

Грузовики-тракторы и примѣненіе ихъ въ крѣпостяхъ.

(По поводу книги В. Колонтая).

(Окончаніе) ¹⁾.

Н

иже мы помѣщаемъ схемы характернѣйшихъ системъ передачъ въ современныхъ грузовикахъ-тракторахъ, упомянутыхъ въ предыдущихъ главахъ.

Въ четвертой главѣ книги разбирается рядъ вопросовъ, которые въ гораздо большей степени относятся къ артилеріи, тактикѣ и администраціи, чѣмъ къ автомобильному дѣлу, почему я и уклоняюсь отъ ихъ разбора, предоставивъ послѣдній специалистамъ. Не могу только не обратить вниманія на нѣкоторыя замѣченные мною странности.

Такъ на страницѣ 78-й мы читаемъ: «затруднительность доставки орудій главнаго артилерійскаго резерва на вооруженіе промежуточныхъ батарей заставляетъ въ настоящее время ограничивать всѣ орудій, входящихъ въ составъ этого резерва, требованіемъ, въ полномъ походномъ снаряженіи не превышать 250 пудовъ.

¹⁾ См. «Военный Сборникъ» № 1.

Поэтому въ главномъ артилерійскомъ резервѣ нежелательны: 8-дм. облегченная пушка (500 п.), 8-дм. крѣпостныя мортиры и 6-дм. пушки въ 190 и 200 пудовъ». Все это разсужденіе кажется мнѣ очень неяснымъ. Во-первыхъ, вопросъ о томъ, куда назначить какія орудія, долженъ рѣшаться артилеристами; если рѣшеніе въ желательномъ для нихъ смыслѣ до сихъ поръ затруднялось отсутствіемъ удобныхъ перевозочныхъ средствъ, а въ настоящее время мы можемъ предложить имъ новое могущественное средство, то съ какой же стати тутъ же и ограничивать ихъ въ примѣненіи этого средства! Наконецъ, допустимъ даже, что въ крѣпости большихъ калибровъ перевозить не придется; что же тогда дѣлать при наступательной войнѣ, когда согласно современныхъ взглядовъ тяжелая артилерія должна слѣдовать за арміей? Вѣдь если грузовики-тракторы не могутъ придти въ этомъ отношеніи на помощь, къ чему ихъ и завозить, такъ какъ орудія относительно легкія до сихъ поръ совершенно благополучно перевозились на лошадяхъ. Казалось бы, вообще, такой сложный вопросъ, какъ расчетъ перевозокъ, которыя могутъ потребоваться для артилеріи, не можетъ быть рѣшенъ съ достаточной точностью на основаніи тѣхъ данныхъ, которыя могутъ быть достояніемъ печати. Надо полагать, что появленіе новыхъ перевозочныхъ средствъ не останется безъ вліянія и на составъ боевого комплекта и на калибры орудій, предназначенныхъ для образованія парковъ и батарей тяжелой артилеріи. Лучшее рѣшеніе вопроса съ точки зрѣнія специалистовъ по автомобильному дѣлу — предоставить его рѣшенію компетентныхъ учреждений и ограничиться при всѣхъ послѣдующихъ вычисленіяхъ, касающихся грузоподъемности, графика движенія и устройства гаража, расчетомъ на нѣкоторое круглое число машинъ (на одну, на 10, 25 и т. д.).

Разбирая вопросъ объ уклонахъ, авторъ говоритъ, что въ районѣ крѣпости не слѣдуетъ допускать подъема выше 0,08. Вопросъ опять-таки касающійся фортификаціи, а не автомобильнаго дѣла. Очевидно и до сихъ поръ при постройкѣ крѣпостныхъ дорогъ принимались всѣ мѣры для уменьшенія уклоновъ, такъ какъ при лошадиной тягѣ преодоленіе ихъ сопровождалось еще большими затрудненіями. Тѣмъ не менѣе мнѣ лично извѣстны случаи, когда дороги, ведущія на возвышенныя батареи и т. п., отличались большой крутизной. Опять-таки мнѣ казалось, что этотъ вопросъ надо предоставить строителямъ крѣпости, а намъ, для нашихъ расчетовъ, просить сообщить фактически существующіе въ разныхъ мѣстахъ уклоны и съ ними считаться.

Время, потребное для перевозки орудій, мнѣ кажется, необходимо вычислить отдѣльно для каждой крѣпости; тогда только мы въ состояніи будемъ опредѣлить и число потребныхъ грузовиковъ; иначе всѣ наши расчеты будутъ гадательными. Равнымъ образомъ и для нормальнаго осаднаго парка намъ необходимо сначала получить указаніе о томъ, какія орудія будутъ входить въ его составъ и какой потребуется боевой комплектъ, а затѣмъ уже сдѣлать расчетъ тракторовъ, потребныхъ для перевозки его въ 1, 2 и 3 рейса.

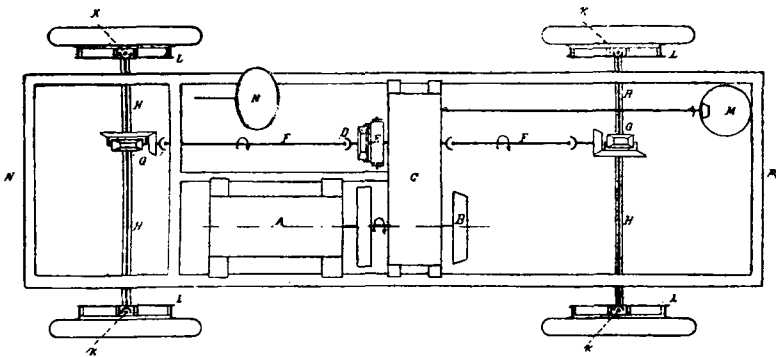


Рис. № 7. Схематическій чертеж трактора Шнейдера.

