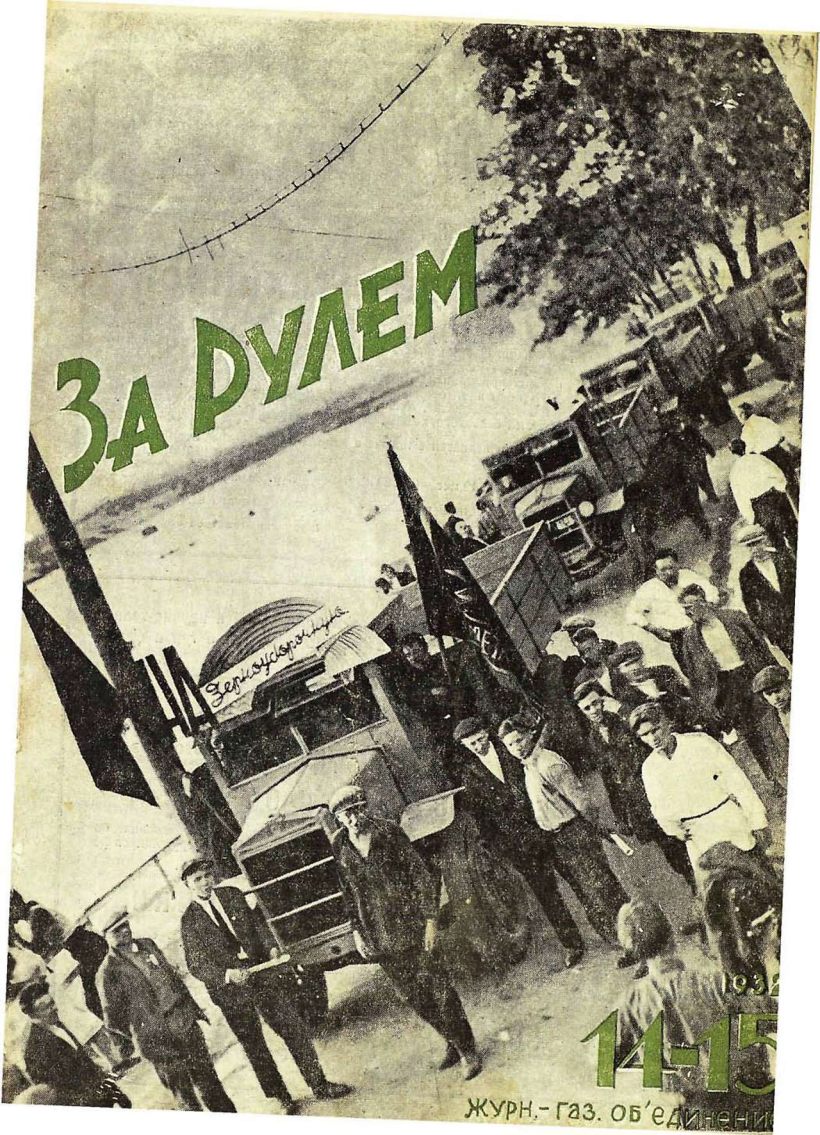


ЗА ДУЛЕМ

Зерноуборочна

1932
14-15

ЖУРН.-ГАЗ. ОБ'ЄДИНЕННЯ





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

ЦС Автодора—Москва, Садовая
Кудринская, 17. Телеф. Д-1-50-82

РЕДАКЦИЯ: Москва, 6. Стоастной
бульвар, 11. тел. 3-31-91. Трам. А,
6, 15, 18, 23, 25, 29, 41.

Массово-тиражный сектор: тел.
6-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1932 год:
на год—4 р. 80 к., 6 мес.—2 р.
40 к., 3 мес.—1 р. 20 к.

БОЛЬШЕВИСТСКОЕ ПРОВЕДЕНИЕ УБОРОЧНОЙ КАМПАНИИ— ВАЖНЕЙШАЯ ЗАДАЧА АВТОДОРОВЦЕВ

Важнейшие сельскохозяйственные районы нашей страны почти все приступили к уборочным работам.

Уборка является решающим этапом, определяющим результаты всего хозяйственного года и наиболее трудной и ответственной частью сельскохозяйственных работ.

Уборочная кампания нынешнего года протекает в обстановке полной победы социалистического сектора в сельском хозяйстве в виде совхозов и колхозов, так как они определили успех посевной кампании.

На долю совхозов и колхозов приходится $\frac{1}{2}$ ярового клина, засеянного в текущем году. Эта победа

„свидетельствует о том, что СССР окончательно утвердился на новом социалистическом пути. Буржуазная теория возврата СССР к капитализму тем самым окончательно разбита и развеяна в прах“ (из постановления ЦК и СНК об уборочной кампании на 1932 г.)

В этих условиях неизмеримо возрастает значение успешного проведения уборочной и тщательной подготовки к ней.

Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) об уборочной кампании 1932 года обязывает все советские и партийные организации—

„в еще большей мере, чем это было во время посевной кампании, сосредоточивать свои силы на проведении уборочных работ как определяющих результаты всего сельскохозяйственного года, и в связи с этим на деле усилить внимание к вопросам сельского хозяйства“.

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|----|
| И. ПЕЧЕРСКИЙ — Большеви́стское проведение уборочной кампании—важнейшая задача Автодора | 1 |
| М. КРЫМСКИЙ.— Рост производства автоважон требует усиления темпов и качества работы | 3 |
| Н. БЕЛЯЕВ—Ярославский Автозавод должен дать стране 4.000 тнжелезных грузовиков | 4 |
| А. НИЛЬДЮШЕВ.—Обеспечим бесперебойную работу конвейера Нижегородского завода | 5 |
| Испытание нижегородских фтордов Советский АМО должен быть лучше американского Автодора | 5 |
| М. ЗЛОТНИК.—Реализация шести условий т. Сталина — программа победы над бездорожьём | 10 |
| М. СОМОВ.—Выпустим советскую универсальную дорожную машину | 13 |

| | |
|---|----|
| Инж. А. НИКОЛАЕВСКИЙ.—Месячник борьбы с бездорожьём и уборочная кампания | 20 |
| Инж. Б. АВДЕЕВ.—О бережном отношении к машине | 21 |
| А. СОБОЛЕВСКИЙ.—Спротивление воздуха и форма автомобиля | 24 |
| Ю. Д.—Серво-управление Еош | 25 |
| Новости мировой автодорожной техники | 26 |
| Рабселькоры-автодор: вцы пишут | 28 |
| Техническая консультация | 32 |
| В номере 28 иллюстрация | |
| На обложке — отправка машин на уборочную кампанию (Москва, Парк культуры и отдыха). | |

30 ИЮЛЯ 1932 г.



Боевая задача автодорожской общественности состоит в том, чтобы немедленно переключить все свои силы, всю свою энергию на проведение уборочной кампании. Автодорожские организации, начиная от ЦС и кончая каждым нивызовым коллективом, обязаны поставить эту кампанию в центр своего внимания.

Важнейшей почетной задачей всех автодорожских организаций является обеспечение подготовки и бесперебойной работы того огромного количества машин и орудий, которые работают во время уборочной кампании на совхозных и колхозных полях.

Техническая вооруженность социалистического сектора неизмеримо выросла. Она еще больше усиливается в настоящей уборочной кампании, когда в строй войдут 16 190 тракторов, 6 700 автомобилей, и на 170 миллионов рублей уборочных машин, в том числе 8 500 комбайнов.

Бесперебойная работа всех машин, занятых на уборке, своевременный их ремонт надлежащего качества, обеспечение их запасными частями, горючими и смазочными материалами — должны быть все время в центре внимания автодорожской общественности.

Советы Автодора, на основе точно разработанных оперативных планов своего участия в уборочной кампании, определяют долю своего участия на этом важнейшем участке и устанавливают определенные задания и точные сроки их выполнения для нижестоящих организаций. Эти задания должны быть доведены до каждого коллектива, до каждого автодорожца.

Особенное внимание должно быть обращено автодорожскими организациями на качество обслуживания машин. Должна быть уничтожена обезличка. Каждая машина должна быть прикреплена как к отдельным водителям и рулевым, так и к определенной ремонтной и производственной (при уборке) бригаде.

В настоящую уборочную кампанию должна быть поднята общественная активность всех автодорожцев, в первую очередь села, — на борьбу за четкую и бесперебойную работу машин на уборке.

Не менее важной задачей автодорожских организаций к уборочной кампании является подготовка дорог и приведение их в проезжее состояние для перевозки урожая.

Надо развернуть широчайшую агитационно-массовую работу и повысить заинтересованность самих колхозников и трудящихся единоличников в улучшении дорог.

Во главе угла нынешней уборочной кампании должна быть поставлена борьба с потерями. Одним из важнейших условий, обеспечивающих успешность борьбы с потерями, являются правильная организация труда, проведение уборки в наиболее короткие сроки, применение наряду с сложными машинами простейшего уборочного инвентаря, немедленное и обязательное повсеместное проведение скирдования, организация охраны урожая и т. д.

Не может быть ни одного коллектива Автодора, ни одной автодорожской организации, которые не мобилизовали бы все свои силы для дела уборки. Не должно быть такой автодорожской организации, которая стояла бы в стороне от борьбы за успешное решение важнейшего этапа сельскохозяйственных работ.

Только оппортунистические элементы могут надеяться, что все „само собой организуется“.

Уборка урожая, заготовки и развертывание колхозной торговли — это мощные рычаги организационно-хозяйственного укрепления колхозов. Давая отпор кулачеству и оппортунистам, по-большевистски организовать уборку!

Участие Автодора в уборочной кампании должно проводиться в тесной связи с продвижением идей Автодора в широкие колхозные массы, с превращением Автодора в многомиллионную организацию.

И. Печерский

Вооружить уборочную исправными машинами, подготовить дороги к перевозкам зерна — об этом должны помнить все автодорожские организации

РОСТ ПРОИЗВОДСТВА АВТОМАШИН ТРЕБУЕТ УСИЛЕНИЯ ТЕМПОВ И КАЧЕСТВА РЕМОНТА

Огромный рост нашего автопарка требует организации капитального ремонта машин тяжелого тоннажа, гибкого обслуживания ремонтом машин типа Форд, ремонта автодрезины, широкого и повсеместного обслуживания автопарка заправкой горючим и смазочным материалом. Но организация технической базы для эксплуатации нашего автопарка происходит крайне медленно. Тут не взяты большевистские темпы, чувствуется недооценка значения технического вооружения автопарка.

В работе Авторемснаба наблюдается явное затишье. Это затишье не находится ни в каком соответствии с напряженной работой наших автозаводов, увеличивающих советский автопарк. В декабрьском номере «За рулем» (№23—24) в результате непосредственного ознакомления с положением дел в Авторемснабе мы писали: «Срыв плана организации авторемонтной сети в 1931 г. заставляет проектировать в значительных размерах строительство авторемонтных баз на 1932 г. Авторемснаб предполагал в 1932 г. построить 30 авторемонтных баз: 40 «диллеровских» профилактических станций, 19 вулканизационных мастерских и 200 бензинораздаточных колонок.

Во второй половине апреля — спустя четыре месяца — застаем Авторемснаб за той же работой. Авторемснаб разрабатывает и уточняет план авторемонтных баз, диллеровской станции и пр. на текущий год. Только цифры скромнее.

Специальная проектировочной организации при Цудортрансе даны слишком большие сроки.

В том же декабрьском номере «За рулем» мы писали: «Несмотря на чрезвычайную важность строительства двух опытных (московских) авторемонтных баз, оно идет чрезвычайно замедленными темпами.

Первоначально намечалось, что первая ремонтная база будет готова еще в этом году (1931 г.). Теперь мало надежды на то, что она будет готова к весне 1932 г.»

В конце апреля этого года Авторемснаб «создает мало надежд» на то, что 1-я авторемонтная база в Москве будет готова к пуску в октябре 1932 г. Уже очень пренебрежительно относится к этому строительству Металлострой, которому оно было поручено.

При всех трудностях значительно успешнее приступает к строительству второго Московского ремонтного завода (в Филях) другая строительная организация. Более интенсивно идет также строительство 3-го ремонтного завода в Ленинграде, но здесь обласполком не принял мер к обеспечению строительства кирпичом.

Все 3 строящихся крупных авторемонтных завода не обеспечены оборудованием, и это не может не отразиться на темпах их строительства. Требуется для них 300 станков, а имеется пока всего... 19.

О значении строительства крупных ремонтных заводов у нас очень мало знают. Авторе-

монтная база нуждается еще в пропаганде, в наглядном показе того, что без этой базы, без авто-и шиноремонтных заводов, гаражей, заправочных станций, а главное запчастей и пр. не может быть в полной мере использован наш автопарк.

До сих пор нет реального представления о потребных размерах и объеме технической базы для нашего автопарка. Надо иметь в виду, что если в 1933 г. в капитальном ремонте будут нуждаться 26 400 тяжелых машин, то в 1935 г. капитальным ремонтом будут охвачены 110 800 машин, что если в 1932 г. требуется 1 300 000 ремонтов покрышек, то в 1935 г. потребуется 8 778 000 ремонтов. Для капитального ремонта тяжелых машин потребуется к 1935 г. 54 завода, станций по обслуживанию и ремонт автомашин Форд — около 700, вулканизационных мастерских потребуется 230, а заправочных станций около 1 600.

До сих пор наши автозаводы очень мало обращали внимания на производство запасных частей. Нужно возложить на них ответственность за своевременный выпуск запасных частей и агрегатов наравне с основной продукцией как в отношении количества, так и качества и своевременной выработки.

Как общее правило, капитальный ремонт машин тяжелого тоннажа (Амо-3—4 и Я-5—6) должен производиться специальными ремонтными заводами. Ремонт автомашин марки Форд должен производиться широко развернутой сетью специальных станций, работающих по принципу постоянного профилактического осмотра машин и ремонта их.

До сих пор еще нет типовых проектов авторемонтных мастерских, станций обслуживания и гаражей. Необходимо поспешить с их разработкой. Назрел вопрос об организации специального треста по строительству авторемонтных и обслуживающих предприятий и гаражей общественного пользования. Необходимо одновременно специализировать производство ремонтного и гаражного оборудования, а также выделить заводы для производства бензинораздаточных колонок.

Развертывание вулканизационного дела должно принять у нас с ближайшего времени такие размеры, что необходимо немедленно поставить вопрос о выделении целого ряда вулканизационных заводов и мастерских, объединений этих заводов в единый трест.

Разрыв, который до сих пор имеется между потребностью в автообуви и его производством, достигает 300 тыс. единиц (требуется 1 100 тыс. покрышек, производством обеспечивается 830 тыс.). Этот разрыв может с каждым годом увеличиваться, если не будет обеспечен пуск Ярославского шинного завода и если не приступят в 1933 г. к постройке второго шинного завода.

ЯРОСЛАВСКИЙ АВТОЗАВОД ДОЛЖЕН дать стране 4000 тяжелых грузовиков



Новая трехосная восьмитонная машина Ярославского завода на тяжелой дороге

Ярославский автозавод занимает в ряду наших автомобильных заводов особое место. Это единственный в СССР завод, выпускающий тяжелые пятитонные грузовики и автобусы. В последнее время завод поставил также производство восьмитонных шестиколесок.

