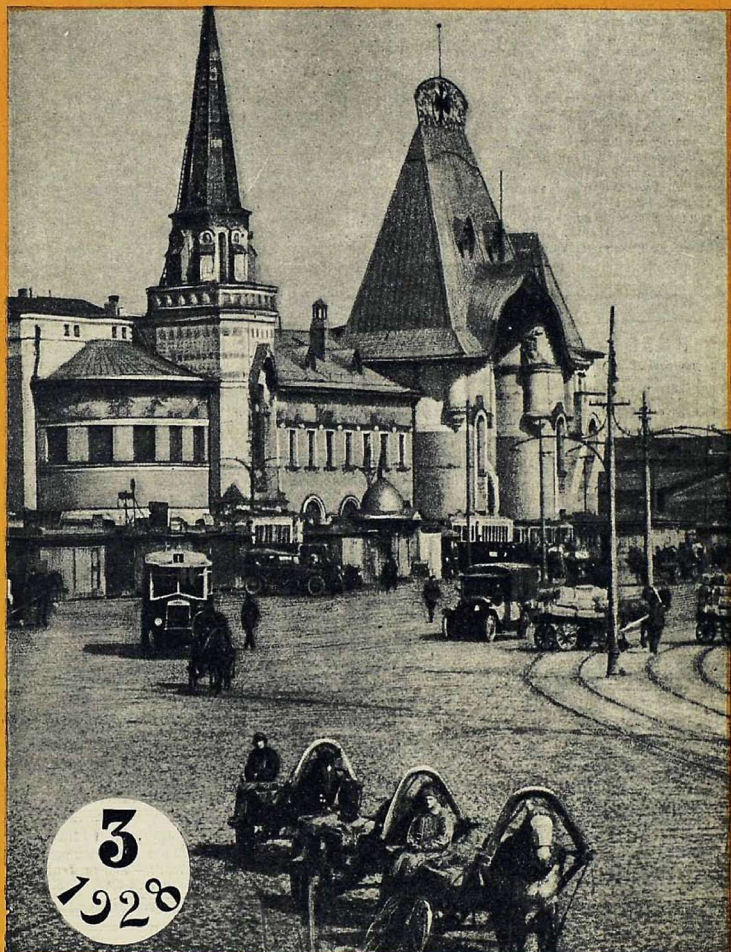


# ЗА РУЛЕМ



3  
1928

Площадь у Северного вокзала в Москве

...Телега все менее уверенно чувствует себя на булыжной мостовой. Ее обгоняет автомобиль, который скоро оставит в прошлом телегу

Нам пужны конкретныя предложения (передовая) . . . . .	1
Компания Форда об автомобилизации СССР . . . . .	3
Эдуард Г. Уильмер (председатель правления фирмы бр. Додж). Что даст автомобилизация Советскому Союзу . . . . .	5
Джон Уиллис (председатель Оверленд-компании) — Глазами американца . . . . .	8
В. Чага — Как строится советский автомобиль . . . . .	9
Н. А. Семашко — Автомобиль на службе здравоохранения . . . . .	13
Н. Беляев — Святое нетерпение . . . . .	14
Инж. Г. Готт — Автомобили с четырьмя ведущими колесами . . . . .	17
Проф. Е. Чудаков — Устройство автомобиля . . . . .	19
Д. Маллори — Шоферская учеба . . . . .	24
Какое значение для мировой техники имеет постройка автомобиля-ракеты . . . . .	27
Проф. Д. Крынин — Типы дорог СССР в ближайшем будущем . . . . .	28
Резиновая мостовая . . . . .	29
Инж. К. Купрянов — Дороги из обожженной глины . . . . .	31
Что говорят о дорогах те, кто по ним ездят (анкета) . . . . .	34
Инж. В. Халецкий — Клинкер и клинкерная мостовая . . . . .	37
За дорогу и машину! . . . . .	39
В. Дмитриев — Что говорят рабочие и крестьяне об автомобилях и дорогах . . . . .	40
Автомобильная витрина . . . . .	42-43
Инж. А. Скерджиев — Мотоциклетная промышленность (окончание) . . . . .	44
Сахаров — За морем телушка... (письмо из Сибири) . . . . .	47
Автогор в советских учреждениях за границей . . . . .	47
Ответы читателям . . . . .	48
Книги, поступившие для отзыва в редакцию . . . . .	48
Обложка С. Фридлянда . . . . .	

## РАЗБОРНЫЕ МОДЕЛИ

- 1) Двигатель 3-фазного тока. Цена с пер. 2 р. 80 к.
- 2) Паровая машина дв. расшир. Цена с пер. 2 р. 80 к.
- 3) Двигатель внутр. сгор (Дизель) Цена с пер. 3 р. 80 к.
- 4) Паровая турбина. Цена с пер. . . . . 3 р. 80 к.
- 5) Трактор „Фордзон“ Цена с пер. . . . . 4 р. 05 к.

Модели воспроизводят в 7 красках полн. конструкцию машин, сопровождаются общедоступным описанием и дают возможность разбирать и осматрив. все части машины. Размер модели 24x34 см. Выс. налож. плат. Заказы направля.

Ленинград, Театральная пл., 42/А. Инж. Я. Ф. Альтшулеу.

## ДЕРГАЧЕВ — АВТО-ИНСТРУКТОР

ведет занятия по подготовке **ШОФЕРОВ**. Полный курс теории и практики. Сб рка и разборка. Москва, Столешников пер., д. № 4, кв. 5.