Говоря о грузѣ, который можетъ перевезти одинъ грузовикъ-тракторъ, авторъ принимаетъ тяговую силу его равною 210 пудамъ (стр. 92); любопытно, какой тракторъ онъ въ данномъ случаѣ имѣетъ въ виду! Вѣдь самъ же онъ раньше доказывалъ, что нагрузка на ось должна быть не больше 200 пудовъ, а коэффициентъ сдѣлания принималъ отъ 0,25 до 0,2; вставивъ эти цифры въ формулу его, приведенную на стран. 48: $P_k - P_2 f = T$, получимъ силу тяги отъ 80 до 100 пудовъ, очевидно, или въ томъ или въ другомъ случаѣ расчетъ сдѣланъ невѣрно.

Какъ уже было указано, намъ въ точности неизвѣстно, какой именно грузъ придется возить въ каждомъ данномъ случаѣ и на какое разстояніе; поэтому мнѣ кажется не рациональнымъ и тратить время на составленіе примѣрнаго графика. Такое упражненіе можетъ служить развѣ темой для практическихъ занятій въ автомобильномъ классѣ. На практикѣ же, понятно, въ каждомъ данномъ случаѣ въ зависимости отъ мѣстныхъ условій будетъ выработанъ свой графикъ, совершенно непримѣнимый въ другомъ мѣстѣ.

Мнѣ казалось, что совершенно достаточно, если ужъ касаться этого вопроса, ограничиться указаніемъ правилъ составленія гра-

фика и тѣхъ данныхъ, которыя при этомъ должны быть приняты въ соображеніе.

Въ слѣдующей, 5-й, главѣ авторъ переходитъ къ обсужденію вопроса объ устройствѣ и обслуживаніи парка грузовиковъ-тракторовъ въ крѣпостяхъ. Прежде, чѣмъ перейти къ разсмотрѣнію этого важнаго вопроса, необходимо установить, будемъ ли мы считаться со сліяніемъ въ одно цѣлое крѣпостной и осадной артилеріи, вырабатывать грузовой паркъ въ расчетѣ, какъ на работу при вооруженіи фортовъ, такъ и при движеніи впередъ и при выставленіи орудій на осадныхъ батареяхъ. Авторъ, повидимому, придерживается противоположнаго взгляда и считаетъ грузовики-тракторы неразрывно связанными съ соотвѣтствующей крѣпостью.

Попробуемъ разобраться въ этомъ дѣлѣ, придерживаясь точки зрѣнія автора. Повидимому, авторъ полагаетъ, что въ крѣпости, кромѣ грузовиковъ тракторовъ, другихъ автомобилей не будетъ. Но, вѣдь, такое мнѣніе неправильно! Даже для правильной службы самихъ тракторовъ необходимы, какъ мы увидимъ, легковые автомобили и грузовики небольшого тоннажа. А автомобили для службы штабной и связи (не въ томъ смыслѣ, какъ понимаетъ службу связи авторъ, а въ общепринятомъ смыслѣ); а подвозка продовольствія, вывозъ рапелыхъ и т. п.! Слѣдовательно, необходимо принять во вниманіе и персоналъ для обслуживания этихъ автомобилей, запасы для нихъ, ремонтъ и т. п. Или авторъ полагаетъ, что тракторы должны быть выдѣлены въ совершенно обособленную организацію, не имѣющую ничего общаго съ другими автомобилями? Не находя отвѣта въ разбираемой книгѣ, оставимъ этотъ вопросъ въ сторонѣ и допустимъ временно, что паркъ изъ 30 автомобилей-тракторовъ составляетъ обособленную единицу и будетъ существовать совершенно независимо отъ остальныхъ организацій.

Начнемъ съ предложеннаго авторомъ порядка прохожденія службы и комплектованія команды. Въ настоящее время нижніе чины автомобильныхъ частей дѣлятся на двѣ категоріи: шофферовъ и гаражныхъ рабочихъ (о чемъ, повидимому, авторъ не знаетъ) и это званіе заносится даже въ ихъ отпускные билеты. Поэтому переводъ шофферовъ на послѣднемъ году службы въ гаражные рабочіе (не въ слесаря—потому, что въ большинствѣ случаевъ въ техническія войска поступаютъ новобранцы, уже знакомые со слесарнымъ дѣломъ)—идея чисто кабинетная. Обученіе всѣхъ нижнихъ чиновъ крѣпостной автомобильной команды въ окружныхъ школахъ не вяжется съ общимъ для всей арміи порядкомъ: въ каждую часть

поступаютъ молодые солдаты, которые по окончаніи курса строевого образованія, четырехъ мѣсячнаго для строевыхъ и двухъ мѣсячнаго для нестроевыхъ, получаютъ специальную подготовку у себя дома въ части, а изъ разнаго рода центральныхъ школъ выпускаются