О необходимости расширения завода и увеличения выпуска машин и исключительной ценности для нашего народного хозяйства продукции Ярославского завода говорилось и писалось достаточно, но положение завода остается тяжелым.

Ярославский автозавод получил кой-какие крохи для своего дооборудования и увеличения выпуска, но это расширение ни в какой степени не может идти в сравнении с темпами роста, которые взяты по другим нашим автозаводам.

Обратимся к цифрам: в 1925 г. завод выпустил 580 машин, в 1930 г. — 839, в 1931 г. — 1114, а в нынешнем году завод должен дать по плану 2 800 машин (2 000 машин и 800 комплектов запасных частей).

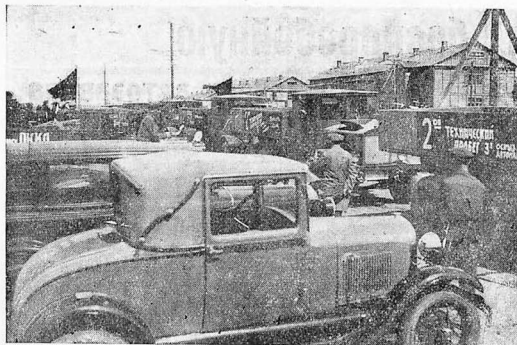
Работа на заводе протекала все время в тяжелой обстановке. Конвейер неполадок, хаоса

и прорывов работал полным ходом в то время, как выпуск машин шел чрезвычайно медленно. На заводе имела место текучесть рабочей силы и частая смена руководства. Завод из квартала в квартал терпел убытки.

В декабре прошлого года произошла последняя смена руководства. На завод были переброшены работники с лучшего нашего автозавода им. Сталина в Москве во главе с новым директором т. Елениным.

На заводе повеяло новым «камовским» духом. Впервые за все время в первом квартале 1932 г. завод не только выполнил, но и перевыполнил план. Вместо 400 машин по плану выпустил за квартал 435 машин. В апреле завод также не снижает темпов. Вместо 150 дает 152 машины. За первый квартал 1932 г. завод впервые вместо убытка дал значительную прибыль.

Новое руководство завода утверждает, что на существующем оборудовании при небольшом доукомплектовании кузнницы и холодноштампового цеха и окончания начатой уже постройки литейной завод сможет довести выпуск до 4 000 машин в год.



Встреча пробега трехосных машин Ярославского завода на финише

В настоящее время, однако, заводоуправление не только не занимается вопросом увеличения программы, но оказалось бессильным выполнить существующий план. Майская программа 156 машин выполнена лишь на 87%, и июньская на 70%. Завод, доказавший в первом квартале свою способность полностью справиться с программой, из-за катастрофического снабжения опять оказался в глубоком прорыве.

В докладной записке, посланной управляющему ВАТО г. Дьяконову, положение со снабжением завода на 18 мая с. г. характеризуется как катастрофическое.

Заводу было обещано снабжение сталью во втором квартале в размере полугодовой потребности, а если заявка будет невелика, то в размере и годовой.

На самом же деле завод не только не обеспечил полугодовой потребностью, но даже с незначительных фондов второго квартала в 554 т сняли 100 т. Оставшийся урезанный фонд никак не удается выврать у поставщиков.

Завод на второй квартал получил углеродистой и хромоникелевой стали с завода «Красный октябрь» 20% заявки, рессорной стали с Златоустинского завода—0%, стальное литье с завода «Металлист» в Костроме—6%, передних осей с завода им. Сталина—2,4% и т. д.

Сортового железа в апреле получено 12,5% в мае—6%, листового в апреле—4,6%, в мае—0%; швеллерового в апреле—5%, в мае—0%; болтов, заклепок медных и железных в апреле и мае не получено вовсе.

Для получения метизов заключен договор с «Красной Этной», но до сего времени по договору ничего не сдано.

В результате, указывает автор докладной записки, происходит простой оборудования в особенности, автоматов. Из-за отсутствия стали сокращено производство рессор и т. д.

Какие же мероприятия нужно осуществить, чтобы добиться выполнения планов и довести выпуск до 4 000 машин в год?

Нужно обеспечить начатое строительство собственной сталелитейной, строительными материалами и рабочей силой с тем, чтобы оно было закончено уже в нынешнем году.

Доукомплектовать оборудованием кузницу и холодно-прессовый цех.

Организовать на заводе собственный моторный цех.

И, наконец, обеспечить потребность завода в деталях и метизах.

Завод мечется ища выхода из прорыва.

На одном из последних заседаний президиума ЦС Автодора был заслушан доклад директора завода т. Еленина о положении на заводе. Авдодоровская общественность в лице Центрального совета горячо откликнулись на обращение работников завода.

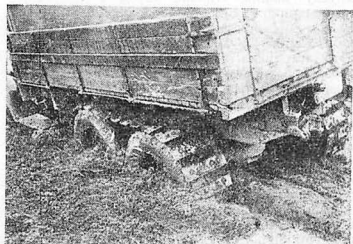
Центральный совет решил взять под особое наблюдение Ярославский завод и дать указание местной организации Автодора, а также организации Автодора на заводах-поставщиках о необходимости скорейшего проведения мероприятий по налаживанию снабжения Ярославского завода.

Наша общественность, и в первую очередь Автодор, должны привлечь внимание хозяйственников к положению дел на Ярославском автозаводе.

Значение завода для народного хозяйства страны огромно.

Прорыв на заводе должен быть ликвидирован в самый кратчайший срок. Это дело чести снабжающих органов, ВАТО и советской общественности в лице Автодора.

М. Белаяев



Трехосная машина Ярославского завода с гусеничными лентами на задних колесах

Обеспечим бесперебойную работу конвейеров Нижегородского автозавода



Двор Нижегородского автозавода с частью выпущенной продукции

Союзфото

27 июня в 6 час. 35 мин. с главного конвейера Нижегородского автозавода снята лишь тысячная машина.

Как расценивать этот факт? Припомним выдержку из постановления ЦК ВКП(б) от 2 апреля с. г. об автозаводе, где ясно сказано, что «по имеющемуся техническому оборудованию цехов завод имеет полную техническую возможность не только выполнить и перевыполнить заданную ему программу по выпуску машин. Однако завод в настоящее время приостановил выпуск машин, главным образом по причинам совершенно неудовлетворительного руководства заводом».

Эта выдержка из (исторического для Ниж. автозавода) постановления ЦК ВКП(б) характеризовала автозавод как бы за I квартал. Но вот уж и II квартал прошел, т. е. НАЗ закончил первое полугодие. Программа не выполнена и наполовину.

Почему молотовцы отстают? Ведь московский сталинский завод, родной брат Нижегородскому, освоил технику автостроения и перевыполнил программу.

Недавно сталинцы приезжали на НАЗ и делились своим опытом большевистской борьбы за автомобиль.

И тогда мы узнаем, что помимо объективных трудностей НАЗ отстает и потому, что на нем недостаточно осуществляются шесть

условий т. Сталина, что на НАЗ все еще свирепствует уравниловка и обезличка. Особенно неудовлетворительно поставлено культурно-бытовое обслуживание рабочих и ИТР и общественное питание.

Это причины общего характера. А в частности? В частности работу главного конвейера тормозит литейная, кузнича и инструментальная.

Большим местом являются поршневые кольца и задний мост.

26 июня из 105 поршневых масляных колец (отлитых 23 июня) забраковано 86 штук. Брак идет по вине литейной серого чугуна. 40 колец дали раковины, 35 штук грубую обработку и 11 штук — прозевот.

Темп сборки машин сейчас всецело зависит от задних мостов. Пробивка рукавов не налажена.

Работу главного конвейера также тормозит и создает ему прямую угрозу положение с механической обработкой деталей в цехе моторов, где на линиях работа стоит из-за отсутствия заготовок и инструмента.

Линия маховика завалена деталями из литейной, но не работает из-за отсутствия инструмента (стоят станки № 110 и 112).

Целый месяц стоит линия поршня из-за поломки станка № 544, находящегося второй месяц у корпусного механика.

Большим тормозом являются и продолжают оставаться передние и задние тормоза. Машины собираются без тормозов и без кабин, выпуск которых прекращен по вине смежных производств.

Все выпускаемые машины недоукомплектованы разными деталями от 12 до 16 штук.

Вот все те «большие мелочи», которые мешают работе главного конвейера, а следовательно и выпуску машин.

Сшедшая вчера с главного конвейера тысячная машина говорит, что НАЗ отстает, НАЗ не выполняет решений партии и прави-

тельства. Опыт Сталинского завода учит НАЗ тому, что секрет победы состоит в умении в новых условиях работать по-новому, в умении социалистический труд применять на социалистических предприятиях, чего нет пока на автозаводе у молотовцев.

Задача на сегодня: использовать опыт большевистской работы завода им. Сталина и в кратчайший срок вывести НАЗ из прорыва.

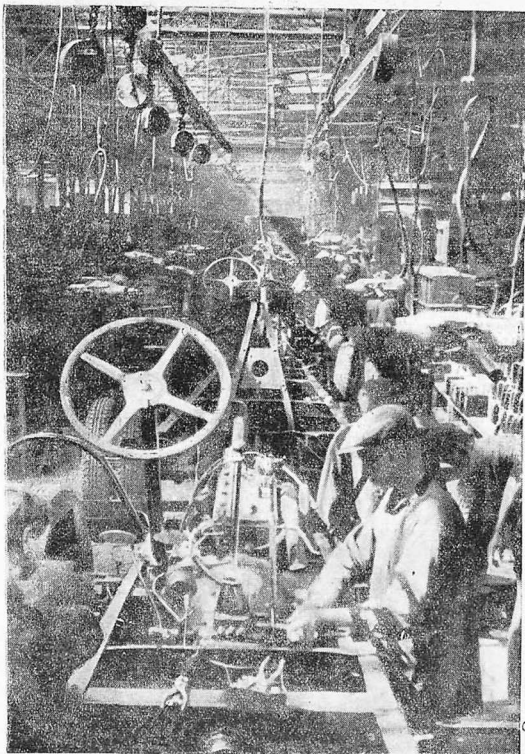
Надо научиться у сталинцев побеждать. Пост. журнала «За Рулем» на автозаводе. НАЗ им. Молотова.

10 июля 1932 г.

А. Кильдюшев

На Нижегородском автозаводе. Главный конвейер

Союзфото



РАБКОРЫ!

Редакция просит при высылке материалов сообщать домашний адрес и указывать имена и отчества.

Корреспонденции должны быть обязательно написаны чернилами и на одной стороне листа.

Испытание нижегородских фордов



Встреча колонны нижегородских автомашин в Москве в Парке культуры и отдыха

Фото С. Шингарева

Нижегородский автозавод и Центральный совет Автодора организовали большой пробег автомашин собственного производства.

Маршрут пробега: Нижний-Новгород—Москва—Тверь—В. Волочок—Валдай—Новгород—Чудово—Ленинград—Луга—Псков—Невель—Витебск—Смоленск—Юхново—Малый Ярославец—Москва—Владимир—Нижний-Новгород.

Только один перечень городов говорит уже о длине этого маршрута. Путь—свыше 3 000 км. В смысле проходимости он является исключительно трудным.

В пробеге, который начался 4 июля, участвуют 7 грузовых полугорючковых машин, 1 шестиколеска, сделанная по нашим чертежам, и 2 легковых машины.

Пробег должен будет показать качество работы Нижегородского завода; машины, участвующие в пробеге, должны отвечать пяти условиям.

Первое условие—прочность и выносливость, второе—проходимость, третье—экономичность, четвертое—динамика, пятое—минимум износов.

6 июля в Москве на Нижегородском шоссе

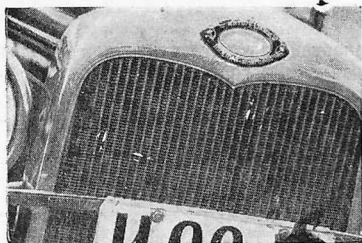
Навстречу колонне нижегородских автомашин на шоссе выехали московские автомобилисты

Фото С. Шингарева.

4. VI 32 r.

ГАЗ ААА





Одна из машин, участвовавшая в пробеге

Центральный и Московский советы Автодора организовали торжественную встречу участников пробега. Нижегородцев встречала колонна автомашин, делегации заводов им. Сталина, Электростроительного, Динамо, Шарикоподшипника и др.

Первый этап—шестая часть пробега—окончен. Машины пришли невредимыми, без единой поломки, кроме... одной. В списке аварий значится лишь легковой Форд, собранный из фордовских частей.

Пробег продолжается. Колонна нижегородских автомобилей с новой маркой—красной советской звездой на радиаторах—ушла на Тверь, Новгород, Ленинград. Им предстоит еще долгий путь. Желаем успеха!

9 июля 1932 г.



Колонна нижегородских фордов на улице Москвы
Фото С. Шингарева

Н. З.

О ПРИТИРКЕ КЛАПАНОВ „ФОРДА“

Фордовская присоска для притирки клапанов в большинстве наших гаражей или не привилась совсем, или привилась плохо. Вместо нее на головках клапанов делаются прорезы или высверливаются углубления, куда укрепляется притирочная лопатка, другим концом закрепляемая в патрон ручной дрели.

Такое «усовершенствование» фордовского клапана часто приводит к тому, что головка клапана разлетается в ослабленном месте. Особенно недопустимым является высверливание углублений для сосков притирочной лопатки; высверливание ослабляет клапан больше чем прорезь.

Преимущество присоски перед притирочной лопаткой заключается в том, что она ставит клапан мягко, без удара, тогда как притирка лопаткой сопровождается сильным стуком. Эти стук, слишком крупный наждачный порошок, который неуклонно применяют в начале притирки, и убеждение, что для успешной работы необходимо прижимать клапан со

всей силой — все это несомненно ухудшает качество работы: рабочая поверхность клапана оказывается испещренной мельчайшими царапинами, ясно видимыми в увеличительное стекло. Присоска дает более правильную и более ровную рабочую поверхность.

Но недостатком присоски является то, что угол поворота, который она дает клапану, значительно меньше угла поворота, даваемого лопаткой, закрепленной в ручную дрель, следовательно, увеличивается время, необходимое для притирки.

Вполне правильным и законным следует считать способ, применяющийся в некоторых автохозяйствах. Стержень присоски отрезается и закрепляется в патрон ручной дрели вместо притирочной лопатки. При этом получается очень простое и очень удобное приспособление.