## ВСЕ КНИГИ высылаем наложенным платежом до 10 рублей

без задатка, ч. им без порос. и упаковок.  
 Н. А. Бухарин — Современ. тракторы. 271 стр. с рис., в пер. 3 р. 50 к.  
 „Нинко“ (Орловский) — Трактор Фордзон. 209 черт., 304 стр., 4 р. 50 к.  
 Инж. М. Зейлигер — Дизеля повыш. мощи. с рис. 311 стр. в вод. тисн. пер., 5 р.  
 Б. Б. Наминов — Ватроскопные устан. 311 стр., в вод. тисн. пер. 4 р. 36 к.  
 Проф. Г. Дуббель — Двигатели внутр. горения с рис., 628 стр. в вод. тисн. пер., 12 р.  
 Гуго Гюльдер — Дв. гатали внутр. сгорания с рис., 480 стр., в вод. тисн. пер., 13 р.  
 И. Мюллер — Моя система дыхательн. упражн. с рис., 125 стр., 80 к.  
 Его же — Гигиенич. советы. с рис., 119 стр., 1 р.  
 Полный справочник по физкультуре. Одобр. Лен. Сов. Физкульт. ок. 600 стр., 100 рис. Лег. атл., Шведск. гимна. Спорт: зимний, водный, гребной, парусн., Франц. борьба. Джигу-Джитсу. Бокс. Фехтован. Тяж атл. Хандбол. Хоккей. Футбол. Баскетбол — 2 р.  
 Заказы и деньги направлять: Ленинград, Пр. Володарского, 59. „НАУКА и ЗНАНИЕ“.

## ПРИЕМ ОБЪЯВЛЕНИЙ

ВО ВСЕ ПРОВИНЦИАЛЬНЫЕ  
 ГАЗЕТЫ СССР

★

Бюро иногородних объявлений

АКЦИОНЕРН. ОБ-ВА

„ОГОНЕК“

Москва 6, Страстной бульвар, 11.

Телефон 4-64-40.

СРОЧНОЕ ИСПОЛНЕНИЕ. ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ.



## ПОЧЕМУ

Вы еще не брелись лезвиями

„СТАНДАРД“,

блестящее качество ножи

признают тысячами потреби-

телей? Если вы не достали

„Стандард“ в вашем городе,

марок на 50 к., и мы вам выш-

лем любое колич. налож. плат. по 2 р. за дескток.

Пересылка по почтовому тарифу. При заказе не менее

100 шт. — пересылка за наш счет. Ф-ка лезвий „Стандард“.

Ленинград 14, Копенский пер., 21.

## В АМЕРИКЕ объявляя в журнале „ЗА РУЛЕМ“

принимает издательский отдел Американского Акционерн. Об-ва „Амторг“ — Amtorg, Trading Corporation 165. Broadway NEW-YORK U. S. A.



ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

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

РЕДАКЦИЯ: Москва 6 Страстной бул. 11  
Телефон 1-50-23 и 4-68-18  
КОНТОРА: Москва 6 Страстной бул. 11  
„Огонек“, Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: с апреля до конца  
года—2 р. 50 к., 6 м.—1 р. 75 к., 3 м.—85 к.  
Отдельный номер в рознич. продаже—30 к.  
За границу на 9 месяцев—2 доллара

MONTHLY MAGAZINE „ЗА РУЛЕМ“ („AT THE WHEEL“)

№ 3

1928 г.

## НАМ НУЖНЫ КОНКРЕТНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

**В** НАСТОЯЩЕМ номере „За Рулем“ помещены три статьи руководителей самых крупных автомобильных предприятий Северо-Американских Соединенных Штатов: Компании Форда, Компании Уиллис Оверленд и бр. Додж.

Мы ценим внимательность американских промышленников к нашему журналу, являющемуся выразителем мнения советской общественности по вопросам автомобилизации и дорожного строительства в стране, занимающей  $\frac{1}{6}$  часть мира.

Мы не скрываем того обстоятельства, что наша страна необычайно заинтересована технической мощью С.-А. С. Ш. и особенно в части автопромышленности и дорожного хозяйства. Мы не скрываем также того, что наша заинтересованность С.-А. С. Ш. исходит не столько из удивления перед успехами американцев, сколько из желания использовать американский опыт и мощь американской автопромышленности в советских условиях. И если посмотреть с этой точки зрения на статьи г.г. Уильмера, Уиллиса и дирекции Форда, то мы выразим вполне основательное опасение, что наши читатели не найдут определенных ответов на вопрос: как нам быстро создать дороги и авто на основе американского опыта?

Большинство цифр, приводимых в указанных статьях, известны из книги тов. Осинского и автомобильного справочника, изд. Ц. С. У. Также известны нам расчеты стоимости провоза картофеля на лошадях и авто на дорогах разного качества. Известно и то, что Америка 30 лет тому назад не имела дорог и машин так же, как теперь СССР. Мы совершенно согласны с м-ром Дж. Уиллисом, что для СССР должен пройти известный отрезок времени, пока будут дороги и автомобили. Но мы хотим это время сократить до минимума. И если для Америки потребовалось 30 лет, то мы хотим этот срок, по

возможности, сократить. Американцы шли своим путем действительно без посторонней помощи, имея могущественную промышленность и благоприятную экономическую конъюнктуру. Мы только 10 лет тому назад стали свободной страной. Сотни лет нашей страной управляла свирепая помещичья клика, сознательно державшая Россию в темноте. Страна оставалась отсталой и слабо индустриализованной. Всего несколько лет назад  $\frac{9}{10}$  нашей территории перенесло ужас опустошительной гражданской войны и интервенции. Поэтому наш путь труднее, чем путь американцев. И мы, совершенно естественно, хотим использовать тот богатый опыт, который имеет Америка.