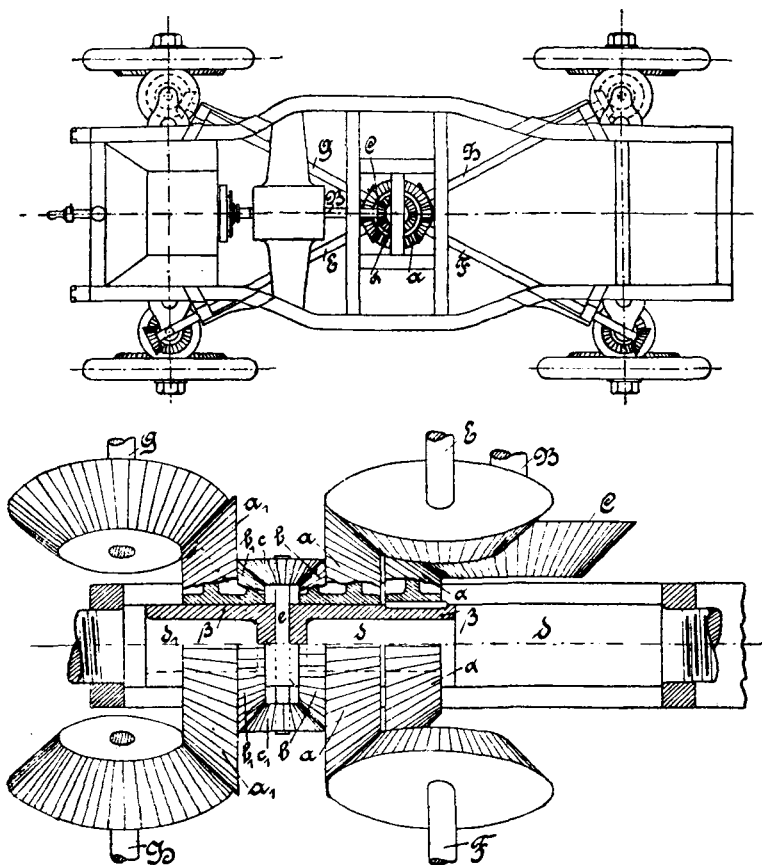


Рис. № 8. Патентованный грузовикъ съ передачей на четыре колеса Принца Сальватора австрійскаго, образца 1907 года.

только инструктора, облегчающіе работу офицерскаго персонала по обученію нижнихъ чиновъ специальному дѣлу. Умѣть производить мелкій текущій ремонтъ, понятно, обязанъ каждый шофферъ, но требовать превращенія каждого изъ нихъ въ монтера или заставлять изучать литье, цементировку, ацетилено-кислородную сварку, фрезировку и т. д. не представляется возможнымъ. Число шофферовъ и ихъ помощниковъ, потребныхъ для обслуживания автомобильнаго парка, опредѣляется не однимъ только числомъ машинъ; надо знать

и предстоящую имъ работу. У итальянцевъ, во время Африканской кампаніи, бывали періоды, когда автомобили работали по 24 часа въ сутки и обслуживались 4 смѣнами шофферовъ. Но допустимъ даже, что двухъ человекъ на машину достаточно для нормальной работы, а число нижнихъ чиновъ для хозяйственныхъ надобностей и т. п. высчитывать не будемъ, такъ какъ число это при каждомъ формированіи опредѣляется законной нормой.

Перейдемъ къ «слесарямъ». При устройствѣ мастерскихъ всегда принимается въ расчетъ, какія работы и въ какомъ размѣрѣ предполагается производить. При этомъ для работъ на каждомъ сложномъ станкѣ обязательно долженъ быть хоть одинъ специально обученный рабочій, хотя бы, по числу производимой работы, станками приходилось пользоваться только изрѣдка. Конечно, такого мастера, не занятого на своемъ станкѣ, можно употребить и для другихъ работъ, но требовать отъ него познаній, не относящихся къ его цеху, невозможно: странно было бы, напримѣръ, предположить, что токарь въ свободное время будетъ заниматься формовкой или фрезировщикъ работать въ столярной мастерской. Понятно поэтому, что, хотя число рабочихъ и должно увеличиваться съ увеличеніемъ числа автомобилей, но расчетъ ихъ дѣло болѣе сложное, чѣмъ это предполагаетъ авторъ, повидимому незнакомый не только съ ремонтомъ автомобилей, но и вообще съ техникой обработки металловъ. Правда, онъ ссылается на справки, полученные отъ завѣдывающаго гаражемъ Учебной автомобильной роты (примѣчаніе на стр. 101), и нѣкоторые изъ предлагаемыхъ имъ станковъ дѣйствительно имѣются или устанавливаются въ мастерскихъ названной роты, но надо имѣть въ виду, что задача мастерскихъ Учебной автомобильной роты (являющихся центральными для всей российской арміи, преслѣдующихъ цѣли учебныя и, помимо ремонтныхъ работъ, производящихъ работы показательныя, а подчасъ даже и конструктивнаго характера) не имѣетъ ничего общаго съ задачей ремонтной мастерской крѣпостного автомобильнаго парка.