В. Кананосевич

Ст. Ухтомская

С В О Д К А

по выпуску готовых изделий и запчастей по автотракторной промышленности за июнь 1932 года

по данным группы учета ВАТО

| Наименование продукции | Единиц. измер. | План на июнь | Выработка | | % выполн. месяч. |
|------------------------------------|-------------------|--------------------|---------------------|-------------------------|---------------------|
| | | | С 1 по 30 июня | В том числе за 5 дн. | |
| Завод им. Сталина (б. АМО) | | | | | |
| Шасси АМО 3—4 | шт. | 1 550 | 877 | 160 | 56,6 |
| Запчасти АМО—3 | тыс. руб. | 384,4 ¹ | 318,8 | 37,5 | 82,9 |
| „ АМО—Ф-15 | „ | 228 | 265,7 | — | 90,7 |
| Моторы д/Ярослав. | шт. | 150 | — | — | — |
| Ярославский завод | | | | | |
| Шасси Я-Г-3 и Я-5 | шт. | 110 | 83/116 ² | — | 56,3 |
| Шасси Я-6 | „ | 40 | — | — | 77,3 |
| Запчасти | тыс. руб. | 260 | н/о | — | — |
| Завод № 6 | | | | | |
| Автонасосы АМО-4 | шт. | 46 | 46 | 29 | 100,0 |
| Запчасти | тыс. руб. | 27 | 30,5 ³ | — | 113,0 |
| Зав. моск. автосб. КИМ | | | | | |
| Грузовые Форд АА | шт. | 200 | 1 | — | — |
| По спуску с конв. | „ | — | 102 | — | 51,0 |
| По сдаче на склад | „ | — | 66 | 41 | 53,0 |
| Легковые Форд А | „ | 100 | — | — | — |
| Нижегор. автозавод | | | | | |
| Грузовые автом. Форд АА | „ | 1 925 | — | — | — |
| По спуску с конвейера | „ | — | 360 | — | 18,7 |
| По сдаче на склад | „ | — | 190 | — | 9,9 |
| Моторы | „ | — | 166 | — | — |
| Запчасти | тыс. руб. | 800 | — | — | — |
| СТЗ | | | | | |
| Трактор „Интернационал“ | шт. | 3 100 | — | — | — |
| а) по спуску с конвейера | „ | — | 418 | — | 13,5 |
| б) по сдаче на склад | „ | — | 1 960 | — | 63,2 |
| Моторы для комбайн. | „ | 500 | 854 | — | 170,8 |
| Запчасти без. к тракт. | тыс. руб. | 825,7 | 160,3 | — | 19,4 |
| ХТЗ | | | | | |
| Трактор „Интернационал“ | шт. | 1 916 | — ² | — | — |
| а) по спуску с конвейера | „ | — | 1 159 | 276 | 60,5 |
| б) по сдаче на склад | „ | — | 1 153 | 264 | 60,2 |
| Моторы для комбайн. | „ | 750 | 581 | — | 61,9 |
| Запчасти тракт. | тыс. руб. | — | 72 | 7 | — |
| 1-й ГПЗ | | | | | |
| Шарикоподшип. реальн. | тыс. шт. | 175 | 44,5 | 19,6 | 25,4 |
| 2-й ГПЗ | | | | | |
| Шарикоподш. услов. | тыс. шт. | 350 | 158,2 | 35,3 | 45,2 |
| Сталингр. Краси. Окт. | | | | | |
| Качественная сталь | тонн | 15 700 | 16,115 | — | 66,0 |
| Торговая | „ | 8 700 | — | — | — |

Примечания:

¹ В том числе 3 автобуса.

² По Ярославск. сведения за 29 дней.

³ По заводу № 6 в выпуск запчастей входят запчасти для комбайн. на сумму 12,6 тыс. руб. и в отгрузку на сумму 9 тыс. руб.

¹ Заводу КИМ в число выпуска 102 машины входят 36 машин, на которые только устанавливается мотор.



Приемка автомашин, прибывших с завода им. Сталина на первый участок строительства магистрали Москва—Донбасс

Фото Блохина (Союзфото)

СОВЕТСКИЙ АМО ДОЛЖЕН БЫТЬ ЛУЧШЕ АМЕРИКАНСКОГО АВТОКАРА

На Всесоюзной конференции Автодора по качеству автомобилей АМО-3 и АМО-4

28 и 29 июня этого года в Москве состоялась Всесоюзная конференция по качеству автомобилей АМО-3 и АМО-4, организованная ЦС о-ва Автодор. На конференции присутствовали председатель ЦС о-ва т. Лежава, председатель автосекции ЦС о-ва т. Халепский, представители автохозяйств как Москвы, так и периферии, представители учреждений, научных организаций и автодорожный актив. В фойе была организована заводом выставка наиболее характерных дефектных деталей.

Открывая конференцию, т. Халепский говорит: «Тысячи автомобилей завода им. Сталина уже работают в промышленности, сельском хозяйстве и в Красной армии Советского союза. Сталинский завод, один из первых гигантов пятилетки, в короткий срок освоил сложные процессы производства, готов к массовому выпуску машин в количестве до 100 шт. в сутки. Перед автодорожной общественностью

стоит важная задача — определить, насколько машины завода отвечают требованиям нашего огромного Союза. Сейчас мы хотим организованно собрать этот материал с тем, чтобы способствовать дальнейшему усовершенствованию массового выпуска АМО-3 и АМО-4, которые по существу являются сборным типом машины американского производства, перенесенной на советскую землю. Конференция должна дать той материал, который сейчас нужен для развития массового стандартного выпуска, для того чтобы лучше поставить нашу машину на службу нашему хозяйству.

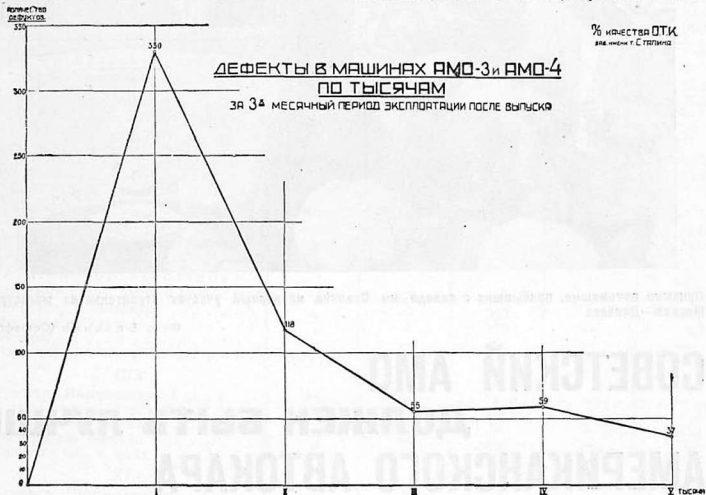
После вступительного слова т. Халепского конференция заслушала доклад представителя п/отдела качества завода им. Сталина т. Андриевского.

Еще до пуска нового производства работники завода поставили вопрос о необходимости всестороннего изучения будущих машин. При п/отделе качества ОТК была организована группа эксплуатационного контроля, которая повела наблюдение за машинами в эк-

«плоатации, установила живую связь с потребителем и научными организациями и стала систематизировать все материалы по техническому состоянию работающих машин. Помимо непосредственного наблюдения за машинами в хозяйствах, завод получает письма, рекламации, жкты о дефектах и дефектные детали. На основе этих материалов на заводе открывается лицевой счет дефектной машины, а больная деталь переносится в карточку деталей с указанием номера машины, с которой взята деталь. Такая система позволяет следить за качеством машин, по мере выпуска. Когда выявляется какой-либо дефект, на заводе принимаются соответствующие меры.

На сегодня выпущено около 7 тыс. машин. За все время получено 1173 рекламаций, от-

той — 19, в пятой — 13. Наиболее характерные дефекты первой тысячи — обрыв конца стержня клапана (неправильная термообработка), разбалтывание крепления вентилятора и обрыв приливов на крышке распределения, порча лопастями вентилятора радиатора, (не были сбалансированы лопасти), расплавление подшипник вала привода водопомпы (перекосяла, пережвачена плоскость блока), заедание поршней и выплавление подшипников шатуна (разжижение смазки вследствие плохой карбюратора), случаи ослабления болта верхней головки шатуна (пользовались гайковоротом, который не по резьбе направлял болт), шум и стук двигателя (не было эталонных шестерен распределения), карбюратор давал большой расход бензина (небрежное изготов-



крыто карточек на 591 большую машину, выявлено 115 больных деталей и 1298 однородных и разнородных дефектов. Для того чтобы иметь правильное суждение о качестве машин, дефекты были подытожены по тысячам машин за трехмесячный период эксплуатации после выпуска. В сводку вошло 5 000 машин и на диаграмме наглядно показано, какое количество дефектов имеет каждая тысяча. В первой тысяче — 333 дефекта, во второй — 118, в третьей — 55, в четвертой — 59 и в пятой — 37. Приведенные цифры и резко падающая кривая диаграммы отражают все трудности, которые преодолевал коллектив завода осваивая на первой тысяче машин сложные процессы нового производства и налаживая улучшение качества машин. Вторая диаграмма показывает, как распределяются дефекты по агрегатам машин, отражая наибольшее количество их в наиболее сложных механизмах, причем и здесь кривая также резко падает.

По двигателю в первой тысяче — 117 дефектов, во второй — 42, в третьей — 15, в четвер-

тое, неправильные размеры и форма диффузора), плохо работал бензонасос (небрежное изготовление и плохое качество диафрагмы).

По радиаторам первая тысяча имеет 71 дефект, вторая — 57, третья — 23, четвертая — 7 и пятая — 2.

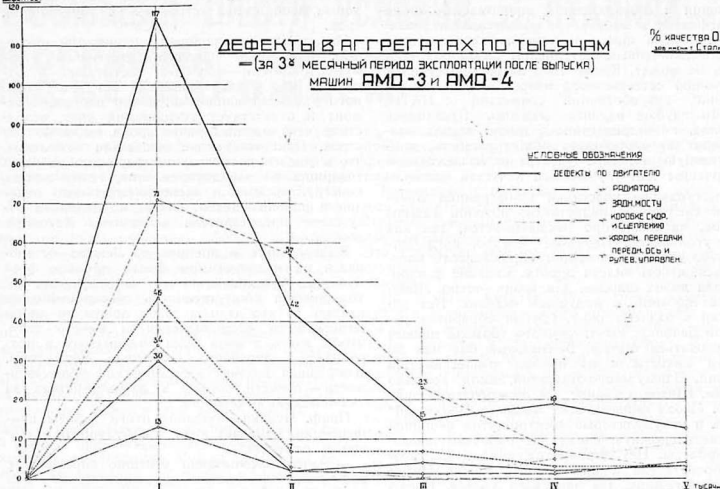
Второй отдел завода плохо изготовлял радиаторы — они кипели и текли. Их стали более тщательно изготовлять, внимательнее принимать и дефекты значительно уменьшились, а начиная с четвертой тысячи перешли на трубчатый радиатор, запроектированный еще до пуска нового производства, но запоздавший из-за задержки в получении иностранного оборудования.

По заднему мосту первая тысяча имеет 46 дефектов, вторая и третья — 7, четвертая и пятая — 3.

Сначала на сборку подавали роликовые подшипники двух фирм. В результате перепутали обоймы. Было несколько случаев слабой запрессовки трубы полуоси и единичный случай,

ДЕФЕКТЫ В АГГРЕГАТАХ ПО ТЫСЯЧАМ

— (за 3^ю МЕСЯЧНЫЙ ПЕРИОД ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОСЛЕ ВЫПУСКА)
МАШИН АМО-3 и АМО-4



когда по недосмотру прошли без закалки 3 цилиндрические шестерни редуктора.

По коробке скоростей и сцепления в первой тысяче 34 дефекта, во второй—3, в третьей—0, в четвертой—5 и в пятой—9.

Дефекты первой тысячи—шум шестерен (перетяжка подшипника), выпрессовывались втулки заднего хода (слаба посадка), и заедали шестерни воздушного насоса на оси (плотная пригонка). По сцеплению—случай неправильной регулировки и поломка отжимной листовой пружины (неоднородная сталь). За счет этих пружин несколько увеличились дефекты на четвертой и пятой тысячах. Сейчас временно перешли на заграничную сталь.

По карданной передаче в первой тысяче 30 дефектов, во второй—2, в третьей—4, в четвертой—2 и в пятой—3.

Здесь свертывались трубы по месту сварки. Когда научились сваривать, дефекты прекратились. По передней оси и рулевому управлению на первой тысяче 13 дефектов, дальше незначительное количество. Здесь дефекты главным образом относятся к плохому качеству импортных подшипников, как ступицы переднего колеса и червяка руля. Был один случай поломки шворня поворотного кулака из-за несоответствующего материала.

Дефекты, которые не вошли в диаграмму агрегатов—это электрооборудование. Здесь плохо обстоит дело с электрощитками, сигналами, сигнальными кнопками и аккумуляторами. В отношении прибора зажигания, динамо и стартера особых нареканий нет (ставится импортное оборудование).

Теперь относительно общих недостатков. Плохо с гидротормозами, которые недоуконплектовываются шлангами и манжетами. Вообще тормоза недостаточно хорошо работают из-за плохого феррод. Картер маховика —

слабое место—сейчас несколько усилен. Только с 1 июля будут ставиться штики под мотор, до сих пор не были готовы штампы.

Нет воздухоочистителей—пробные дали неудачные результаты и теперь переделываются. Нет спидометров и амперметров. Рассыхаются кабины и платформы (их вынуждены делать из недостаточно сухого материала), рвутся вентиляторные ремни. Последние дефекты относятся к поставщикам. С поставщиками неблагоприятно как и с металлом.

Вот список смежных производств, качество продукции которых оставляет желать много лучшего. Здесь может помочь автодорожская общественность. Харьковский завод ГПУ (шайбы, пружины) дает 100% брака. Тульская артель «Спартак» (петли кабин)—75%. Самарский з-д (болты, заклепки)—50%. Резиносбыт—50%. Техстройстекло—40%. Кержачский з-д (задние фонари и фары)—100%. ЗЕТ (сигналы и штики—45%). Леншинур (провода)—25%. «Знамя труда (арматура)—30%. «Красный треугольник» (ферродо, фрикционные кольца)—100%. Фиброкомбинат—30%. Фетро-Фильц (войлок)—40%. ВЭО (лампочки)—75%. Ф-ха Ногина (дерматин)—50%. Понятно, что при таком качестве поставок невозможно выпустить безупречные машины.

Многие из дефектов, которые вошли в диаграмму, относятся к плохому уходу за машинами. В 4-й базе Союзтранса например не налажены мастерские, работает одна молодежь, нет опытных работников, они бегут в шоферы, так как в мастерских тяжелая и ответственная работа, к тому же она хуже оплачиваемая. Это ненормальное положение имеется в большинстве хозяйств и на это надо обратить внимание, как и на подготовку кадров.

Последние тысячи машин значительно улучшились по качеству. Дальнейшее улучшения

будут зависеть в значительной мере от правильной и своевременной информации завода о дефектах в машинах с обязательным указанием номера машины и номера двигателя, так как обезличенным материалом завод оперировать не может. Кроме того завод приступил к изучению естественного износа машин по методике, разработанной совместно с НАТИ, чтобы глубже изучить машины. Закончив доклад, т. Андриевский от имени завода благодарит автодорожную общественность, принимающую активное участие в коллективном творчестве над улучшением качества машин.

Выступавшие участники конференции отметили следующие недостатки: лотолок кабины низок, кабина скоро расшатывается, так как нет угольников. Переднее стекло, когда открыто, утомляет шофера: приходится нагибаться, чтобы видеть дорогу. Сиденье в кабине для двоих широко, для троих—тесно. Ломаются пружины в подушках сидения. Нет решетки к заднему окну. Грубая обработка рулевой баранки. Рычаг ручного тормоза мешает пользоваться шитом. Бензиновый бак мал по своей емкости и из пробки выплескивается бензин. В полу много отверстий, зимой холодно ногам. Шиток в кабине для прикрепления руля слаб. Плоха окраска всей машины. Плохи сигналы и аккумуляторы. Электрощиток непрочен и имеет сложную схему. Не работают маслоконтролеры. Нет амперметра, спидометра, воздухоочистителя и шитков под мотор. Низко сидит багажник для запасного колеса. Плохо изготовлен инструмент, мал комплект, нехватает торцовых ключей. Плохие пресс-тачки и домкраты. Нет приспособления для монтажа рессор. Ломаются кронштейны передних крыльев. Крылья лопаются по кромке (нет заката). Разбалтываются кулаки передних рессор. Передние рессоры очень жестки. Срабатывают шаровые колпаки кардана. Пропускают сайлентки задних колес и плохо работают тормоза. Часто приходится регулировать клапаны. Протираются диафрагмы бензонасоса. Моторы дают неполную мощность. Карбюраторы неэкономичны. Надо ввести экономайзер.