Несмотря на то, что мы не видим в статьях американских автопромышленников достаточно практических предложений о возможном контакте Америки и СССР в области, о которой идет речь, необходимость этого контакта в общей форме им ясна, как это видно из конца статьи Форда: „Логически ясно, что Америка является страной, которая в состоянии снабжать СССР автомобилями. Она производит их в достаточно большом количестве, чтобы широко распространять автомобили по наиболее низким ценам. Кроме того, американские автомобили большей частью многосильны и приспособлены к работе в сельских условиях, где дороги очень плохи“.

Основание общества „Автодор“ совпадает несомненно с новой эпохой в деле дорожного и автомобильного строительства в СССР, и потому мы считаем, что настоящий момент наиболее благоприятен для того, чтобы высоко развитая американская автопромышленность, при правильном учете тех возможностей, какие перед ней открываются в СССР, ускорила бы этот процесс ко взаимной выгоде обеих великих стран. Нам не совсем ясны только следующие несколько строк из статьи дирекции Форда: „Или существующее в СССР ограничение торговли не способствует развитию автотранспорта, или иностранцы плохо информированы, как это не раз бывало в отношении СССР, и по этой причине до известной степени боятся затеять в СССР предприятие большого масштаба“.

Мы считаем, что правильным является скорее второе утверждение, а именно, что иностранцы плохо информированы, хотя за десять лет существования советской власти иностранцы не раз имели возможность убедиться в возможности нормальной торговли с СССР и организации здесь своих предприятий.

Для американцев отсутствие правильных взаимоотношений между двумя странами часто действительно не давало возможности достаточной информации об СССР, но опыт самой компании Форда по продаже тракторов в СССР мог бы во многом рассеять опасения американских промышленников. Мы были бы очень благодарны американским автопромышленникам и готовы предоставить им для этого страницы нашего журнала, если бы они сделали ряд конкретных предложений о способах и возможностях контакта с американской автомобильной промышленностью и промышленностью по постройке дорожных машин.

# КОМПАНИЯ ФОРДА об АВТОМОБИЛИЗАЦИИ СССР

(Специальная статья для журнала „За Рулем“)

*Автомобильная фирма Генри Форд на своих заводах, насчитывающих (вместе с подсобными) 163 тыс. рабочих, достигла наибольшей высоты в выпуске продукции. За 1926 год заводы Форда выпустили 1.706 тыс. легковых автомобилей. Средняя стоимость фордовского автомобиля последней модели, как уже у нас сообщалось, составляет 385 долларов.*

ЛОТ

Редакция.

**П**ЕРЕД СССР стоит такая же задача, какая стояла перед Соединенными Штатами Северной Америки в начале XX века, когда у нее хорошие мостовые были только в крупных городах. Дороги же в сельских местностях, за исключением Новой Англии и небольшого количества шоссе, были отвратительны и после дождя совершенно непроходимы. Необходимость в хороших дорогах была общепризнана, но тогдашний фермер никак не хотел согласиться с тем, что хорошая дорога требует денежных затрат. Иногда фермеру разрешали вместо уплаты специального дорожного налога производить работы по починке дороги—в результате чего починки были очень незначительны и поверхностны. Говорили даже в шутку, что после таких починок дороги становились хуже, чем до ремонта. Незнание основ дорожного строительства и нежелание затратить на это средства позволили долгое время удержаться в САСШ конной тяге.

С появлением автомобиля, который увлек фермера так же быстро, как и городского жителя, отвратительное состояние дорог стало очевидным, так же очевидной стала и необходимость их улучшения. Вскоре фермер пришел к убеждению, что автомобиль создал для его существования новый мир. Радиус рынка сбыта его товаров значительно расширился и его жизнь стала менее замкнутой. (Американские фермеры живут не в селениях, а большей частью на изолированных хуторах на далеких расстояниях друг от друга. Это особенно часто встречается на западе САСШ, где ближайший сосед часто находится на расстоянии 40 миль).

С развитием и усовершенствованием автомобиля правительство Северо-Американских Соединенных Штатов так же, как и правительства отдельных штатов, начали усиленно интересоваться хорошими дорогами, и такие организации полубообщественного типа, как Шоссейная Ассоциация Линкольна, начали строить современные шоссе. Автомобильные налоги финансировали большую часть этих сооружений, хотя работы эти производились значительно раньше, чем автомобильное производство достигло больших размеров.

Меньше, чем 10 лет назад в штате Мичиган была поднята кампания по устройству хороших дорог. Лозунг „Очистим Мичиган от грязи“ отлично характеризует ту эпоху<sup>1)</sup>. Не прошло и нескольких лет, как этот штат мог похвастаться системой прекрасных шоссе, которые связали ферму с городом и промышленностью. До этого времени фермеры не в состоянии были продать свой урожай целиком, и часто урожай картофеля гнил в погребах из-за невозможности подвезти его к рынкам.

Первый автомобиль, в особенности автомобиль Форда, был рассчитан на скверные дороги: он был многосильный, легкий и на высоком ходу. Автомобиль Форда проходил по местностям, где не было никаких дорог, и открывал, таким образом, новые земли. Дороги следовали за автомобилем. В особенности это относилось к Соединенным Штатам и Южной Америке.