Впрочемъ къ мастерскимъ мы еще вернемся, а пока перейдемъ къ составу команды. Въ книгѣ мы не находимъ прямыхъ указаній, какое число офицеровъ авторъ считаетъ достаточнымъ для парка въ 30 автомобилей-тракторовъ. Онъ говоритъ о должности начальника парка, о завѣдывающимъ дорогами крѣпости, о начальникѣ службы связи и т. п., но прямого указанія на число офицеровъ въ крѣпостной автомобильной командѣ у него нигдѣ нѣтъ. Косвенное указаніе мы находимъ только на страницѣ 105, гдѣ для начальниковъ транспор-

товъ назначено двѣ мотоциклетки: значить онъ предполагаетъ подчинить одному начальнику 15 тракторовъ. Это физически невозможно. Достаточно быть сколько нибудь знакомымъ съ автомобильной службой, чтобы представить себѣ что получится, если на 15 тракторовъ, изъ которыхъ каждый пойдетъ съ двумя прицепками или съ нѣсколькими орудіями, и притомъ направленныхъ на

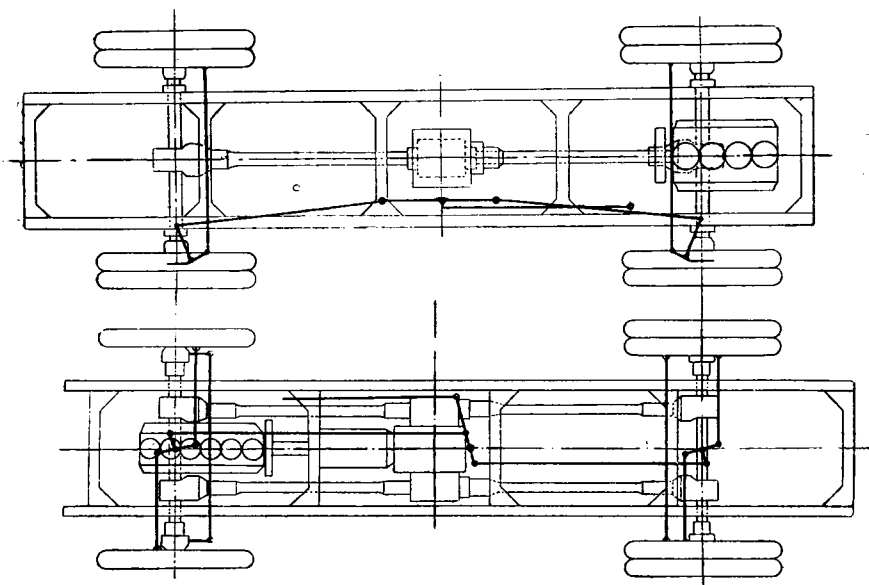


Рис. № 9. а) Передача съ двумя карданами и двумя дифференціалами.
б) Грузовикъ съ четырьмя карданами.

нѣсколько сосѣднихъ батарей, будетъ назначенъ только одинъ офицеръ. Отдѣльный транспортъ долженъ состоять максимумъ изъ 10 тракторовъ. На каждомъ тракторѣ все время долженъ находиться шофферъ съ помощникомъ. Тормозные нижніе чины, понятно, будутъ сидѣть на прицепахъ, но въ случаѣ перевозки орудій никакихъ тормозныхъ не будетъ, а транспортъ будетъ сопровождать орудійная прислуга, часть которой можетъ быть удасть помѣстить на тракторахъ. На орудія, понятно, сажать прислугу черезчуръ опасно. На каждый транспортъ должна быть назначена подвижная ремонтная бригада въ составѣ 4—6 человекъ на легкомъ грузовикѣ съ домкратами, ломомъ, рычагами и инструментомъ, необходимымъ для самаго примитивнаго ремонта. Каждый транспортъ долженъ слѣдовать подъ начальствомъ офицера, въ помощь которому назначаются еще второй офицеръ—онъ же начальникъ метучей ремонт-

ной бригады. Всего, слѣдовательно, получимъ 6 человѣкъ офицеровъ, къ которымъ надо еще прибавить вачальника команды и завѣдывающего мастерскими.

Назначеніе отдѣльнаго лица для завѣдыванія всѣми путями въ крѣпости, понятно, очень желательно, но во первыхъ служба сообщеній и служба связи двѣ вещи разныя, а во вторыхъ дороги въ крѣпости нужны не для однихъ только тракторовъ, а потому странно связывать ихъ съ послѣдними. Впрочемъ къ этому вопросу мы еще вернемся.

На страницѣ 107 указаны размѣры сарая для прицепныхъ повозокъ. Приэтомъ авторъ упоминаетъ о предложеніи хранить повозки со снятыми колесами. Это совершенно недопустимо и можетъ привести только къ тому, что въ моментъ мобилизаціи колеса будутъ перепутаны и одѣть ихъ окажется невозможнымъ. Спиманіе и одѣваніе колесъ прицепной повозки далеко не такая легкая вещь, что бы ее можно было продѣлывать передъ каждымъ выѣздомъ на работу. Размѣры сарая рассчитаны у автора совершенно неправильно: надо или предварительно установить нормальный размѣръ прицепной повозки и при покупкѣ требовать обязательно поставки прицепокъ этого размѣра или руководствоваться самымъ большимъ изъ имѣющихся въ продажѣ размѣровъ. На конкурсѣ 1912 года были прицепки въ 6 метр. и ширин. въ 2 метра. Кроме того, для удобства выкатыванія, необходимо или устроить очень большое количество воротъ или оставить по серединѣ проходъ, шириной по крайней мѣрѣ въ 3 сажени.

На страницѣ 108 авторъ заявляетъ, что полъ цементный (по всей вѣроятности бетонный) лучше земляного потому, что меньше даетъ пыли. Развѣ въ этомъ одномъ его преимущество?