Представитель гаража ВЦИК отметил, что завод до сих пор не провел предложение работников гаража сделать замок под головки болтов для удобства регулировки задних тормозов. Представитель пожарной общественности отметил, что завод сдает для пожарных машин стандартные моторы, которым первые 1000 км нельзя давать полную нагрузку. И вот случился пожар, а пользоваться насосом нельзя, жди пока мотор приработается. Представитель воензема отметил, что на заводе недостаточно развит экспериментальный отдел. Представители ВАТО остановились на отмене формуляров и недостаточной активности потребителей в отношении информации завода о дефектах, что тормозит дальнейшее улучшение машин.

Выступавшие отметили также отсутствие в контролах Авторемснаба запчастей и резины. До сих пор нет каталога на запчасти. Представитель Авторемснаба заявил, что завод не подает по договору детали, в которых ощущается наибольшая нужда. Все представители хозяйств отметили, что машины Амо-3 и Амо-4 вполне пригодны для работы в условиях Союза при наличии дорог, и в основном по своим качествам вполне удовлетворительны, за ис-

ключением отмеченных общих дефектов, которые необходимо устранить в кратчайший срок.

Представители научных организаций высказали пожелание наладить треугольник—завод-потребитель—научные институты—и отметили, что в автохозяйствах нет еще должного ухода за машинами, плохо поставлен ремонт и отсутствует технический учет, вследствие чего машины ранее срока выбывают из строя. Присутствующие высказали сожаление, что в числе участников конференции не было товарища из заводууправления, технического, конструкторского и экспериментального отделов и рабочих цехов. Особо подчеркнули отсутствие представителя коллектива Автодора завода.

Выступавший в прениях т. Лежава остановился на недопустимом факте провала формуляров. Автохозяйства их не заполняли, автодорожная общественность своевременно не взялась за это дело, а завод пошел по линии наименьшего сопротивления и вместо того, чтобы взять в свои руки инициативу и потребовать заполнения—отменил формуляры. Ближайшая задача автодорожной общественности—вести борьбу в автохозяйствах за техническую отчетность.

Проф. Чудаков, подводя итоги работы конференции, намечает пути для будущего развития и отмечает:

— Завод чрезвычайно успешно справился с дефектами и быстро устранил целый ряд грубых ошибок, причина которых лежала в неправильном технологическом процессе. Это наглядно отражается в снижающейся кривой, о которой говорил докладчик. В этом большая заслуга подотдела качества, который смог систематизировать материал и подсказать технической мысли завода правильное решение. Темпы, которые показал завод при развертывании производства в выпуске 70—80 шт. машин в день—это образец для наших заводов и любых зарубежных. Если за последнее время есть снижение производства, то это по причине, лежащей вне завода—недостаток металла.

Теперь второе—советский Амо должен быть лучше американского Автокара. Завод до сих пор не уделял этому делу должного внимания, как и научные институты. Воздухоочистителей нет, карбюраторы—всем известно—негодные. Рессорные подвески плохи. Заводом ничего в отношении подвески не сделано. Надо отметить, что задача введения улучшенных конструкций в машины ведется у нас до сего времени недопустимым темпом. Экспериментальный отдел завода должен быть развит в большей мере, чем сейчас. Кроме того наши институты должны подойти ближе к производству. Работа на заводе любого института должна получить марку завода.

Третий вопрос—это стирка всех машин под одну гребенку. Завод должен выпускать машины, приспособленные как для специальных нужд, так и для эксплуатации в различных климатических и дорожных условиях.

Следующий вопрос—запасные части. Мы приняли номенклатуру, которая не была основана на научном изучении. По ней завод выполняет программу. Мы должны всеми силами осуществить правильную номенклатуру. Насколько я знаю, целый ряд научных организаций занимается этим вопросом.

РЕАЛИЗАЦИЯ ШЕСТИ УСЛОВИЙ т. СТАЛИНА — ПРОГРАММА ПОБЕДЫ НАД БЕЗДОРОЖЬЕМ

Автодорожное хозяйство осталось в четвертом, заключительном году пятилетнего одним из отстающих участков социалистического строительства. Программа экономического достроительства 1931 г. выполнена по Союзу на 73,9%, по специальному строительству на 82%, а по трудучастию населения на 53,4%.

Автодорожные работники, говоря о прорывах на дорожном фронте, обычно ссылаются на ряд объективных причин: недостаток финансирования, отсутствие механиков, плохое снабжение материалами, недостаток рабочей силы и т. п.

Все эти причины являются несомненным тормозом для успешного выполнения программы. Но несмотря на это мы имеем на некоторых участках нашего социалистического строительства показатели успешного выполнения и перевыполнения плана и при этих условиях.

При относительно равенстве общих условий работы (финансирование, снабжение, объем и характер механизации и т. п.) некоторые дорожные организации не только справились с планом строительства 1931 г., но даже перевыполнили план. Так, например Башкирская АССР выполнила план на 172,7%, а Карельская АССР только на 55,6%. Крымская АССР при наличии значительного количества механизмов, инструментов и квалифицированных специалистов выполнила свой план всего на 42%. Ростовская же Татарская республика, гораздо меньше снабженная, выполнила план на 88,5%. Такой край, как Сев. Кавказ, выполнил свою программу всего на 44,4%, в то время как Нижегородский край, Чувашская АССР, Ср-вожский край выполнили план более, чем на 90%.

Работники автодорожного хозяйства в целом еще не провели как следует указания т. Сталина «по-новому работать, по-новому руководить» Шесть исторических условий т. Стали-

на, ставших программой побед для всей нашей промышленности, в дорожном хозяйстве осуществляются недопустимо медленными темпами.

Положение с рабсилой в 1931 г. на дорожных строительствах было крайне напряженное. Наличие рабсилы по отношению к потребности составляло в среднем не больше 35%. Это случилось потому, что Дортрансы припустили к вербовке рабочих с большим опозданием.

На 1 июня имеется 62%. Однако, уверенности в устойчивости этого показателя нет.

Каковы условия для предотвращения текущей рабсилы в дорожном хозяйстве? Жилбытовые условия из рук вон плохи. Наличный жилфонд обеспечивает не больше 28% потребности. При этом дортрансы не приняли в 1931 г. зависящих мер к форсированию строительства жилищ, о чем свидетельствует тот факт, что из ассигнованных на жилстроительство в 1931 г. средств дортрансами использовано: по РСФСР — 48%, по БССР — 54%, по Узбекистану — 25%, по УССР — 45% и по Туркмени — 28%.

Все еще имеет место в дорожном хозяйстве уравниловка в зарплате. Утвержденная ЦК Союза новая тарифная сетка до сих пор не везде введена. Хозрасчетные бригады почти отсутствуют, зато широко процветают, на доработках артельные формы труда (Украинская ССР) со всеми присущими им отрицательными особенностями: уравниловка в зарплате, бесконтрольное «властвование» старшего артели над ее участниками и т. д.

При всей трудоемкости дорожных работ имеющийся в дортрансах крайне недостаточный механический парк используется всего только на 20—50% при нормальном коэффициенте использования в 75%. В основном мы еще работаем лопатой и киркой. Эффективно используется механического парка в до-

Об инструменте. Мы должны вынести решение, чтобы номенклатуру инструмента пересмотреть, уточнить и качество изготовления поднять.

Подсобные производства. Те цифры, которые зачитал т. Андриевский, должны нас весьма опечалить. Мы должны здесь обратиться не так к ВАТО, как к нашим коллективам Автотора, которые имеются на смежных производствах, с предложением зорко следить за выполнением заказов для Амо.

Уход за автомобилем. При любом качестве машины ее можно разбить. У нас еще плохие шоферы и мы принимаем меры для улучшения их квалификации. А вот инструкции, хотя и представляющие сейчас лишь хорошее описание машины в наших условиях, должны быть составлены иначе. Они должны быть подспорьем для шофера, справочником, должны отражать типовые особенности машин и посоветовать как устранить дефекты.

Теперь о резине. Авторемснаб в этом году не получил достаточно резины. Автотор должен резко выдвинуть вопрос о снабжении резиной.

И, наконец, относительно Автотора. Мы проморгали вопросы качества. Мало об этом говорили. Устроили конференцию по этому вопросу. Но развить активность, самостоятельность автоторовцев на заводе и в хозяйствах не сумели. На заводе фактически коллектива Автотора не существует. В отношении учета дефектов, заполнения формуляров и вообще технической отчетности Автотор не проявил никакой инициативы. Мы должны это исправить и настоять, чтобы Цудортранс обязал хозяйства заполнять формуляры. Однообразно наши коллективы на местах должны следить за выполнением этого.

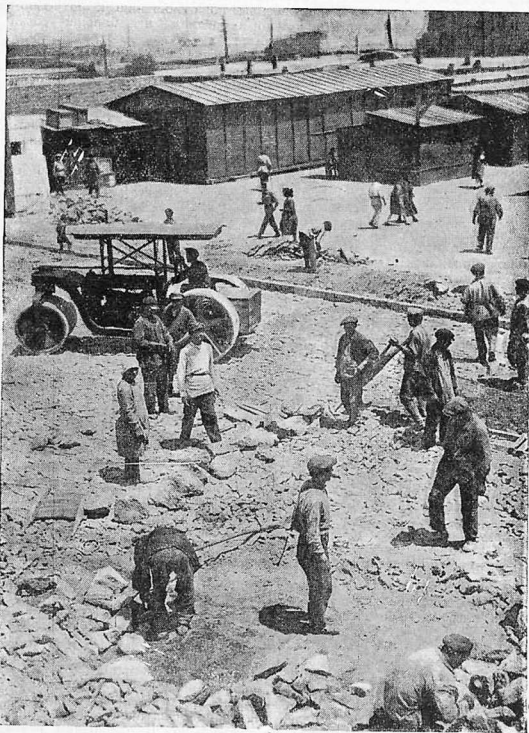
Конференция приняла проект резолюции и постановила все материалы передать на завод.

рожном хозяйстве в значительной степени препятствует то, что состав его на местах случайный, не комплектный.

Проблема кадров в дорожном хозяйстве выступает с особой остротой. У нас не хватает инженеров и техников, десятников и квалифицированных рабочих. Но и те крайне недостаточные кадры инженерно-технических работников, которыми мы располагаем, мы еще не умеем правильно расставить и правильно использовать. Можно ли считать правильной такую расстановку инженерно-технических

жжены в течение дня преодолевать пешком расстояния в десятки километров.

Большая проблема, требующая своего разрешения в дорожном хозяйстве — это вопрос об использовании внутренних ресурсов. Здесь возрастает роль дорожного научно-исследовательского института и его местных отделений по исследованию пригодности местных материалов, а также отходов местной промышленности (доменные шлаки и др.) для дорожного строительства. Особый интерес и значение для дорожного строительства имеет лозунг дорож-



Колхозная торговля в качестве одного из важнейших условий требует хороших дорог к колхозным базарам. В Дзержинском районе в Москве заканчивается строительство колхозного базара. На фото — замощение площадки базара

Фото Пономарева
(Союзфото)

сил, как напр. в Ив.-промышленной области, когда в аппарате 20 инженеров, а на линии 2 инженера; или в Татарской республике, где в аппарате 9 инженеров и 10 техников, а на линии 1 инженер и 12 техников. При этом инженерно-техническому персоналу, занятому непосредственно на строительстве, мешает работать с максимальной пользой отсутствие перевозочных средств и телефонной связи, и руководители работ для осмотра и руководства вынуж-

ного Научно-исследовательского института: «грунт как одежда дороги», т. е. грунт, видоизмененный в одежду различными физико-химическими и технологическими процессами. Успешное осуществление этого лозунга сохранит стране сотни миллионов рублей и значительно ускорит темпы дорожного строительства.

Огромные, едва поддающиеся учету внутренние ресурсы в автодорожном хозяйстве за-

Успешное проведение уборки и хлебозаготовок, широкое развертывание колхозной торговли требуют решительной борьбы за культурную проезжую дорогу

ложены в законе о трудучастии населения в дорожных работах. В 1931 г. вложения в строительство в форме трудучастия, как уже было отмечено, реализованы в размере 153,7 млн. руб., что составило 53,4% годового задания. Реальность планов работ с трудучастием населения с полной убедительностью подтверждает ряд АССР, областей и краев, перевыполнивших свои годовые задания по трудучастию.

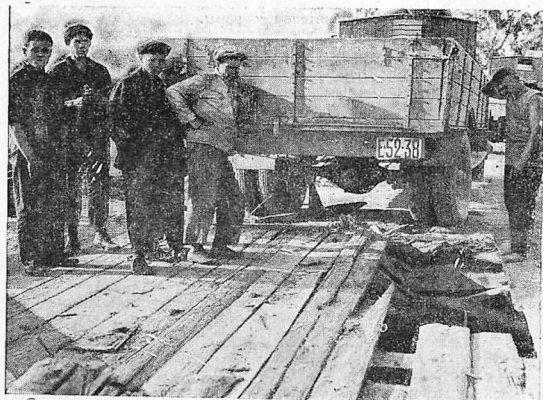
Достаточно сказать, что в Чувашской АССР приняло участие в доррботах больше 80%. Это был поистине массовый поход на бездорожье трудоспособного населения. В 1932 г. трудучастие населения, составляя около половины общих вложений в дорожное хозяйство, по отдельным АССР краям и областям, а в особенности районам является почти единственным фондом строительства. В этих условиях трудучастие приобретает решающее значение в выполнении плана 1932 г.

Внимание и энергия наших дорорганов в текущем году должны быть еще направлены к тому, чтобы «ликвидировать бесхозяйственность, внедрить хозрасчет...» (Сталин).

В отличие от прошлого года в 1932 г. дорорганы имеют утвержденные центром стройпланы. Но план, не спущенный в низы, теряет свое значение и остается на бумаге. Только при условии если каждый агрегат, каждая ячейка дорожного организма будут иметь свой, закреплённый договором план, четко очерчивающий производственное задание, сроки выполнения и размеры финансирования, возможно проведение хозрасчета в дорожно-строительных работах.

1932 год, год завершающий первую пятилетку, предъявляет ко всему народному хозяйству, а в особенности к отставшим его участкам, которым является и автодорожный транспорт, требование о мобилизации всех сил и возможностей для выполнения и перевыполнения программы. Это возможно при неуклонной, непрерывной борьбе за новые методы работы, борьбе за действительное выполнение шести исторических условий т. Сталина, указывающих верный путь к победе

М. Злотник



Горько-мост на Московско-Ярославском шоссе

Фото Панова

ВЫПУСТИМ СОВЕТСКУЮ УНИВЕРСАЛЬНО-ДОРОЖНУЮ МАШИНУ

Мы добились специализации производства дорожных машин. Пять заводов соответствующим образом оборудованы для производства сложных дорожных машин. Они уже выпускают их в значительном, а некоторые машины даже в массовом количестве.