Ч. Х. Смитс, вице-президент Русско-Американской Торговой Палаты, с энтузиазмом приветствует наступающее развитие автомобилизма в СССР и находит, что местный транспорт здесь должен будет развиваться даже интенсивнее, чем железнодорожный.

<sup>1)</sup> Не напоминает ли это нашим читателям своеобразный американский „Автодор“? (Ред.)

Совершенно очевидно, что транспорт для такой огромной страны, как Советский Союз, является вопросом жизненным. Не говоря о всяких других областях применения автотранспорта, следует особенно отметить роль автотранспорта в доставке сельскохозяйственных продуктов городским жителям. В такой огромной стране, как СССР, с таким разнообразием народностей — только автомобиль в состоянии связать их друг с другом. И на примере Америки это убедительнее всего видно.

Возможность участия американской промышленности в автомобилизации СССР — вопрос сложный. Мы еще не вполне освоились с существующими в СССР законами и обычаями и возможно, что по этой причине мы ждем от СССР первого шага. Естественно, что Компания Форда и много других автомобильных фирм очень заинтересованы в развитии автомобилизма в СССР.

И м-р Форд уже несколько раз посылал специальные комиссии для изучения обстановки, хотя работа этих комиссий относилась, главным образом, к тракторам Фордзон. Мы совершили очень много сделок через посредство нашего единственного русского покупателя — Амторг.

Логически ясно, что Америка является страной, которая в состоянии снабжать СССР автомобилями. Она производит их в достаточно большом количестве, чтобы широко распространять автомобили по наиболее низким ценам. Кроме того, американские автомобили большею частью — многосильные и приспособлены к работе в сельских условиях, где дороги очень плохи.

Америка — та страна, которая должна снабжать СССР автомобилями, так как только в Америке они производятся в количествах, достаточных для удержания цен на уровне, при котором автомобили дойдут до населения.

Далее, американские машины — обычно большой мощности и конструкция их приспособлена для сельских условий, где плохие дороги и плохой уход за машиной. Одно из двух: или существующие в СССР ограничения торговли не способствуют развитию автотранспорта, или иностранцы плохо информированы, как это не раз бывало в отношении СССР, — и по этой причине они до известной степени боятся затеять в СССР предприятия большого масштаба.

*Дирекция Компании Форд*



# ЧТО ДАСТ СОВЕТСКОМУ СОЮЗУ АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ

Специальная статья для журнала „За Рулем“ Эдуарда Г. Уильмера, председателя правления автомобильной фирмы Бр. Додж.

*Фирма Бр. Додж является одним из сильнейших конкурентов Форда. Годовой выпуск фирмы — 332 тыс. легковых и около 40 тыс. грузовых машин. За I квартал 1928 года Бр. Додж выпустили 60 тыс. легковых машин. Средняя стоимость автомобиля Бр. Додж — 875 дол. В данное время фирма Бр. Додж слиялась с компанией Крайслер.*

Редакция.

**В** ЧЕМ сущность автомобилизации СССР и как лучше всего эту проблему разрешить? Ответы на эти вопросы можно извлечь из опыта тех стран, которые признали автомобиль жизненной необходимостью. Это произошло в Соединенных Штатах в очень короткий промежуток времени.

В 1895 г. было выпущено 4 пассажирских машины. В 1927 г. Соединенные Штаты Америки вывесли 3,530 тысяч автомобилей и грузовиков. Всего было зарегистрировано 23.100 тысяч автомашин.

Это значит, что на каждого пятого человека приходится одна автомашина.

Число автомашин в Америке составляет 80% всех автомашин мира.

Данные автомобильного отдела Бюро внешней и внутренней торговли, опубликованные в „Фактах и цифрах автомобильной промышленности за 1927 г.“, и данные, сообщенные Национальной палатой автомобильной промышленности, констатируют, что СССР прошлой весной имел 20.162 автомашины, т.е. одну на 7.010 человек.

В СССР 146 млн. населения на территории более чем 8 млн. квадратных миль и отдельные районы гораздо более разрознены, чем в Америке.

Соединенные Штаты Америки разрешили проблему автомобилизации в широком масштабе. Теперь эта проблема разрешается в других странах, например, в Канаде, в которой 939.479 машин, в Австралии, где 464.225 машин, в Аргентинской республике, где 241.353 машин, в Индии—117 тыс. машин, в Южно-Африканском Союзе—100.750 автомобилей.

Возможности автомобилизации в СССР гораздо большие, чем в названных странах.

Что даст автомобиль и грузовик СССР?

На этот вопрос можно ответить цитатой из статьи, напечатанной в январском номере 1928 г. журнала „Радиатор“ (авто-журнал в Новой Зеландии). В Новой Зеландии в меньшей степени, конечно,— та же разбросанность населения, что и в Советском Союзе. Комментируя вопросы мировой автомобилизации, автор статьи говорит:

„Торгующая часть населения в различных центрах страшно возросла.. Дальние районы стали более доступны.. Время каждого человека стало более ценным и район его действия расширился.. С автомобилями пришла необходимость в хороших дорогах...“

Вот возможности, которые открываются перед СССР с его многомиллионным населением, колоссальными естественными богатствами, готовыми для разработки, с широкими планами образования, которые приготавливают ныне миллионы людей для лучшей экономической жизни.

Ища параллель с другой страной, где развитие автомобилизма сталкивается с такими же географическими затруднениями, как и в СССР, можно назвать Австралию. Январский номер 1928 г. „Австралийского Моториста“ (Мельбурн) пишет, что в нынешней Австралии „фермер, садовник, огородник и скотовод пользуются грузовиком, вплоть до того, что обходятся без железной дороги“.