Устройство гаража тоже не такъ просто, какъ это представлено на страницахъ 109 и 110, но объ этомъ распространяться не будемъ, а перейдемъ къ мастерскимъ. По поводу указаннаго на страницѣ 112 порядка назначенія на каждый 6-й день дневки для осмотра машинъ, позволю себѣ замѣтить, что назначеніе по-временамъ дневокъ понятно необходимо, но что слѣдить за исправностью автомобиля шофферъ обязанъ все время, а безъ осмотра тормозовъ и рулевого управленія ни одинъ порядочный шофферъ вообще не позволитъ себѣ выѣхать изъ гаража на дневную работу.

На страницѣ 113 авторъ для ремонта заразѣ пяти грузовиковъ находитъ необходимымъ имѣть цѣлый рядъ мастерскихъ, въ томъ числѣ даже цементировочную и чертежную. Посмотримъ, насколько

проектированныя имъ мастерскія соотвѣтствуютъ своему назначенію.

Для сборной мастерской авторъ устанавливаетъ размѣръ 4,3 на 10 саж. Дѣйствительно, на этомъ пространствѣ установить пять грузовиковъ можно, но: 1) для того, чтобы вывести любой изъ отремонтированныхъ грузовиковъ, нужно построить пять воротъ съ тамбурами; 2) при длинѣ грузовика 2,8 саж. остается по ширинѣ пространство въ полторы сажени; если отнять у оконъ хоть по одному аршину для верстаковъ и съ другой стороны только полъ-аршина

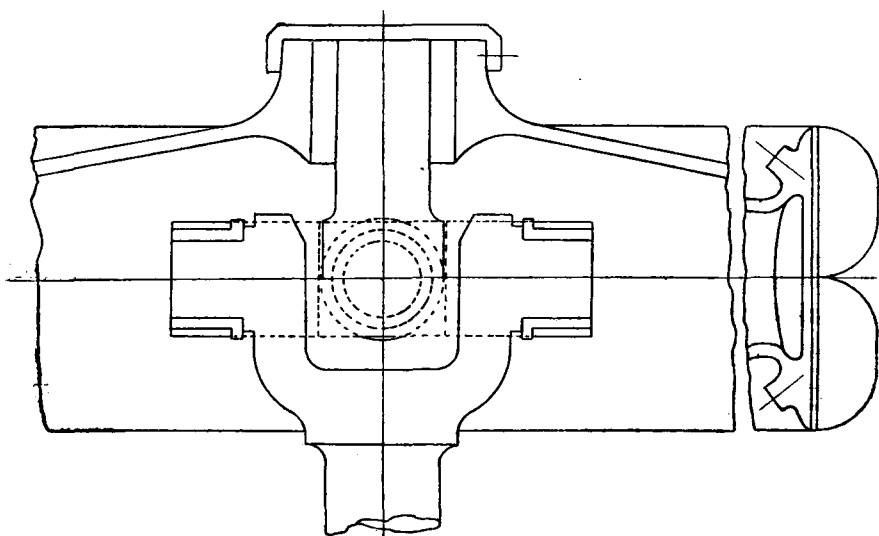


Рис. № 10. Схема передачъ Рено.

для полоковъ, остается всего одна сажень для рабочихъ у верстаковъ и работающихъ у передней и задней части грузовика. На такомъ пространствѣ уже почти невозможно работать; а куда положить снятыя съ автомобиля при разборкѣ его части? Кроме того, въ томъ же помѣщеніи авторъ предлагаетъ установить прессъ для шинъ, для котораго мѣста уже нѣтъ, и постъ ацетиленовой сварки, что совершенно недопустимо, въ виду большой его огнеопасности.

Совмѣщеніе инструментальной и кладовой въ высшей степени неудобно, въ особенности принимая во вниманіе, что кладовая проектируется всего только одна. Инструментальщикъ обязательно долженъ имѣть особое помѣщеніе, запирающееся на ключъ, такъ

какъ въ противномъ случаѣ онъ никоимъ образомъ не можетъ отвѣчать за цѣлость инструмента; кромѣ того, кладовая запасныхъ частей и ремонтныхъ матеріаловъ никоимъ образомъ не можетъ быть соединена съ матеріальной кладовой.

Мѣдницкая и цементировочная. Совершенно непонятно, что именно имѣлъ въ виду авторъ при проектированіи этой мастерской; повидимому, онъ, во первыхъ, хотѣлъ спроектировать не мѣдницкую, а мѣднолитейную, такъ какъ онъ дальше не указываетъ ничего нужнаго для мѣдницкой работы. Производить же отливки изъ мѣди и цементировать шестерни въ его мастерской все равно нельзя, за отсутствіемъ мѣдноплавильной и цементировочной печей и другихъ необходимыхъ принадлежностей.

Въ надобности имѣть отдѣльную чертежную для ремонтной мастерской, все дѣло которой будетъ сводиться главнымъ образомъ къ постановкѣ запасныхъ частей, сваркѣ, склепыванію, притиркѣ клапановъ, заливкѣ подшипниковъ, регулировкѣ машинъ и т. п., я сильно сомнѣваюсь.

Центральная силовая станція. Мнѣ кажется неяснымъ разсужденіе автора, который, составляя общій проектъ на сумму около милліона и выкидывая десятки тысячъ на совершенно, какъ мы увидимъ, ненужные станки, въ то же время гонится за экономіей въ четыре-пять тысячъ, хотя полагасть, что имѣть три 20 сильныхъ двигателя выгоднѣе, чѣмъ указанные имъ два 30 сильныхъ.