Но вопросы о том, какого качества машины выпускаются, какие типы машин должны в дальнейшем выпускаться,—все эти злободневные вопросы дальнейшего усовершенствования дорожных машин как-то не выходят за пределы конструкторского и производственного отделов Дормашобъединения. Взять например, проект конструкции дорожной машины «Универсаль», предложенный начальником проектно-конструкторского отдела Дормашобъединения т. Леманом. Уже более 3 месяцев как он был принят узким специальным совещанием при Дормашобъединении. Отдельные заводы, как например Кременчугский завод дорожных машин, весьма заинтересовались этой машиной, готовы немедленно приступить к ее производству.

Но об этой машине очень мало знают в Цудортране, не имеют представления в Ц. С. Автодора, ее конструкция еще не подвергалась обсуждению в дорожных общественных кругах, а сам проект конструкции машины лежит где-то без движения, хотя и имеется пожелание совещания специалистов о том, чтобы «в кратчайший срок изготовить общие и групповые чертежи машин».

Эту машину не совсем правильно называют «дорожным комбайном». Комбайн предполагает синтез некоторых механизмов, более механизированные и упрощенные процессы работ комбинированного механизма. Более высокую конструкцию механизмов часто заменяющую ряд механизмов. Задача «универсальной» машины т. Лемана более простая. Устроить на одной раме ряд механизмов, которые лишь отчасти могут одновременно выполнять разные функции при строительстве грунтовых и гравийных дорог. Мысль конструктора такова: сложных дорожных машин у нас пока выпускается немного. Средние и мелкие дорожные хозяйства (колхозы, совхозы и коммунальные хозяйства), не располагающие отрядами различных дорожных машин, могли бы с успехом использовать предлагаемую универсальную машину.

Основная часть машины — шасси. Рама шасси состоит из 2 массивных боковых швеллерных шенкелей, которые путем клепки жестко соединяются с системой поперечин, преимущественно из углового и листового железа, образуя закрытые со всех сторон два проема — передний и задний.

На раме может устанавливаться ящик для перевозки камня, песка, дров, асфальта и др. стройматериалы с общей погрузкой в 2,5 тонн. К заднему проему шасси присоединяется кирковка, которая работает в качестве рутера, разрыхлителя, механических граблей и для кирочки.

Пластина заднего проема, которая является опорной плитой для кирочки, связана угольниками с передним проемом. Двойные втулки

опорной плиты поддерживают вертикально стоящий вал кирочки, средняя втулка служит для направления регулирующего шпинделя кирочки. В центре кирочки навинчивается коробка, в которой находится подъемная шпильная гайка и предохранительная бугерная пружина.

На верхней поверхности остова кирочки находятся две подставки, здесь помещается планштабер. При устройстве к боковым шенкелям рамы двух вращающихся крыльев планштабер применяется как плер и как снегоочиститель. Регулировка планштабером происходит одновременно с кирковкой, посредством его шпинделя. Для того чтобы планштабер в случае надобности мог бы устанавливаться независимо от кирочки, к нему приспособлены 2 маленькие, сходные с кирковальными, регулирующие шпиндели, с предохранительными бугерными пружинами.

При раме машины приспособлены: ребристый каток для разнообразных земляных работ, гладкий каток для укладки новых гравийных и щебенных дорог, а также для ремонта старых — механическая лопатка, которая применяется для всех земляных работ.

Катки могут изготовляться из котельного листового железа (гладкий каток с баластом) или из железных досок и чугунных ободов. Осевой вал, который применяется при гладком или ребристом катке, а также для механической лопаты, имеет с обоих концов по одному подшипнику с втулками, которые предохранены от скольжения. Подшипники сконструированы в виде вращающегося сегментного сцепления. Подшипники таким образом сцепляются на стальном консоле рамы зубьями. Для вращения подшипника, включения и выключения его из сцепления с консолом, каждый подшипник располагается рукояткой, которая при сцепленном состоянии подшипника находится в шарнирном соединении с предохранителем у рамы.

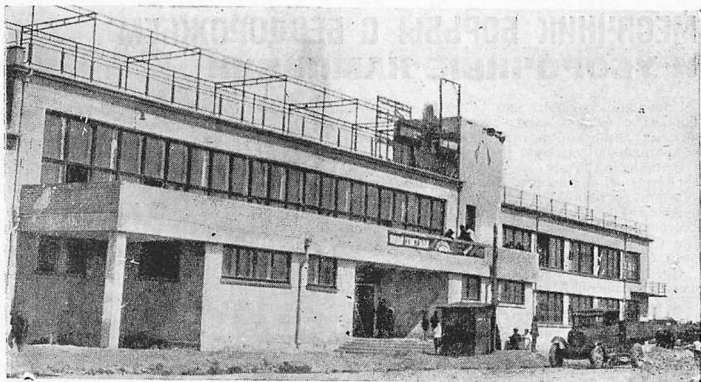
Механическая лопата помещается на подвесах, в которых вращаются укрепленные на боках лопаты ее цапфы.

Перевозка машины намечается колесная (негусеничная) при легком грунте возможна конная тяга, при тяжелом — тракторы от 20 до 50 л. с. Точная стоимость машины еще не определена, ориентировочная — 3 500—4 000 руб. Конструкция имеет в виду за счет экономии металла на раме изготавливать остальные части машины. Проектируемая стоимость наибольшая, если иметь в виду, что одна только механическая лопата «Беккер» стоит 280 руб.

Весь механизм по возможности упрощен. Нет шестерен и шарикоподшипников. Более сложно устройство механизма лопаты, при наличии планетарной системы передач. Вес машины (безлопательной). Она не тяжелее одного катка, выпускаемого Кременчугским заводом.

Необходимо, чтобы проект конструкции универсальной дорожной машины был всесторонне рассмотрен на совместном совещании дорожной секции Ц. С. Автодора и Цудортрана с широким участием автодорожных организаций.

М. Сомов



Клуб в социалистическом городке Нижегородского автзавода

Добьемся решительного перелома в реализации займа четвертого, завершающего

19

В № 12 журнала мы сообщали о том, что Автодор взял на себя обязательство распространить заем четвертого, завершающего года пятилетки среди колхозников, единоличников и неорганизованного населения городов на 10 млн. рублей.

Срок реализации займа короткий. К сентябрю контрольная цифра должна быть выполнена. Поэтому естественно, что автодорские организации на местах должны проводить эту работу форсированными темпами.

Сведения, которые имеются в настоящее время в Центральном совете Автодора, крайне неутешительны. Мы приводим сводку реализации займа по Союзу на 1 июля.

Чрезвычайно низкий процент выполнения задания на 1 июля свидетельствует о том, что автодорские организации не мобилизовали свои силы, не обеспечили должного качества работы, а в некоторых случаях недооценили эту важнейшую политическую кампанию, полагаясь на самотек.

Из 29 организаций общества, имеющих контрольные задания, только 19 включились в практическую работу по размещению займа.

| | Задание в тыс. руб. | Выпол- нение в руб. | Процент вы- полнения |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|
| Среди единоличников . . . | 7 043 | 3 000 | 0,04 |
| „ колхозников . . . | 917 | 3 500 | 0,38 |
| „ сезонников . . . | 1 214 | 4 750 | 0,4 |
| „ неорг. насел. . . | 796 | 137 380 | 17,2 |
| Всего . . . | 10 000 | 148 630 | 1,48 |

Необходимо немедленно добиться решительного перелома. Для этого нужно усилить руководство базовыми звеньями о-ва, шире поставить агитмассовую работу среди колхозников, единоличников и неорганизованного населения городов и решительно повысить темпы работы на основе социальности и ударничества.

ОТ РЕДАКЦИИ: По последним сведениям, полученным из Центрального Совета Автодора, положение с реализацией займа «Четвертого завершающего года пятилетки» среди единоличников, колхозников и неорганизованного населения городов несколько улучшилось, но остается все же крайне неудовлетворительным.

На 10 июля по сведениям 12 организаций (17 организаций до сих пор не представи-

ли никакого материала), заем реализован на 1410 393 р., что составляет 14,1 к общему контрольному заданию, взятому Союзным Автодором.

Необходимо отметить, как недостаток, что автодорские организации, более или менее широко развернувшие распространение займа, делают главный упор на сезонников и колхозников, забывая о единоличнике.

МЕСЯЧНИК БОРЬБЫ С БЕЗДОРОЖЬЕМ И УБОРОЧНЫЕ КАМПАНИИ

Проводимые сейчас по Союзу месячники борьбы с бездорожьем являются одной из важных кампаний, которая должна перерасти в постоянную ударную работу.

В прошлом году по зерносовхозам ЦЧО грейдероанные дороги были в удвоительном состоянии, а в настоящее время они приведены в непроеое для автотранспорта состояние. Это объясняется тем, что по дорогам была разрешена езда на тракторах и до-роги были беспризорными.

Предстоящие зерно- и свеклоуборочные кампании заставляют самым серьезным образом подумать о дорогах, в особенности это касается сахкомбинатов ЦЧО, которые из-за плохих дорог потеряли много новых автомашин: после 5 000—6 000 км пробега эти машины требовали среднего и капитального ремонта.

В течение месячника необходимо прежде всего ликвидировать дорожную обездлику путем прикрепления участков дорог к сельсоветам, колхозам, совхозам и сахкомбинатам. На каждом участке должен быть платный ответственный доруполномоченный.

Дороги районного, областного, республиканского и союзного значения должны иметь дор-

мастеров и путевых сторожей, занятых исключительно дорстроительством, а не совмещать эту работу со строительством гаражных сооружений. Практика показала, что такое совмещение ведет к беспризорности дорог, которыми районные техники или десятники занимаются «постолку посколку».

Пишущему эти строки приходилось работать на дорогах и надо со всей откровенностью сказать, что учет трудоучастия населения поставлен из рук вон плохо; уполномоченные каждый день меняются, определенной формы учета нет.

Такое положение самым отрицательным образом влияло на работающих, на их продуктивность и качество работы и подрывало авторитет дорожных организаций. Поэтому учет трудоучастия населения должен быть поручен определенному платному лицу.

Езду на тракторах по грейдероанным дорогам следует воспретить. А для тракторов устроить специальные везды и сезды к мостам.

Ивж. Б. Николаевский

Ворснж

ГОТОВИМСЯ К УБОРОЧНОЙ КАМПАНИИ

20 Рабочими автодорожских мастерских (ст. Лабинская, Сев.-кавказ. край) проработан вопрос о приспособлении косилки для уборки подсолнуха. Рабочими реконструирована жатка по типу «лобогрейки», которая должна с успехом жать подсолнух одновременно срезая «будылья» и «шляпки». Достаточно одного фордзона или 4 лошадей, чтобы в течение 8 часов убрать 2—3 га, заменяя труд до 30 человек.

Машина частью уже сделана, но сейчас почему то задержка с ее окончанием. Нужно, чтобы автодорожская организация и колхозы района заинтересовались этой машиной. Нужно, чтобы рабочие автодорожских мастерских не затягивали этого дела и приступили к немедленной сборке и окончанию перестройки жатки, т. к. время не терпит.

Б. П.

Ст. Лабинская

ПО СЕВЕРНЫМ РЕКАМ

АГИТАЦИОННО-ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ПРОБЕГ МОТОЛОДОК

В средних числах июля начинается испытательный агитпоход мотолодок по маршруту Архангельск—Котлас—Сыктывкар—Екатерининский канал—Пермь—Оханск—Уфа.

В походе, организованном секцией вездеходного и водномоторного транспорта ЦС Автодора, участвуют 5 мотолодок, построенных на архангельском заводе «Конвейер».

Участники похода пройдут по рекам: Северная Двина, Вычегда, Северная Кельта, Екатеринбургский канал, Южная Кельта, Кама и Белая.

Основные задачи похода—вести разъяснительную работу о развертывании колхозной

торговли, выполнении планов хлебо- и скотозаготовок, организационно-хозяйственным укреплении колхозов; распространять заем четвертого, завершающего года; агитировать за многомиллионный Автодор, испытать конструкцию мотолодок с двигателями собственного производства в длительном походе и исследовать проходимость этого маршрута.

Поезд рассчитан на 43 дня с остановками в целом ряде рыболовных колхозов, лесосплавных хозяйствах и крупных заводах. Моторные лодки снабжены радиоустановками для внутренней связи и связи с Москвой.

О БЕРЕЖНОМ ОТНОШЕНИИ К МАШИНЕ*)

В последнее время в печати появляются сообщения о том, что в наших автохозяйствах, особенно в районных, значительно возрастает процент больных машин.

Рост аварийности и поломок машин объясняют в основном слабыми кадрами. Несомненно у нас недостаток кадров, в особенности инженеров, техников. Много молодых, не имеющих достаточного опыта, шоферов. Но обеспечение кадрами при нынешних темпах развития нашей автопромышленности возможно еще долго будет отставать от роста наших автотранспортных хозяйств. Между тем мы имеем возможность принять кое-какие меры к улучшению состояния наших автохозяйств и сейчас.

Если наши гаражи до некоторой степени и овладели сдельщиной в отношении эксплуатации отдельных автомашин, то большинство из них в формах сдельной эксплуатации не предусматривало качественного содержания и сохранности машины. Эти элементы в большинстве гаражей обойдены.

Введение сдельно-премиальной системы окантовывает обычно максимальное использование машины с точки зрения тоннокилометров, погрузочно-разгрузочных работ, экономии на горючем, смазочном, резине, простое в гараже, пути, ремонтах и проч. Уход же за машиной и охранение ее нигде не фигурируют.

На первый взгляд кажется, что премии за уменьшение простоев машины должны были бы способствовать лучшему сохранению машины. На деле это—однобокость, которая может повести к хищническому использованию машины.

При такой системе шофер и обслуживающие бригады заинтересованы в поддержании только эксплуатационных способностей машины до более или менее значительного ремонта (среднего, капитального). Какой промежуток времени, какой пробег даст машина до ремонта,—это их мало интересует, так как вышедшая в ремонт машина выпадает из орбиты эксплуатационной части гаража и переходит в ремонтную мастерскую. Сдача машины в ремонт прекращает действие сдельно-премиальной оплаты. Это один из факторов, удерживающий пробег машины до ремонтов на чрезвычайно низком уровне (15—20 тыс. капит. ремонта).

Расширение прогрессивно-премиальной оплаты и распространение ее на сохранение машины не представляют особых затруднений. Можно для разных систем и марок машин принять предельные средние нормы пробега до ремонта, хотя бы в такой форме:

| | Я-5/6 | АМО-2/3 | Форд-А | Форд-АА |
|-----------------------|--------|---------|--------|---------|
| Пробег до средн. рем. | 18 000 | 18 000 | 22 000 | 20 000 |
| Пробег до капит. рем. | 36 000 | 36 000 | 45 000 | 50 000 |

Это нормы для новых машин до первого ремонта. После первого ремонта эти нормы

должны быть понижены для второго ремонта на 10%, для третьего на 20%.

Затем надо ввести премиально-прогрессивную оплату для шоферов и бригад текущего ремонта (при гаражах) за выполнение этих норм в любых вариантах.

Дополнение системы сдельной оплаты оплатой за сохранение качества должно будет дополнить хозрасчет и несомненно дать благоприятные результаты.

Это лишь одна из мер.