*Окраинная улица города в Сев. Америке*

Журнал указывает на то, что 30% шерсти, приходящей на рынок в Эльбюри, прибывает на грузовиках по периферии в 100 миль. Шерсть, которой нужно было 10 дней, чтобы пройти некое 40-мильное расстояние по железной дороге, теперь доходит в город на грузовиках в один день. Журнал приводит историю едва не погибшего от засухи стада овец, спасенного перевозкой на грузовиках на новые пастбища. Журнал рассказывает о спасении сотен тысяч акров земли со скирдами хлеба, которым угрожал огонь; скирды эти были спасены путем поливки из идущего по горячей земле грузовика.

Эти факты только подчеркивают необходимость автомобиля в сельском хозяйстве. В Соединенных Штатах зарегистрировано на фермах 4.700 тысяч авто-машин.

В Америке 3.675 тысяч человек работают в автомобильной промышленности и приходящих отраслях. Автомобиль дал толчок для развития других крупных отраслей промышленности. В 1927 году 3.125 тысяч тонн авто-груза было переправлено по железным дорогам; автомобильная промышленность потребляет 84% всего ввозимого каучука, 50% стекольной продукции, 12% железа и стали. В прошлом году авто-машинами было израсходовано более, чем девять с половиной миллиардов галлонов gasolinea.

У машин — бесконечное количество применений. Например, из всех находящихся в употреблении грузовиков большой процент машин находится в др-



вяной, строительной и мукомольной промышленности, затем — в распоряжении рекламодателей, в издательствах, в кондитерских, фабриках мороженого и т. д.

Эти, почти неограниченные, возможности применения автомашин существуют и в СССР. Принимая во внимание колоссальные шаги, которыми идет современная техника, СССР может развить у себя автомашинную промышленность в таком же масштабе, как Соединенные Штаты — в гораздо меньший срок, чем те 33 года, в которые совершилась автомобилизация Америки.

Что нужно раньше — автомобиль или хорошая дорога?

В Соединенных Штатах одно развивалось параллельно с другим. Хорошие шоссе существовали во многих районах страны еще до появления автомобиля. Первые автомобили воспользовались ими. Потом настроили еще шоссе.

Что касается СССР, то вопрос о дорогах нельзя обобщать для всего Союза. Факты, относящиеся к Московскому району, не годились бы для районов Волги, Урала и Сибири. Мировой опыт говорит, что СССР пойдет по пути параллельного развития автомобилизации с постройкой нужного типа дорог.

Возникает вопрос о возможном участии американской индустрии в автомобилизации СССР.

Учитывая опыт других стран, это участие могло бы вылиться в одной из трех форм — местная массовая продукция, импорт авто машин прямо из Соединенных Штатов, местная сборка машин. Американские автомобильные фирмы открывают филиалы в Канаде, Англии, Аргентинской республике, Бразилии, Южной Америке, Австралии и др. странах. Методы этих фабрик и их продукция, конечно, зависят от годности сырья и работы в различных требуемых отраслях.

Америка быстро идет по пути экспорта автомашин во все страны мира. В 1927 г. экспорт из Соединенных Штатов и Канады выразился в 543 тысячи штук. Это на 12% больше, чем в 1926 г., и составляет 15% общей продукции.

Из февральского отчета журнала „Автомобильная Индустрия“ видно, что экспортированные в СССР легковые автомобили оценены были в 109.126 долл., а грузовики — в 233.422 долл.

Это — одна из выше указанных форм участия Америки, которая уже применяется.

Другой метод — сборка авточастей в СССР. Практика такого метода выделки частей в Америке, а затем переправки их за границу, была одной из фаз развития мирового автомобиллизма. Теперь это применяется в 22 странах: в Азии, Африке, Океании, Европе и Латинской Америке. Обычно выделка эта производится на специальных фабриках частей. Иногда местные фабрики практически выполняют сборку грузовиков.

Местные условия могут определить, годится ли сборочная система и приближает ли она страну к разрешению транспортной проблемы. Обычные способы отправки из Америки, таможенные сборы или порто-франко, встречающиеся по пути транзита, добавочная стоимость труда, — все это играет роль в разрешении вопроса.

Географические различия территории СССР не позволяют обобщить, какой тип автомобиля или грузовика нужен в СССР. Статистика „Авто-Индустрии“ указывает, что Союз, покупая пассажирские машины в 1927 г., брал самые различные марки и типы, а грузовики покупались чаще всего 2½-тонные и больше.

Предсказать точно будущее автомобилизации СССР в своей конторе за 4 тысячи миль и не имея возможности глубоко изучить вопрос — было бы легкомысленно. Все же ясно, что автомобилизация тесно связана с будущим СССР.

*Эдуард Г. Уильмер*

Председатель правления фирмы  
„Братья Додж“

## ГЛАЗАМИ АМЕРИКАНЦА...

*Фирма Оверленд является другим конкурентом Форда. Насчитывая на своих предприятиях 20 тыс. рабочих, она довела свой годовой выпуск до 360 тыс. легковых машин. Средняя цена легкового автомобиля Оверленд—от 455 долл.*

Редакция.

**Н**АШ американский корреспондент по специальному заданию редакции „За Рулем“ беседовал с Джоном Уиллисом, председателем Уиллис—Оверленд Компании в Толедо (штат Огайо). Беседа касалась автомобильных перспектив СССР.