Переходя къ разсмотрѣнію оборудованія мастерскихъ, не могу не указать, что: 1) для работы поста ацетиленово-кислородной сварки необходимо прежде всего имѣть возможность получать ацетиленъ и кислородъ, такъ какъ имѣть то и другое въ неприкосновенномъ запасѣ невозможно. Значитъ надо или заготовить приборы для ихъ добыванія, стоящими около пяти тысячъ, и найти мѣсто для ихъ установки, или, принимая во вниманіе, что ацетиленъ потребуется и для другихъ крѣпостныхъ мастерскихъ, предусмотрѣть возможность полученія его изъ какого-либо центрального заведенія.

Механическая. Почти 70% обыкновенныхъ ремонтныхъ работъ производится на токарныхъ и сверлильныхъ станкахъ; между тѣмъ малый токарный станокъ всего одинъ и сверлильный станокъ тоже одинъ. Количество этихъ станковъ необходимо увеличить; зато можно смѣло обойтись безъ многихъ изъ числа сложныхъ и дорогихъ станковъ, цѣль установки которыхъ прямо непонятна. Съ другой стороны нѣтъ необходимаго для ремонтной мастерской универ-

сальнаго фрезернаго станка, на которомъ въ случаѣ надобности можно изготовить и шестерню. Вообще очень трудно предположить, чтобы въ крѣпостныхъ мастерскихъ производилась въ обширныхъ размѣрахъ выдѣлка шестерень: да это и не нужно, такъ какъ, предполагая даже, что грузовики-тракторы будутъ различныхъ системъ, гораздо выгоднѣе затратить двѣ-три тысячи на покупку запаса шестерень, котораго хватитъ на самую продолжительную службу грузовиковъ, чѣмъ расходовать деньги на покупку специальныхъ очень дорогихъ и сложныхъ станковъ. Надо полагать, что станки эти на дѣлѣ будутъ стоять безъ работы, такъ какъ выдѣлка шестерень врядъ ли будетъ подѣ силу крѣпостной мастерской, а для подправки сносившихся или нѣкоторой пригонки взятыхъ изъ запаса шестерень станки эти не нужны.

Шлифовальный станокъ для колѣнчатого и кулачковаго вала цѣною въ 12 тысячъ рублей совершенно не нуженъ. Такой станокъ заводскаго типа предназначенъ для массовой обработки валовъ и, если бы даже его удалось установить въ крѣпостной мастерской и найти для него мастера, то можно съ увѣренностью сказать, что его пришлось бы пускать въ ходъ при обслуживаніи 30 автомобилей не болѣе пяти-шести разъ въ году. Приэтомъ надо замѣтить, что незначительное исправленіе колѣнчатого вала можетъ быть произведено совершенно спокойно и на обыкновенномъ токарномъ станкѣ, а въ случаѣ значительной порчи колѣнчатого вала его все равно исправить нельзя. Сдѣлать новый колѣнчатый валъ мастерскія все равно не могутъ. О шлифовкѣ кулачковаго вала не приходится даже и говорить.

Курьезнымъ являются ассигновка на сверлильный станокъ всего 400 рублей, а на всѣ инструменты и матеріалы—2.000 руб.; при оборудованіи мастерскихъ въ такомъ масштабѣ однихъ подпилковъ нужно купить тысячи на двѣ, а мѣди тысячи на три.

Еще о центральной силовой станціи. Какъ можно устроить дизель съ турбиной мнѣ неизвѣстно; это два совершенно разнородныхъ двигателя и сопоставленіе ихъ мнѣ кажется очень страннымъ.

Также является непонятнымъ, почему аккумуляторы отнесены къ паровому отопленію.

Канализація и водопроводъ не могутъ быть устроены повсюду по одному плану; поэтому мнѣ кажется въ высшей степени непонятнымъ назначеніе суммы стоимости.

Кузницу авторъ считаетъ опасной и относитъ на 10 сажень отъ мастерскихъ, а въ то же время литейную и ацетиленово-кислород-

ную сварку устраиваетъ въ томъ же зданіи; одно съ другимъ какъ-то не вяжется. Любопытно также, какъ будутъ производиться малярныя работы подъ навѣсомъ въ зимнее время!

Заканчивая о мастерскихъ, попробуемъ подсчитать сколько нужно народу для того, чтобы онѣ могли функционировать въ указанномъ авторомъ масштабѣ.

Сборочная (считая на 5 автомобилей) потребуетъ 5 ремонтныхъ бригадъ по 6 человекъ на каждую, всего 30 человекъ, а мастеровыхъ:

| | |
|--|----|
| Инструментальщикъ | 1 |
| Кладовщикъ въ кладовой запасныхъ частей . . | 1 |
| Кладовщикъ и помощникъ его для кладовой матеріала | 2 |
| Въ механической по числу станковъ | 12 |
| Мѣдникъ съ помощникомъ | 2 |
| Литейщикъ | 1 |
| Формовщикъ | 1 |
| Цементовщикъ | 1 |
| Чертежникъ | 1 |
| Писарей | 3 |
| Дежурство при дизеляхъ на три смѣны . . . | 3 |
| Дежурство по электрической станціи на три смѣны | 3 |
| Для ремонта и дежурства по линіи | 2 |
| Буанцовъ | 2 |
| Столаровъ | 2 |
| Маляръ | 1 |
| Итого съ бригадами | 68 |