Одновременно необходимо в гаражах повседневно и упорно внедрять в сознание шоферского молодняка все те элементарные, но абсолютно необходимые правила ухода за машиной, которые влияют на общее состояние и сохранность машины. А этой работы с молодыняком в наших гаражах в должных размерах не ведется. Необходимо ежедневно наблюдать и проверять шоферов и ремонтные бригады. Учить их самим проверке машин. Это—задача административно-технического персонала гаража и общественных организаций, в частности Автодора.

Машина требует для сохранности систематического выполнения целого ряда «мелочей»

Основные моменты этих «мелочей» следующие:

1. Смена смазки в моторе коробки скоростей и дифференциале. В гаражах средней мощности (на 50—70 машин) производится неаккуратно и нерегулярно. Да и нормы смены, даваемые руководителями к нашим машинам, требуют просмотра.

Так руководство по уходу за машиной АМО-3 рекомендует менять смазку в моторе через 15 дней (вообще не мера); средний пробег взят в 100—150 км, т. е. менять масло рекомендует после пробега в 1500—2250 км. Смена смазки в дифференциале через пробег в 8000 км; смена смазки в коробке скоростей—5000 км; при этом указывается, что дифференциал и коробку скоростей следует наполнять смесью в 50% автала и 50% тавота.

Форд в своем руководстве рекомендует менять масло в моторе после пробега машины в 500 миль или 875 км; в коробке скоростей и дифференциале—после пробега 3000 км.

Здесь следует учесть, что эти нормы даны для американских масел для мотора и специальных тавотов и вазелинов для дифференциала и коробки скоростей. Наши же масла и смазочные материалы по качеству уступают американским и по существу они должны меняться в машине чаще.

Смена масла в моторе должна производиться не реже, чем после пробега в 1000 км; в моторах, которые снабжены пылесосами и масляными фильтрами (Я-5, АМО-2—3), после первоначального капитального ремонта через 800 км. В коробке скоростей и дифференциале через пробег в 3—4 тыс. км и они по сути должны были бы наполняться вискозином.

Естественно смена смазки должна сопутствовать обязательная и тщательная промывка агрегатов.

*) В порядке предложения.

При аккуратном выполнении этих норм мы сможем предупредить преждевременную изнашиваемость отдельных частей и агрегатов машины.

Во многих гаражах этой «мелочи» не уделяется достаточного внимания. Повидимому здесь не уясняют себе того колоссального значения, которое оказывает своевременная смена масла на отдельные механизмы машины.

Небрежная смена смазки для внутренних частей машины, например мотора, ведет к преждевременному износу цилиндров, вала, подшипников. Имеются машины с разбитой цилиндры после пробега в 20—25 тыс. км.

Такой дефект в районных мелких гаражах от промышленных центров почти несправим. Расточка и шлифовка цилиндров, снятие эллипсов с вала может быть произведена только специальными приспособлениями или на специальном станке, которых небольшие наши автохозяйства иметь не могут. Таким образом новая машина после пробега в 20—25 тыс. км начинает ремонтироваться, меняются кольца, в крайнем случае поршни и все же она «не тянет». Отсюда учащаются простои, ремонты, и процент больных машин по нашим гаражам летит вверх.

Туже с коробкой скоростей и дифференциалом при недостатке запасных частей.

Легковой «Форд» при аккуратной и частой смене масла дает в эксплуатации прекрасные результаты. В отдельных случаях, когда мало менялось после пробега в 800 км и было бережливое отношение к машине, она пробегала 65 тыс. км при смене лишь одного комплекта поршневых колец. При вскрытии мотора машины оказалось, что этот мотор совершенно свободно мог сделать еще 10 тыс. км, настолько все его части были сохранены. Такая же картина получилась при вскрытии коробки скоростей и дифера. В общем машина вышла в первый капитальный ремонт только после пробега в 65 тыс. км. Правда, в процессе ее эксплуатации за ней был поставлен хороший уход (за кузовом, шасси и проч.).

2. Аккумулятор, в нашей практике работает 6—7 месяцев, редко год. Между тем он свободно может проработать до 1½ лет. Стоит лишь внимательней отнестись к уходу за ним. Раз в неделю осматривать, доливать

дистиллированной водой и т. д., проверить электротит.

3. Резина. До сего времени у нас бывают случаи, когда из гаражей выпускаются машины либо с недокаченными, либо с перекаченными покрышками. Проверка давления в покрышках в большинстве производится только при заправке резины. Гаражи не учитывают резкую перемену погоды, которая ведет к ослаблению или же превышению давления, большинство из них не имеют манометров (ручных). Между тем покрышки должны были проверяться если не ежедневно, то во всяком случае раз в два дня.

4. Общая смазка шасси производится не регулярно, что совершенно недопустимо.

5. Рессоры. За рессорами у нас в гаражах ухода нет. Очень редкий гараж производит смазку между листами. В Америке, например, употребляют для рессор специальные чехлы из клеенки с внутренней войлочной промасленной прокладкой. Нам же нужно было бы только периодически хотя бы раз в 3 дня промазывать их хоть тем же опработанным моторным маслом или смазкой, сменной из коробки скоростей и дифера.

6. Общая подтяжка машины. обязательно должна производиться периодически аккуратно. В наших гаражах это делается в тех случаях, когда обойтись без подтяжки какой-либо части уже нельзя.

Вот основные мелочи, которым гараж (эксплуатационная часть) должна уделять побольше внимания и бесперебойно выполнять, не ожидая постановки машины в просмотровый ремонт. Эти мелочи должны исполняться бригадами текущего ремонта при гаражах и частью самими шоферами.

Соответствующий график, вывешенный в гараже на видном месте даст возможность, с одной стороны, администрации гаража распределить работу по уходу за машинами на каждый день. Ремонтным бригадам он будет служить руководством для выполнения работ, шоферам, заинтересованным в сохранении машины, позволит проверить произведенные работы над машиной.

Эти «мелочи» при серьезном к ним отношении должны серьезно влиять на снижение процента больных машин в наших гаражах.

Б. Авдеев

ХРОНИКА МИРОВОЙ АВТОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

Новый грузовик «Ганомат». Германская фирма «Ганомат» выпустила новый тягач с двигателем, работающим на жидком топливе, развивающем 48 л. с. Максимальная скорость троллея 32 км. Полная нагрузка до 20 т. В кабине для водителя помещается 5 человек. Грузовик предназначен преимущественно для перевозок на дальние расстояния.

Ситроен и Крайслер. Ситроен ведет переговоры с Крайслером о покупке лицензии на применение системы «плавающей подушки» мотора.

Последние потуги. «Дженерал-Мотор» скупил остатки акций фирмы «Опель» (около 20%).

Бетонные дороги в Англии. В течение 1931 г. Англия построила около 700 км бетонных дорог. Последнее достижение в этой области окраска дорог в бледно-желтый, красный и зеленый цвета.

Увеличили скорость. В Германии недавно городской предельная скорость 30 км в час была заменена 40-километровой.

Грузовик «Заурер». Швейцарская фирма «Заурер» выпустила грузовик с 4-цилиндровым двигателем при 2400 об/мин. Двигатель развивает 53 л. с. Интересно, что количество оборотов может быть повышено до 3600 об/мин, благодаря чему двигатель может быть установлен на легковом автомобиле.

Конгресс автомобильных инженеров. Французское интернациональное бюро конструкторов-автомобилистов созывает в октябре мировой конгресс, на котором между другими вопросами будет обсуждаться проблема конкуренции ж. д. и безрельсового транспорта. Пресные конгрессы (с 1924 по 1928 г.) созывались в Детройте, Нью-Йорке, Лондоне и Риме.

Новый пробег грузовых автомашин по Сахаре. В нынешнем году организуется пробег грузовиков, работающих на тяжелом топливе, для определения возможности регулярного сообщения между Северной и Западной Африкой. В конкурсе будут принимать участие 4 фирмы: «Берлине», «Слаффин», «Рено» и «Заурер». Маршрут в 6150 км предполагается пройти в течение 45 дней. Пробег, повидимому, имеет и военные цели.

Подготовка кадров автороботников на Северном Кавказе

С каждым годом число автомобилей растет и требует для его обслуживания соответственного обученного и воспитанного технического персонала.

Результаты недооценки самими автохозяевами всей серьезности вопроса подготовки автокадров отражаются не только на чрезмерной себестоимости измерительной работ и невыполнении трансфинплана, но и на высокой аварийности.

На Северном Кавказе подготовка шоферов ведется почти всеми ведомствами, имеющими автомашины. Наши автомобильные вузы еще не могут удовлетворить спроса на высококвалифицированную силу, и на местах руководители отдельных хозяйств вынуждены за любого предлагающего свои услуги автороботника, нередко шофера 3-й категории, доверяя ему ведение занятий по специальным дисциплинам. В большинстве занятий ведутся лекционным методом, без активной проработки на соответствующих деталях, а в лучшем случае — на устаревших экспонатах, подлежащих сдаче Рудметаллторгу.

Подготовке преподавательского персонала для курсов следует уделить большое внимание. Для этого необходимо, чтобы Цудортранс заинтересовался преподавательским составом курсов и кружков. Нужно организовать специальные курсы по подготовке из опытных шоферов 1-й и 2-й категории инструкторского персонала, и, как временная мера, привлекать студентов старших курсов автодорожных институтов.

Северный Кавказ, являясь индустриально-аграрным районом, ощущает острую необходимость в хороших шоферах в связи с ожидаемым завозом в этом году автомашин. Союзтранс имеет в Ростове на Дону свой учебный комбинат, довольно прилично оборудованный и выпускающий шоферов, авторемонтный персонал, инструкторов и механиков. Союзтранс развертывает сеть своих учебных заведений и на периферии, затрачивая на это дело значительные средства. Союзтранс сумел получить своевременно все имущество и помещения бывшей Краевой автомобильной школы и «Установки» и таким образом его учебная работа развивается нормально. Что же касается систем Зернотреста, Трактороцентра, кооперации, связи, коммунального хозяйства, Здравотдела, Центроспирта, ДТФ и мелких автохозяйств, то они не только не обеспечивают необходимыми кадрами, но и не уделяют должного внимания этому вопросу, хотя Зернотрест и Трактороцентр получают по плану значительное количество новых машин.

В начале этого года Крайавтодор неоднократно

предлагал свою помощь Зернотресту и Трактороцентру по подготовке кадров. Одновременно началась полная реорганизация всей учебной работы Автодора на Северном Кавказе; были привлечены специалисты, изменены формы и методы преподавания и т. п.

Однако желание Автодора оказать реальную помощь сельскому хозяйству и промышленности края не было использовано руководителями этих организаций, несмотря на имеющиеся постановление Краевого исполнительного комитета. Зернотрест после неоднократных переговоров отклонил предложение Автодора, заявив, что он сам «как-нибудь» справится в этом деле, а Трактороцентр, оказавшись после представления ему сметы 4-месячных курсов шоферов (где себестоимость обучения — всего лишь... шесть рублей с человека (!)). Что мыслили себе авторы шестирублевой сметы и задумывались ли руководители Трактороцентра над вопросом, сколько будет им стоить в процессе эксплуатации этот «шестирублевый шофер»...

Автодор имеет курсы, которые готовят по единому плану квалифицированную рабсилу в 18 учебных точках края, а кружки служат для распространения среди трудящихся автомобильных знаний в порядке политтехнизации. Таким образом на Северном Кавказе уточнена целевая установка курсов и кружков в системе Автодора. Курсовая сеть Северокавказского крайсовета Автодора объединяет 18 городов и должна подготовить в этом году 4 250 человек на курсах, 12 635 человек по заочному обучению.

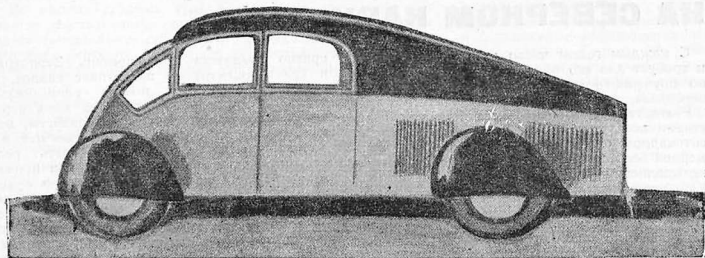
Кружковой сетью охвачено на Северном Кавказе 90 районов, где по плану предусматривалось пропустить автомобильистов, трактористов и дорожников 31 805 человек. На сегодняшний день план выполнен лишь на 30%. Реализовать постановление Краевого исполнительного комитета о передаче Автодору машин, прошедших свой амортизационный срок, не удалось. Краснодарский гортрамвай на просьбу Автодора передать ему по себестоимости старую автомашину, откровенно заявил, что хозрасчетные соображения вынуждают проивзвести «кое-какой» ремонт и продать ее за пару тысяч, чем получить от курсов несколько сот рублей. Подобные разговоры приходится слышать всюду. Органы Цудортранса должны дать твердую установку местам о восприятии подобных операций и безоговорочно предложить передать вышедшие из эксплуатации машины учебным заведениям.

С. М.

Ростов на Дону

Автодорожные организации должны дать автопарку сотни тысяч политически грамотных квалифицированных водителей

Сопротивление воздуха и форма автомобиля



Общий вид специального обтекаемого автомобиля, сконструированного для опытов инж. Тейтженса

В настоящее время при конструкции всех видов быстроходного механизированного транспорта придается большое значение профилированию внешних форм.

Несмотря на большие изменения во внешней форме современного автомобиля в сторону придания ему более удобообтекаемых форм для уменьшения добового сопротивления воздуха и воздушного завихрения, далеко не все возможности здесь использованы. В одном из последних номеров французского журнала „La Pratique Automobile“ помещена статья начальника исследовательского аэродинамического отделения электрической компании Вестингауза, О. С. Тейтженса, которая даже при самом критическом подходе не лишена интереса и внимания.

Автор указанной статьи был специально приглашен в Америку фирмой Вестингауза для работ в области аэро-динамических изысканий на железнодорожном транспорте, в частности по линии электровозов. Проводимые им параллельные испытания на автомобилях показали следующие результаты.

Для достижения скорости 50 миль в час (1 миля — 1,609 км) современному автомобилю нужен мотор, мощность которого была бы около 30 л. с.

При соответствующем профилировании всех форм машины указанная скорость достигалась автомобилем при мощности мотора в 8 л. с. Дальнейшие соотношения потребной мощности для обыкновенного автомобиля и автомобиля удобообтекаемой формы будут следующие:

| | | |
|-----------------------|---------------------|----------|
| 60 миль в час (96 км) | обыкновен. авт. | 42 л. с. |
| 60 " " " | (96 ") профилир. | 9 " " |
| 70 " " " | (112 ") обыкновен. | 62 " " |
| 70 " " " | (112 ") профилир. | 11 " " |
| 80 " " " | (128 ") обыкновен. | 90 " " |
| 80 " " " | (123 ") " " | 26 " " |
| 90 " " " | (144 ") " " | 121 " " |
| 90 " " " | (144 ") профилир. | 40 " " |
| 100 " " " | (160 ") обыкновен. | 165 " " |
| 100 " " " | (160 ") профилир. | 46 " " |

В заключении своей статьи, Тейтженс указывает, что только 14% чистой мощности затрачивается автомобилем на преодоление трения колес о дорогу и развитие инерции, а остальные 84% уходят на сопротивление воздуха.