„Это — экономический вопрос, затрагивающий всех жителей СССР“, — сказал Джон Уиллис. — Союзу нужно иметь возможность переправлять грузы быстрее, чем теперь. Вопрос идет о достижении наиболее низкой стоимости транспорта одной тонны груза на расстоянии одной мили; это — объективная оценка достоинства транспорта во всем мире.

СССР с его неиссякаемыми источниками всякого рода сырья нуждается в том, чтобы иметь возможность быстро и дешево перебрасывать людей и товары с места на место. Для этого нужны хорошие дороги и автомобили.

Группа крестьян, живущих на расстоянии 30 миль от железной дороги и желающая переправить свой картофель на железнодорожную станцию, чтобы отправить его на ярмарку, может служить для наглядного примера. При теперешней транспортной силе фургону с лошадьми и нагрузкой в одну тонну понадобилось бы для этого от 4 до 6 дней времени. При условии хорошей дороги и автоснаряжения тот же человек повез бы на железнодорожную станцию и вернулся бы к работе на ферму через 6 часов. Другими словами, автомобиль сделал бы в 20 раз большую работу, нежели животные, запряженные в фургон.

Американская массовая продукция автомобилей является результатом 30-летнего организованного автомобильного развития страны.

В Советском Союзе нельзя сразу перескочить через этот, более чем 30-летний провал. Для развития нужны годы.

Конечно, постройка хороших дорог увеличивается с увеличением потребления автотранспорта. То же было и в Соединенных Штатах.

Россия пройдет, повидимому, тот же путь развития в области автомобилей и дорог, который прошла сельская Америка. Это — проблема удешевления транспорта на протяжении миль для людей и товаров. Когда русские граждане отдадут себе в этом ясный отчет — развитие автотранспорта пойдет быстрым темпом.

Соединенные Штаты богаты знанием, машинами и опытом, чтобы поставлять автотранспорт на весь мир. И нет причин, по которым Америка не пошла бы навстречу автомобильному строительству, необходимому для русских граждан.

Положение автомобилизации СССР облегчилось бы благодаря применению американского оборудования и приглашению американских инженеров. Американская автомобильная техника может одержать значительные победы, пользуясь русскими рабочими и материалами.

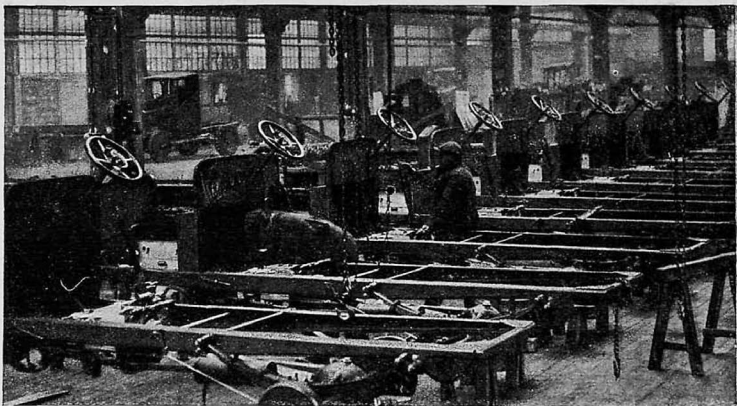
В наших предприятиях, где занято 30 тысяч рабочих, 1500 готовых машин „Уиппет“ и „Уиллис-Найт“ производятся ежедневно. Кроме этой армии производителей имеются еще многие тысячи рабочих, занятых выделкой карбюраторов, электрического оборудования и т. д.

Машины Уиппет стоят от 455 до 585 долл., а Уиллис-Найт — от 1145 до 2550 долл. Подумайте, сколько бы стоила конструкция этих автомобилей, если бы их делать в меньшем количестве и иначе, чем их делаем мы.

Резюмируя положение, скажу: мне кажется, что СССР крайне необходимы дороги и автомобили, чтобы перевозить людей и товары. Но для выполнения этого нужно, исходя из опыта Америки, не менее 10—15 лет.

*Джон Уиллис*

Председатель фирмы Уиллис Оверленд.



*Завод АМО. Сборочный цех. Скелет советского автомобиля обрастает мясом частей и агрегатов*

## КАК СТРОИТСЯ СОВЕТСКИЙ АВТОМОБИЛЬ

В. ЧАГА

Фото С. Фридлянда

**З**А ПОСЛЕДНИЕ три года, начиная от улиц Москвы и кончая далекими окраинами Союза, можно увидеть быстро и весело бегущие полугоратонные грузовики с маркой на радиаторе: „АМО“. Это и есть советские автомобили, построенные из советских материалов первым государственным автозаводом АМО.

Победа на Всесоюзном пробеге на проходимость 1925 года машин завода АМО, шедших вне конкурса и пришедших к финишу первыми, а также проверка машин эксплуатацией свидетельствует, что, несмотря на отсутствие опыта в автостроении, завод добился больших достижений.

Как же строится советский автомобиль?

Более полуторы тысячи разнообразнейших деталей, из которых один отливаются, другие куются, третьи штампуются и все вместе потом обрабатываются на самых различных станках, — уже одно это — яркий признак сложности автомобильного производства.