Допустимъ, что къ работамъ будетъ привлечено 10 человекъ шофферовъ и помощниковъ ихъ съ ремонтирующихся автомобилей. Все-таки потребуется 58 человекъ, а въ нашемъ распоряженіи всего только 30 «слесарей», которые къ тому же «могутъ, въ случаѣ надобности, замѣнять убывшихъ шофферовъ». Вотъ что значитъ строить мастерскія не по соображенію съ предстоящей работой, а на основаніи чужого шаблона! По моему мнѣнію, мастерскія для указанной надобности должны быть рассчитаны въ гораздо болѣе скромномъ масштабѣ, снабжены только самыми необходимыми станками и достаточнымъ комплектомъ запасныхъ частей, и тогда такого большого количества рабочихъ не потребуется.

Относительно запаса бензина въ настоящее время гораздо правильнѣе ссылаться не на опыты пробѣга, въ которомъ участвовали

машинъ, неимѣющихъ ничего общаго съ грузовиками-тракторами того типа, которые предполагаются примѣнять для перевозки орудій, а или: 1) подождать результатовъ спеціального испытанія тракторовъ. или 2) вести расчетъ не на пудо-версту, такъ какъ, вопреки мнѣнію автора, высказанному на страницѣ 118, автомобиль съ половинной нагрузкой расходуетъ далеко не половинное количество бензина, а на число часовъ работы двигателя опредѣленной мощности; или 3) еще проще руководствоваться нормами, составленными примѣнительно къ даннымъ, указаннымъ въ приказѣ по военному вѣдомству 1913 года № 588, съ нѣкоторой надбавкой на случай испаренія или утечки.

На страницѣ 125 и слѣдующихъ В. Колонтай трактуетъ о технической эксплуатаціи грузовиковъ-тракторовъ. При этомъ онъ исходитъ изъ точки зрѣнія эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ и почему-то хочетъ непременно приурочить къ тому же масштабу и автомобильную службу. Не понимаю, почему онъ не беретъ за исходную точку судоходство или воздухоплаваніе? Самое главное различіе между желѣзной дорогой и автомобилемъ прежде всего заключается въ томъ, что поѣзда движутся по рельсовому пути, составляющему неразрывное цѣлое данной дороги, или, другими словами, желѣзная дорога состоитъ изъ двухъ единицъ: рельсоваго пути и подвижнаго состава. Автомобиль же, какъ таковой, составляетъ совершенно самостоятельную единицу и можетъ двигаться по любой подходящей дорогѣ, служащей въ то же время и для другихъ надобностей, а подѣ часъ, въ особенности, какъ спеціально разбѣраемые авторомъ грузовики-тракторы, и безъ дорогъ.

Возвращаясь къ порядку изложенія автора, не могу не указать, что авторъ почему то пропускаетъ «службу зданій». Вѣдь ужъ если на то пошло, сами по себѣ сараи, гаражи и мастерскія съ прибавкой къ тому же еще бензиннаго склада, если придерживаться его организаціи, должны были бы подлежать спеціальному вѣдѣнію начальника этой службы или поручены какому-нибудь другому начальнику; желаніе же втиснуть автомобильную службу въ неподходящія рамки повело къ тому, что работа начальниковъ отдѣльныхъ транспортовъ, по нашему строевому понятію—командировъ автомобильныхъ взводовъ и ихъ помощниковъ, работа очень тяжелая и отвѣтственная, какъ бы безслѣдно исчезла и въ результатѣ слилась въ цѣлое завѣдываніе строевымъ составомъ и нестроевой командой, мастерскими и гаражемъ. Кромѣ того откуда то появились чистильщики прилѣпныхъ повозокъ, о которыхъ нигдѣ раньше ни слова не

упоминалось и которые на дѣлѣ являются совершенно лишними, такъ какъ шофферъ съ помощникомъ, принявшій автомобиль съ прищѣпными повозками, понятно, долженъ держать въ порядкѣ не только самъ автомобиль, но и прищѣпки.

На страницѣ 127 В. Колонтай распространяется довольно подробно о дежурствѣ автомобильныхъ отдѣленій. Приэтомъ онъ опять таки забываетъ, что имѣеть дѣло не съ паровозомъ. Дежурный паровозъ долженъ быть снабженъ водой и топливомъ, растопленъ и при-держиваться въ зависимости отъ обстоятельствъ подъ полными парами или подъ малымъ давленіемъ. Основное же правило автомобильной службы: всякій автомобиль долженъ быть постоянно готовъ къ выѣзду. Если бы даже въ бакѣ не было бензину и вода изъ радиатора была выпущена, для паливки того и другого достаточно нѣсколько минутъ. Познашивать въ мирное время безъ надобности все автомобили совершенно безцѣльно; въ работѣ должно быть такое количество машинъ, какое можетъ потребоваться по мѣстнымъ условіямъ; что же касается смѣнной работы всехъ шофферовъ, то забота объ этомъ лежитъ всецѣло на начальникѣ команды, причемъ совершенно безразлично, будетъ ли данный шофферъ ѣздить каждый день или каждую шестую недѣлю и т. д.; важно только, чтобы все шофферы ѣздили и притомъ возможно больше. Въ противовѣсъ сказанному авторомъ афоризму «организация не терпитъ импровизаций», позволю себѣ привести старую истину, что шаблонъ губитъ всякое живое дѣло.