Несмотря на ссылки Тейтженса на многочисленное количество опытов, подтверждающих указанные цифры, к последним нужно подходить с большой осторожностью, так как сразу бросается в глаза значительно повышенная мощность моторов для обыкновенных автомобилей, указанная Тейтженсом для заданных скоростей. Тем не менее значение удобообтекаемых форм для автомобиля оспаривать не может, и постановка соответствующих работ в наших научно-исследовательских автомобильных институтах, даже при более скромных положительных результатах, дала бы многомиллионную экономию нашему Союзу.

Л. Соболевский

Растительные масла как топливо для автодизеля.

Готовясь к будущей войне и стремясь освободить себя от нефтяной зависимости, Франция продолжает вести упорные работы по применению растительных топлив для своего автотранспорта.

Несколько месяцев тому назад в Париже состоялся ряд пробных пробегов грузовиков с двигателями типа Дизеля на различных сортах растительных масел, вырабатываемых в французских и африканских колониях.

Пробег дал по сообщениям французской печати положительные результаты и было установлено, что в случае каких-либо затруднений с получением нефтяного топлива (война, блокада) Франция может рассчитывать на растительные масла как топливо для своих автодвигателей. Однако применять подобное топливо в обычной обстановке признано нерациональным ввиду его дороговизны.

Г. Г.

СЕРВО-УПРАВЛЕНИЕ БОШ

В дополнение к существовавшим ранее серво-тормозу (действующему при помощи разряжения) и серво- сцеплению, значительно облегчающим работу водителя при торможении и выключении сцепления, прибавилось еще серво-управление системы Бош.

Собачки, ограничивающие этот люфт, являются электроконтактами. При повороте руля, скажем, влево включается левый контакт, открывающий в распределитель Е клапан Н, сообщающийся с резервуаром разряжения Д и клапан Е, сообщающийся с ат-

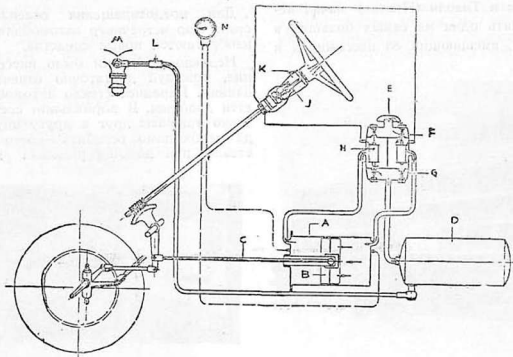


Схема серво-управления Бош. А — цилиндр управления (серво-цилиндр), В — поршень, С — шатун (штанга управления), Д — резервуар разряжения, Е — распределитель, Ф — клапан атмосферного воздуха, Г — клапан, сообщающий распределитель с резервуаром, Н — клапан, сообщающий распределитель с серво-цилиндром, И — контакт, К — механизм включения, L — обратный клапан, М — всасывающий трубопровод, N — вакуумметр (измеритель напряжения)

Преимущество его перед нормальным управлением заключается в том, что оно принимает на себя все физические усилия, необходимые для поворота колес, особенно на тяжелых машинах, и оставляет водителю лишь поворачивание рулевого колеса до нужного предела. Кроме того серво-управление позволяет поворачивать колеса автомобиля при остановке без риска срыва нарезки, что увеличивает возможности маневрирования. В случае порчи механизмов серво-управления управление без каких-либо затруднений становится обычным.

Серво-управление по описанию немецкой автопечати действует следующим образом: рулевое колесо и сама рулевая колонка соединены не наглухо, а с небольшим люфтом, так что рулевое колесо проходит несколько миллиметров прежде чем начнет поворачивать-

мосферой. Благодаря получившемуся в левой части серво-цилиндра А разряжению, поршень В движется влево (под давлением атмосферного воздуха) и толкает рычаг С, приводящий в движение рулевую сошку. Рулевое колесо при этом поворачивается. В нужный момент водитель останавливает его. При повороте вправо происходит тот же процесс, но в правой части серво-цилиндра.

Резервуар разряжения Д все время соединен с связывающим трубопроводом М, который и создает разряжение.

Надежность серво-управления и независимость от него других механизмов автомобиля, в частности самого управления, позволяют считать установку его на тяжелых (в особенности шести и многоколесных) грузовиках целесообразной.

Ю. Д.

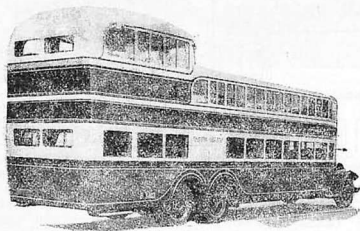
ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

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

Подписку сдавайте местной почте не позже установленного ею срока

НОВЫЙ ТРЕХЭТАЖНЫЙ АВТОБУС

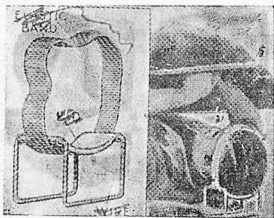
Между Римом и Тиволи (Италия) начал недавно курсировать один из самых больших в мире автобусов, вмещающий 88 пассажиров и 180 кг багажа.



Для уменьшения веса он построен из дюралюминия, применявшегося только в аэропланах. Длина автобуса 12 м. В нем имеются специальные отделения для курящих и багажа.

ОПОРА ДЛЯ ГОЛОВЫ

При работе под автомобилем у шофера обычно затекает шея, что влечет за собой быстрое утомление.

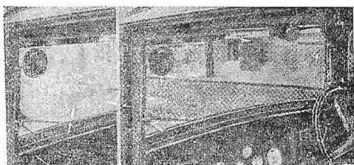


Предлагаемая опора для работы под машиной состоит из изогнутой под прямыми углами толстой проволоки и наложенной на нее сверху полосы эластичного материала из старой камеры или кожи, одеваемой на лоб. Эта опора не мешает свободе передвижения с места на место.

АВТОСТЕКЛО, МЕНЯЮЩЕЕ ЦВЕТ

Для предотвращения ослепляющего действия фар встречного автомобиля, солнца и т. п. изобретаются новые средства.

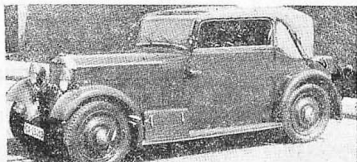
Недавно в Англии было внесено предложение, пожалуй достаточно отвечающее требованиям. Переднее стекло автомобиля выполняется двойным. В нормальном состоянии стекла тесно прижаты друг к другу пружинами. Когда необходимо ослабить светопроницаемость стекла, при помощи рычажка, приводится в



действие небольшой насос, наполняющий этой жидкостью пространство между стеклами, раздвигающимися под давлением. В зависимости от необходимости можно подавать в насос жидкости различных цветов (из разных резервуаров). При отпускании рычажка пружины сжимают стекла, и жидкость возвращается в резервуар.

ШИРОКОЕ ПОЛЕ ЗРЕНИЯ ДЛЯ ШОФЕРОВ

Современные конструктора в погоне за изяществом форм и обтекаемостью машины забыли о целом ряде необходимых условий для нормальной работы водителя. Одно из этих условий—большое поле зрения. В связи



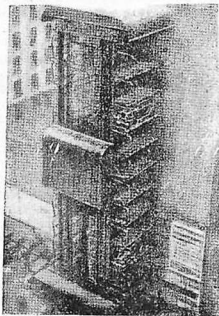
с понижением машины оно уменьшилось до минимума. Немецкая кузовная фирма Ауер предполагает выполнять переднее стекло гнутым и занимающим часть крыши. Таким образом облегчается наблюдение за сигналами, дорожными знаками и т. п.

ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

■ НОВЫЙ ЧИКАГСКИЙ ГАРАЖ ■ КИНО-ТЕАТР НА КОЛЕСАХ

Ограниченность площади в американских городах заставила техническую мысль искать выхода в строительстве гаражей, наиболее экономичных мест.

В Чикаго удалось оригинальным образом разрешить задачу. Выстроенный недавно в одном пункте города с большим движением гараж на 48 машин помещается на площади двухавтомобильного гаража.



Гараж имеет высоту 14 этажей и состоит из бесконечной цепи площадок для автомобилей.

Любая площадка может быть при требовании опущена в 1—2 минуты.

Вес гаража—66 т. Все операции подъема и спуска машин производятся автоматически.

Для обслуживания маленьких городков и ферм в Америке, по калифорнийским дорогам разезжает построенная недавно кинопередвижка, установленная на 100-сильном грузовике, и оборудованная проекционным аппаратом, промкоговорителем и экраном.



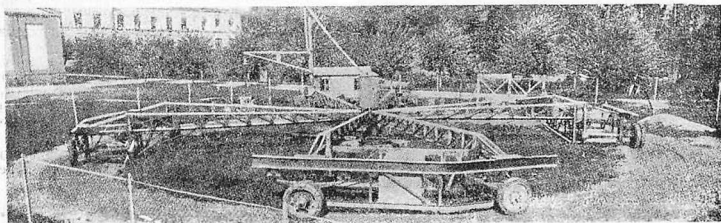
Кино-проекционная будка помещается непосредственно над кабиной шофера. Кроме нее, в автомобиле имеется маленькая кухня и электрическая печь, комната для умывания и столовая. Экран находится сзади.

■ ИСПЫТАНИЕ ВЫНОСЛИВОСТИ ДОРОЖНЫХ ПОКРЫТИЙ

Дорожным институтом Карлсруэ (Германия) установлена громадная машина—«карусель» для испытания прочности и предельной нагрузки различных дорожных покрытий.

Машина состоит из четырех треугольников, соединенных между собой вершинами в центре круглой лужайки и заканчивающихся четырьмя двухколесными тележками. Испытуемая дорожная одежда укладывается вокруг

лужайки узким кольцевым тротуаром, по которому непрерывно разезжают тележки, при водимые через треугольники в движение электромотором. В определенные периоды проверяется степень изнашиваемости дороги, и колеса заменяют более тяжелыми или легкими. Время от времени одна дорожная одежда заменяется другой, подлежащей испытанию.



РАБСЕЛЬКОРЫ-АВТОДОРОВЦЫ ПИШУТ

МЕСЯЧНИК ШТУРМА ПОДШИТ К ДЕЛУ

Автотранспорт брижковского строительства, недовыполнивший план за первые 5 месяцев с. г., должен был в летние месяцы не только выполнить, но и перевыполнить план и покрыть недобор, образовавшийся в первые 5 месяцев.

Ясно, что эту задачу можно выполнить лишь при условии форсирования работ по оздоровлению автопарка, мобилизации внимания широких масс вокруг вопросов улучшения качества и увеличения количества ремонтов.

Что же сделала транспортная организация брижковского автопарка? Ничего.

Получив директиву о месячнике, администрация местного транспорта приказом создала комиссию из разных представителей. Месячнику штурма не был придан массовый характер. Приказ был разослан по всем инстанциям и подшит к делу.

Администрация и рабочком автобазы считают, повидимому, такое положение вполне нормальным. Им некогда заниматься штурмом.

Ясно, что такими методами работы не будет создан стимул к выполнению основной части плана в летние месяцы.

Мы ждем от администрации и рабочкома автобазы ответа, когда они по-боевому примутся за работу.

ПЕНЗЕНСКИЙ АВТОДОР РАЗВЕРТЫВАЕТ РАБОТУ

Автодор по гор. Пензе насчитывает 11 коллективов с числом членов Автодора 2500, а по селам—5 коллективов с числом членов 405 чел.

В основном Автодором за этот год сделано следующее:

В январе были посланы уполномоченные по подвозке лесоматериалов, необходимых для ремонта дорог и мостов. Кроме того, по городу и по району с 20 июня по 20 июля объявлен месячник по дорожному строительству совместно с городским комсомолом. Намечено провести массовый субботник для исправления дорог и мостов. Работами будут охвачены следующие пункты: Пенза—Ахуны, Пенза—Селикса, Бессоновка, Н. Черкаassy, Терновка, Кривозорье и Веселовка. Субботник будет проведен с трудучастием населения.

В помощь большевистской весне по Пензенскому району были высланы уполномоченные на молотобу, в конно-слободской участок, где работа производилась в течение 15 дней.

Кроме того Автодор ведет работу по военному автодорозовцев. Так, например, в февралю с. г. были организованы курсы военнорезервированных шоферов на 120 человек. Сейчас слушатели курсов теорию закончили и приступают к практическим занятиям. На 25 июля назначен выпуск водителей машин. 19 человек вневойсковиков, обучающихся автоделу, были посланы в лагерь для изучения военного дела и продолжения учебы.

После выпуска Автодор намечает прием слушателей 2-го выпуска.

С. Ремизов

СТАВРОПОЛЬ В СПЛОШНЫХ УХАБАХ, ЭТОГО НЕ ЗАМЕЧАЕТ АВТОДОР

Гор. Ставрополь насчитывает 63 улицы и переулки, из них главных магистралей для автомобильного транспорта—15. Дороги по городу представляют следующую картину: зарегистрировано мелких ухабов—44, крупных—40 и 10 совершенно невозможных для проезда оврагов. Есть и такие улицы, переулки, по которым не только автомобилям, но и телегу и пешеходу пройти нельзя.

Нужно ли говорить о дорогах на селе, имея такую картину в городе.

Вот уже третий год как строят дорогу в Ставрополь—Старомарьевка и никак не могут выстроить. Техник сидит, составляет сметы, а общественность, особенно автодорская, вопросом дорожного строительства не занимается.

Решение партии и правительства, очевидно, не дошло до ставропольских заправил, а ведь там все ясно сказано.

Ставрополь

С. М.

Ст. Гринцевое Моск.-Нурской ж. д. **В. А.**



Ударница трактористка, комсомолка тов. Мельник, (Беддичевская МТС, Беддичев)

Фото Г. Вядро

МУРМАНСКИЙ АВТОДОР ВСЕ ЕЩЕ НЕ ПЕРЕСТРОИЛСЯ

Автодорожская организация Муромского района Нижняя существует с июля 1928 года и в настоящий момент насчитывает до 30 коллективов Автодора, объединяющих около 1500 членов и юридических 14 членов.

Работа Автодора за весь период существования представляет то поднимающуюся, то падающую кривую. Причина — увеличение районного деления, развитием «хозяйственной стороны», коммерческой деятельностью.

Внешне как будто стало лучше. Райавтодор имеет небольшую механическую мастерскую, гараж, 4 автомашины — старье. На самом же деле «хозяйственная сторона» только поглощает средства. Машины забыли свои амортизационные сроки, недостаток материала не дает развернуться работе мастерской. Содержание этих подсобных предприятий обходится в копейку.

Между тем делчество отвлекает руководителей от непосредственной, массовой, организационной работы Автодора, которая заставляет желать лучшего.

Коллективы Автодора совсем не работают. Бюро во многих не переизбиралось по году и больше, а некоторые совсем распались. Все политические кампании проводятся самотеком, так как коллективы никаких директив не имеют.

Решение Всесоюзного съезда Автодора и организации не прорабатывалось даже на правлении Автодора. За 1931/32 г. не создано ни одного пленума правления. Председатели меняются через 3—5 месяцев, и новички в общественной работе увлекаются больше поездками на машинах. Автотранспорта в городе мало и шоферы, выпущенные с курсов, идут работать по другой отрасли. Отсутствие стандартной машины на курсах дает слабую подготовку: из 80 человек выпущено всего 27 слушателей.