Обработка этих деталей должна быть произведена с максимальной точностью, отвечающей последним требованиям машиностроения. Материалы, необходимые для автомобиля, очень многочисленны: алюминий, бронза, чугун, сталь, железо, латунь, фибра, резина, кожа и другие. Ответственные детали, несущие большую нагрузку, делают из высокопрочных сталей. Менее ответственные — из подделочной стали, латуни и железа. Чугун, алюминий и частично бронза идут на детали, форма которых может быть получена путем отливки. К ним относятся: блок цилиндров, картера, корпуса насосов и фильтров

и т. д. Несложные детали изготавливаются сразу в механическом цехе из штангового материала. Для всех остальных деталей материал требует предварительно горячей обработки и в виде отлитых, откованных или отштампованных полуфабрикатов поступает в холодную обработку.

Оборудование АМО позволяет производить все виды горячей и холодной обработки. В громадном дворе — от корпуса к корпусу, из материального склада в горячие цеха и обратно электрические тележки развозят материал или полуфабрикаты.

По специальному воздушному пути из литейной выполазает подвесной кран; тонкий трос с крюком, выпускаемый лебедкой, подхватывает металлический лом, предназначенный для загрузки электропечи или вагранки, и кран вновь исчезает в черной дыре литейной.

По узкоколейным путям рабочие подвозят стальные стаканы снарядов, которые, отслужив свою службу в качестве орудия разрушения, лежат в штабелях вдоль железнодорожного пути в ожидании своего превращения в орудие культуры — в автомобиль.

Очень эффектная картина в литейном цехе во время литья.

Огненная струя расплавленного металла наполняет ковш; закопченные люди, обливаясь потом, суетятся вокруг печи и ковша. Подвесной кран быстро переносит ковш от опоки к опоке, снабжая каждую порцией жидкого металла.

Оборудование литейной позволяет производить стальное, чугунное и цветное литье. Здесь, как



*...По специальному воздушному пути из литейной выполняет подвесной кран...*

и в штамповальном цехе, изготавливаются сложные детали мотора и шасси.

Конструкция автодеталей сочетает в себе ряд противоречивых требований.

Деталь должна обладать минимальным весом и достаточным запасом прочности. Эти два требования конструктору необходимо примирить путем отыскания наивыгоднейшей формы. На помощь

ему приходит штамповка и литье — никаким другим путем не получить причудливых форм блока цилиндров, картеров, кронштейнов, рычагов и многих других деталей. Несложный сам по себе процесс литья требует предварительно довольно сложного изготовления модели и формовки в специальной земле — углублений для деталей.

От опытности модельщика, от аккуратности формовщика и от умения литейного мастера, нужных химических свойств и механических качеств материала зависит успех литья, а следовательно, и количество брака.

Литейный цех обслуживается химической лабораторией. Быстрый и точный анализ каждой плавки позволяет литейщикам действовать сознательно, а не «слепую».

Отлитая деталь очищается от земли, на ней обрубается избыток (излишний материал) и она поступает в склад литья, откуда уже идет в механическую обработку.

Значительно проще обстоит дело в других горячих цехах — в кузнице и штамповальной.

В кузнице стодвадцатипудовые бабы пневматических молотов, словно бабочки над цветком, порхают над раскаленным металлом. Едва заметное движение рычагом стоящего позади человека, и вдруг баба с силой своих 2 тонн бешено обдушивается на болванку. Всевозможные угольники, петли, лепешки для шестерен, заготовки и черные болты — все это производится здесь.

В штамповальном цехе металл, нагретый и зажатый между пуносоном и матрицей, под громадным давлением заполняет углубления, изгибается, распушивается и выжимается из себя излишки каймой заусениц вокруг своего изделия. Штамповка является одним из наиболее выгоднейших способов производства.

От небольшой серии рессор до громадного ланжерона или передней оси изделия, словно близнецы, выходит из-под штампа, не нуждаясь в квалифицированных рабочих для своего изготовления. Трудность заключалась только один раз в изготовлении штампа (любопытно отметить, что Форд в последнее время с успехом применяет штамповку в комбинации со сваркой, что дает еще больший производственный и экономический эффект).

Три года назад завод изготовлял детали дорогим полустаршим способом и сложной механической обработкой, теперь, благодаря заготовленным штампам, все легко и быстро штампуются.

Одним из примеров служит коленчатый вал: вместо долгого и сложного выпиливания из целого куска, его стали изготовлять путем штамповки — это дало экономию только на материале в 50%.

Из горячих цехов все детали стекают в механический цех, где производится холодная обработка. Здесь детали распределяются по всевозможным станкам, на которых грубая и черная поверхность отливки или поковки обдирается, обтачивается, фрезеруется и шлифуется.

На сверлильных станках просверливаются всевозможные отверстия. Специальные зубчатые станки нарезают цилиндрические и конические зубчатки.

Тут же станки-автоматы, втягивая в себя металлические пруты, через определенное количество минут регулярно выплевывают готовые мелкие детали.

Широкое применение кондукторов и приспособлений, уточняющих, ускоряющих и удешевляющих обработку, позволило заводу поднять свою производительность и добиться взаимозаменяемости деталей.

В длинных коридорах между шеренгами станков — кучи и штабеля автомобильных деталей; иные ждут очередной операции, иные уже готовы и должны поступить в контрольный отдел на приемку.

Штат контролеров занят проверкой точности. Благодаря контрольным калямбрам для отверстий, скобам для валов и другим специальным приспособлениям, эта ответственная работа сведена до крайних простых приемов, страхующих от ошибок.