Несмотря на то, что В. Колонтай относитъ къ автомобильной службѣ службу дорогъ, я отъ разсматриванія этого отдѣла совершенно уклонюсь, предоставивъ его специалистамъ по военнымъ сообщеніямъ, и добавлю только къ сказанному выше, что работа автомобилей въ крѣпости только частный случай автомобильной службы вообще; автомобили хотя бы одной только Учебной автомобильной роты побывали и въ Персіи, и въ Кіевѣ, и на Западѣ, и въ Вильнѣ, и въ Нарвѣ, и въ Москвѣ, и въ Финляндіи.

Перехожу къ послѣдней, 6-й, главѣ. Оставляю приэтомъ безъ разсмотрѣнія первый отдѣлъ «затраты на одну крѣпость», такъ какъ, какъ было выше указано, все расчеты автора базируются на совершенно неправильныхъ данныхъ. По отношенію ко 2-му отдѣлу — «выборъ типа грузовика-трактора» — позволю себѣ указать, что, хотя по мнѣнію В. Колонтая на испытаніяхъ сравнивались несравнимыя величины, комиссія, производившая эти испытанія во Франціи, пришла къ очень опредѣленному результату, такъ какъ состояла

изъ лицъ, достаточно компетентныхъ для того, чтобы судить о томъ, что зависѣло отъ конструкціи трактора, а что отъ детальнаго исполненія этой конструкціи.

Высказанное авторомъ пожеланіе, чтобы во всѣхъ сравниваемыхъ автомобиляхъ число лошадиныхъ силъ, нагрузка на ведущія колеса и предѣльныя скорости были одинаковы, совершенно невыполнимо, такъ какъ каждый конструкторъ рѣшаетъ вопросъ по своему и скорѣе откажется отъ конкурса, чѣмъ измѣнить въ своей машинѣ то, что составляетъ ея главныя, характерныя особенности, такъ сказать, физиономію машины и что, по его мнѣнію, составляетъ ея преимущества, пока не убѣдится на опытѣ въ ошибочности своихъ взглядовъ.

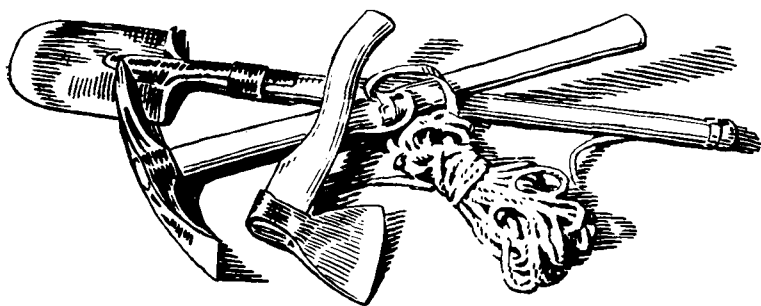
Дальше В. Колонтай помѣщаетъ переводъ условій конкурса, объявленнаго во Франціи на 1914 годъ.

На страницѣ 148 мы встрѣчаемъ предложеніе приобрести для опытовъ три трактора различныхъ системъ. Но вѣдь мы видѣли, что въ настоящее время механическіе тракторы строятся различныхъ системъ. На страницѣ 144 самъ авторъ говоритъ, что на французскій конкурсъ записалось уже 12 фирмъ. Приэтомъ надо имѣть въ виду, что обыкновенно во Франціи къ военнымъ конкурсамъ допускаются только отечественныя фирмы. Слѣдовательно, вообще, фирмъ, строящихъ тракторы съ передачей на четыре колеса, гораздо больше. Кому же изъ нихъ отдать предпочтеніе и какъ рѣшить, что тотъ или другой дефектъ, обнаруженный при испытаніи, является слѣдствіемъ вообще примѣненія механической системы передачи, а не зависитъ прямо отъ неправильной конструкціи даннаго типа? Покупать же все предложенное невозможно.

Касаться заключительныхъ выводовъ В. Колонтая я не буду, такъ какъ они носятъ общій характеръ, а не специально автомобильный, и позволю себѣ, заканчивая свою замѣтку, выразить только сожалѣніе, что авторъ, потративъ столько времени на свой трудъ, вмѣсто того, чтобы обратить все свое вниманіе на тѣ области, въ которыхъ компетенція его внѣ всякаго сомнѣнія, занялся разработкой совершенно незнакомыхъ ему вопросовъ изъ области автомобильной техники и службы. Если бы онъ подошелъ къ вопросу о необходимости выяснить съ точки зрѣнія военно-инженернаго искусства, тактики и стратегии какое значеніе могутъ имѣть вновь появившіеся тракторы съ большой тяговой силой, и не пускался въ разсужденія о деталяхъ конструкціи автомобилей, мастерскихъ и организаціи службы автомобилей, въ чемъ онъ, новидимому,

недостаточно освѣдомленъ, а ограничивался бы разработкой хорошо знакомыхъ ему областей, книга его выиграла бы очень много. Въ настоящее время всѣ экскурси автора въ область автомобильнаго дѣла являются только баластомъ значительно, уменьшающимъ цѣнность книги, что очень жаль, такъ какъ трудъ затраченъ не малый, и, не будь въ ней указанныхъ дефектовъ, она была бы еще интереснѣе.

Л. Секретевъ.



Вс.