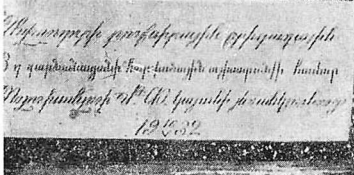
Финансовая сторона Райавтодора из рук вон плоха. Задолженность достигает 8 тыс. рублей.

Эта задолженность превышает стоимость всего движимого и недвижимого имущества. Отчисления в Ц. С. и в Крайсовет Автодора не делаются и все же денег нет. Зарплата работников Райавтодора задерживается по несколько недель. Резина бывает в год раз. Дорожное строительство срывается уже два года. За 1931 год оно выполнено на 45,5%. Автодор никакой помощи в дорожном деле не оказывает, ссылаясь на отсутствие средств.

Для коренного улучшения работы нужно терестроить на ходу, нужно обеспечить крепкое руководство, развернуть массовую работу, подсобные предприятия перевести на хозрасчет, развернуть дорожное строительство, получить по автообязательству машину для курсов.

Нужно побольше руководства со стороны Крайсоветавтодора и привлечь внимание профсоюзных организаций.

На основе самокритики широкой массовой работы поднимем активность каждого автодорожца.



Почетный знак, выданный Автодору Армении за ударную работу по помощи МТС (см. зам. на след. стр.)

ТАК ЛИ НУЖНО ГОТОВИТЬ КАДРЫ?

В Павлово-Посадской учебной базе по отношению к выпуску кадров царит бесхозяйственность и халатное отношение. Оезличка как в учебе, так и в работе снимает с преподавателей, которым поручена учеба, всякую ответственность. Вот факты, которые говорят об этом: курсы шоферов-водителей рассчитаны на 6 месяцев, в действительности курсы тянутся 12—13 месяцев. Правление мотивирует это отсутствием машины. Но когда машина пришла, она была на практической учебе использована только на 35—40%, остальное время машина в коммерческой эксплуатации или служит для личных прогулок.

Машина у нас старой марки и от таких поездок часто становится в ремонт. В результате курсы остаются без практической учебы.

Распределение курсантов для практической езды производилось правлением райавтодора без ведома курсов и туда попало большинство плохо успевающих слушателей.

Нужно, чтобы райавтодор несколько серьезнее подошел к вопросу о подготовке кадров и принял меры к обеспечению нормальной работы на курсах.

ИТОГИ РАБОТ АВТОДОРОВСКИХ БУКСИРНЫХ БРИГАД

АРМИИ В ВЕСЕННЕЙ ПОСЕВНОЙ КАМПАНИИ

Для оказания помощи в весенней посевной кампании на местах были выделены автодорожские бригады.

Автодорожские бригады в машинно-тракторных станциях хлопковых районов Армении (Сардаарабад, Вагаршабад, Нариманду и Давалу) организовали 7 передвижных ремонтных мастерских и 13 передвижных ремонтных групп, которые на полях в ударном порядке производили ремонт тракторов и сельхозмашин. Одновременно бригады принимали активное участие в проработке производственных вопросов на всех совещаниях МТС, а также в проведении хозрасчета, сдельной системы и рационального распределения труда в мастерских машинно-тракторных станций.

Простой тракторов, доходившие до 25—35%, усилиями автодорожских буксирных бригад были снижены до 5—10%.

Такой высокий процент простоев тракторов объясняется исключительно отсутствием достаточного количества квалифицированных трактористов и низким качеством ремонтных работ по вспашке посевных площадей по всем культурам, подбору квалифицированных шоферов и механиков.

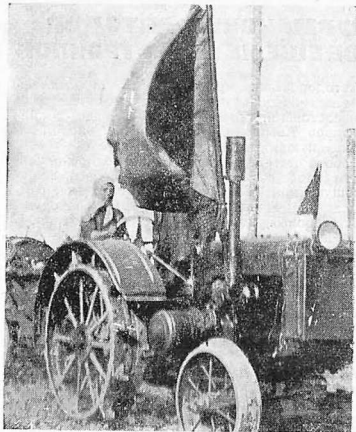
Помощь автодорожских буксирных бригад хлопковым районам произвела перелом в работе по вспашке посевных площадей по всем культурам.

Бригады организовали также переброску горючих материалов, инструментов и запчастей для тракторов и сельхозмашин.

В общем итоге работа бригад за 40 дней составила 2 400 рабочих дней и около 33 000 км полезного пробега автомашин.

За энергичную работу буксирные бригады получили от МТС премию, достигающую 3 000 руб. (в том числе одежда, обувь и т. п.), массу похвальных листов, ударных грамот, характеристик и т. д. Армавтодор получил от треугольников Вагаршабадской МТС знамя и Наримандинской МТС серебряную эмблему на мраморной доске (см. фото на пред. стр.).

Совнаркомом, Совпрофом и Автодором Армении выделен специальный фонд для премирования бригад.



Ударица-трактористка Дмитровской МТС, Одесской обл., т. Л. Петрова, превысившая норму выработки в полтора раза. Тов. Петрова первая закончила посевкампанию на своем участке

Фото Менькова (Союзфот)

ПОРА ПОКОНЧИТЬ С АВАРИЙНОСТЬЮ

На рост автомобильных катастроф в гараже Грознефти в гор. Грозном следует обратить серьезное внимание общественности.

В автотранспортной конторе Грознефти 286 машин. С 1 января по 1 июня с. г. было 39 аварий, в результате которых произошли большие убытки и даже человеческие жертвы.

По подведенным подсчетам причины большинства аварий следует отнести за счет нарушения правил езды со стороны водителей. Цифры говорят следующее:

Нарушение правил езды — 33,3%, нетрезвое состояние водителей — 9%, халатность — 20,8%, бездорожье — 16,7% и низкая квалификация — 4,2%.

Несмотря на наличие таких возмутительных фактов, общественность Грозного ни разу не осудила виновников аварий.

Бывают и такие случаи, когда дирекцию увольняют, отдают под суд за аварию в нетрезвом виде, а потом этого же самого шофера назначают. Это имело место, например, с шофером Липатовым.

При такой постановке дела рост аварий неизбежен.

Автодорожной общественности необходимо обратить внимание на это явление и через печать выявлять лучшие автохозяйства, сумевшие обеспечить наименьшее число аварий, и худшие.

Сривань

А. Газарян

В РЕЗУЛЬТАТЕ ОБЕЗЛИЧКИ

Из 18 автомашин, имеющихся в совхозе Кара-Чала (Азербайджан) регулярно работают только 5—6, остальные стоят из-за поломки частей. Такое положение автотранспорта является результатом полной обезлички среди рабочих транспорта, пьянства и отсутствия производственной дисциплины. Производственная программа совхоза зачастую невыполняется из-за перебоев в работе транспорта.

Однако дирекция совхоза никаких мер против безобразной работы автотранспорта не принимает.

Вл. Кр-зов

Рабнор

Тифлис

Грозный

СОРОК КИЛОМЕТРОВ МУЧЕНИЙ

Дорожное строительство в Днепровском и Каменском районах за последние годы сдвинулось с мертвой точки, но все же оно далеко не обеспечивает потребность в хороших дорогах.

Шоссе, проложенное от Днепропетровска до Каменского, расстоянием в 40 км, страдает большими недостатками. Покрыто оно варварским булыжником, по сторонам дороги нет водостоков, отчего весенние воды разрушают его. Есть места, где на протяжении 3—4 км шоссе покрыто пластом ила и глины.

Наблюдения за состоянием дорог Автодор не ведет.

Дорога от центра города до Коксохимкомбината (Каменское) протяжением 4—5 км строится уже второй год и никак не может достроиться. Попрежнему весной и осенью здесь гудят тракторы, вытаскивая застрявшие машины, а лошади, застрявшие в грязи, выбиваются из сил.

Нужно срочно проложить дорогу на Сельхозкомбинат и молочную ферму. Осенью и весной комбинат сообщается с заводом только подводами.

Если бы наши хозяйственники подошли вплотную к этому вопросу и могли бы оценить ту пользу, которую приносит хорошая дорога, они бы не строили так, как они строят сейчас.

По центральной улице города можно видеть огромную выбоину. Это незаделанное отверстие водопроводного колодца. Там, где ремонтируется дорога, остаются небурынными кучи щебня, камня и т. д. Особенно дико здесь подьезды к металлургическим заводам, где машинам приходится особенно часто работать.

Автодор, безусловно, должен сыграть в этом первостепенную роль. Он должен повести разъяснительную работу среди населения, усилить общественное внимание вокруг строительства и ремонта дорог.

Шофер **В. Куликов**

Каменское

НЕ РУКОВОДСТВО, А СЛЕЗЫ

За 1 год в Миасском райавтодоре сменилось 9 секретарей. Такая частая смена не могла не отразиться на качестве руководства. На сегодняшний день Автодор предоставлен самому себе.

Ответственные секретари никакой работы не ведут, несмотря на стремление членов Автодора укрепить организацию.

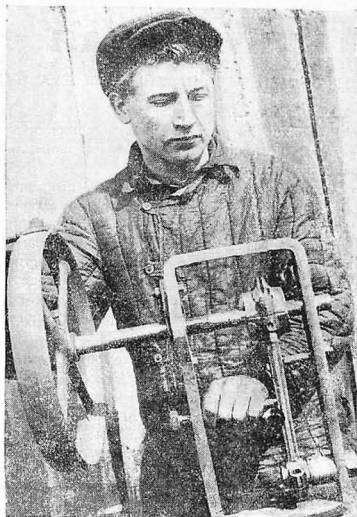
Задолженность по лотерейным билетам на 1 июля составляет 6 000 руб., на текущем счете имеется лишь 100 руб.

На 1 января членов Автодора насчитывалось около 1 000, а на 1 июня членов Автодора имеется всего 200 человек.

Сейчас за оживление работы Автодора взяла партийный коллектив.

Миасс, комбинат Севцветметзолото

Шофер **Е. Осипов**



Комсомолец-изобретатель на Сталинградском тракторном заводе

Союзфото

ТОРЖЕСТВЕННЫЕ ОБЕЩАНИЯ И „СКРОМНОЕ“ ВЫПОЛНЕНИЕ

В мае текущего года райсовет Автодора Московского района (Ленинград) торжественно взял на себя обязательство отремонтировать 12 км дороги и сделать новый мост через реку Тосна в подшефном Тоснинском районе Андриановского сельсовета.

Дорожная секция активно взялась за эту работу, лично испытыв прелести поездки по этой дороге и вот уже полтора месяца как приступила к работе, но пока не видно реальных результатов.

Вся работа проходит пока лишь в аппаратах райсовета, сельсовета, рика и т. д.

До сих пор не подвозится материал, нужный для строительства дороги и моста, а время не ждет. Нужно до начала сенокоса построить дорогу и мост,— в противном случае, работа будет сорвана.

Автодору необходимо подтянуться и не подрывать свой авторитет у подшефников и выполнять свое обещание на 100%.

М. Коротков

Ленинград

**АВТОДОРОВЕЦ! РАБОЧИЙ! КОЛХОЗНИК! ТРУДЯЩИЙСЯ! ОВЛАДЕВАЙ
ТЕХНИКОЙ АВТОМОБИЛЬНОГО, ТРАКТОРНОГО И ДОРОЖНОГО ДЕЛА!**

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

ПОД ОБЩЕЙ РЕДАКЦИЕЙ ПРОФ. Е. А. ЧУДАКОВА

Тов. Быкову (Москва).

104. Можно ли поставить новую коническую ведущую шестерню к старой планетарной для совместной работы?

Если износ зубьев планетарной шестерни незначителен, то такая установка вполне допустима.

При значительном износе зубьев одной из шестерен, работающая с ней совместно новая шестерня начнет очень сильно срабатываться.

Тов. Коваленко (Крюков, Кременчугского р-на).

105. Можно ли ездить на автомобиле, у которого испорчено реле?

Для того чтобы не сжечь динамомашину при работе двигателя на малых оборотах, необходимо снять с автомобиля динамомашину. При этом нужно только тщательно

следить за зарядкой аккумулятора и временно отдавать его в зарядку.

Для увеличения срока службы аккумулятора рекомендуется зарядку двигателя производить от руки (пусковой рукояткой).

106. Можно ли запустить двигатель, у которого совершенно испорчен аккумулятор (зажигание от аккумулятора)?

Если на двигателе установлена динамомашинка, то, сообщая колечному валу достаточно большое количество оборотов, можно было бы запустить двигатель. Однако при понижении числа оборотов, напряжение на клеммах динамомашинки делается слишком малым и двигатель остановится.

Поэтому при порче или полной разрядке аккумулятора его необходимо заменить новым.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель Газетно-журнальное объединение

Уполн. Главлита В-33529. Техред. В. Манякин. Отп. в 7-й тип. «Искра революции» Мособлполиграф. Москва, Филипп, 13
З. Т. 876 Тираж 72.000. СТАТ В 5-176×250 мм. 1 бум. лист. Количество знаков в одном бумажном листе 202.700
Изд. № 1392. Журнал сдан в набор 10 июля, подписан к печати 25 июля. Приступлено типографией к печати 31 июля

ФОРД СОКРАЩАЕТ ПРОИЗВОДСТВО АВТОМОБИЛЕЙ, ВЫБРАСЫВАЯ РАБОЧИХ НА УЛИЦУ.

СССР СТАНОВИТСЯ СТРАНОЙ ТРАКТОРОВ, АВТОМОБИЛЕЙ И ПРОЕЗЖИХ ДОРОГ.

За подготовку новых водителей автомобилей, тракторов и ремонтеров для все растущих потребностей социалистического хозяйства и обороны СССР. Годовое успешное выполнение автодорожной и дорожной пятилетки. Быстрый рост числа автомобилей и тракторов в СССР.

Прокладку новых культурных дорог и приведение в порядок старых.

Овладение миллионами трудящихся самой передовой в мире техникой автодорожного и дорожного дела.

БОРЕТСЯ АВТОДОР И ЕГО ЖУРНАЛ

„ЗАРУЛЕМ“

выходит 2 раза в месяц.
В 1932 году дает приложение технической библиотеке—24 выпуска в год.
Принимается прием подписки с марта (комлектов нет)

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 12 мес.—4 р. 80 к., 6 мес.—2 р. 40 к., 3 мес.—1 р. 20 к. С приложением библиотеке: 12 мес.—10 р., 6 мес.—5 р., 3 мес.—2 р. 50к.

Подписку сдавайте местной почте не позже установленного ею срока.

Журнально-газетное объединение

БОРЬБА ЗА ПЯТИЛЕТКУ

автотракторного и дорожногостроительства, техническая пропаганда и подготовка кадров шоферов, трактористов, дорожных работников, пропаганда идей Автодора в массах рабочих и колхозников, учет опыта местной автодорожной работы, общественный контроль над автодорожными и дорожными новостройками, содействие повышению технической мощи РККА — основные задачи газеты

„АВТОДОР“

орган ЦС Автодора выходит два раза в месяц.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ ПОДПИСКИ на 1932 год.

Каждый автодоровец должен стать подписчиком газеты „Автодор“.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: 12 мес.—20 ч. к., 6 мес.—10 ч. к., 3 мес.—60 коп.

Подписку сдавайте местной почте не позже установленного ею срока. Журнально-газетное объединение