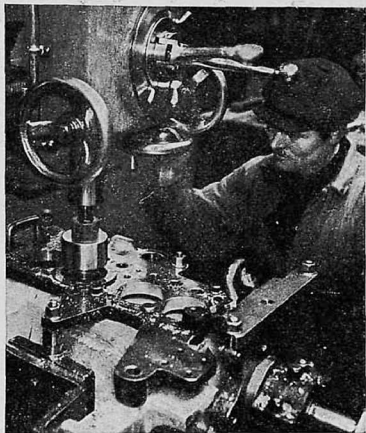
Только после тщательной проверки деталь поступает в сборку.

Все детали, несущие в автомобиле большую нагрузку, подвергаются термической обработке для повышения механических качеств материала детали и увеличения сопротивляемости износу ее рабочих поверхностей.

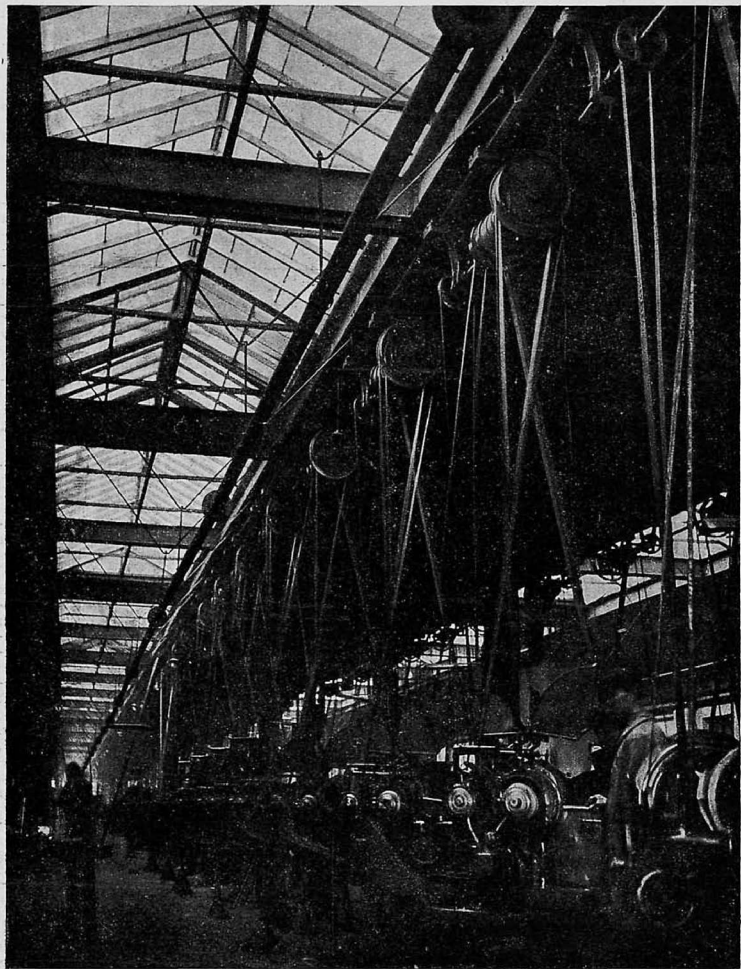
Сборка машин, это — проверка производства. В ней сразу сказываются все, даже мельчайшие недостатки обработки — уносы отверстий, овальность вала или отверстия, тугая посадка, большой зазор и масса других дефектов, — все это тормозит сборку и в дальнейшем отзывается на срatabываемости частей.

Сборочный цех контролируется испытательным отделом. На специально оборудованной станции испытываются моторы, работающие определенное число часов при разных режимах.

Испытываются также коробки скоростей и дифференциалы.



*Механический цех АМО. Благодаря кондуктору или приспособлению все детали обрабатываются совершенно одинаково без предварительной разметки.*



*Завод АМО. Цех автоматов. Втягивая в себя металлические пруты, они через определенное количество минут регулярно выплевывают готовые детали*

После этого испытания мотор устанавливается на шасси — и готовый автомобиль испытывается пробегом. Затем осмотр выявляет дефекты машины в работе.

Проверенный, осмотренный автомобиль идет

в продажу и увеличивает количество советских машин в стране. Недавно завод АМО выпустил за 3 года свою 1000-ую машину. С 1929—30 г. он намерен значительно увеличить выпуск.

*В. Чапа*



*Москва. На площади имени Свердлова в солнечный день*

Фото А. Шайхета

# АВТОМОБИЛИ на САНИТАРНОЙ СЛУЖБЕ

Н. СЕМАШКО

Народный Комиссар Здравоохранения

**В** НАШЕЙ необъятной стране вопрос о путях сообщения и транспорте—важнейший вопрос хозяйственного и культурного строительства. Особые климатические и почвенные условия сделали у нас разрешение этого вопроса особенно трудным. Опыт автомобильных пробегов показал, что не все заграничные марки пригодны в наших условиях.

Народный комиссариат здравоохранения следит за работой Автодора с напряженным вниманием. При наших необъятных пространствах очень важно иметь скорый и удобный способ перевозки больных и медперсонала.

В настоящее время органы здравоохранения располагают автомобилями почти исключительно для скорой помощи и то только в крупных городах. Количество автомобилей и здесь далеко не обеспечивает нужд населения. Необеспеченность эта в большинстве зависит не от недостатка средств, а от невозможности доставить на рынке необходимые машины. Наши автомобильные заводы пока выпускают только грузовые машины, шасси которых мало пригодны для установок санитарных кузовов<sup>1)</sup>. Смягчить толчки путем установки дополнительных приспособлений подвески не удается.

Возможность получения санитарных машин из-за границы очень ограничена. Только крупные центры располагают необходимым числом санитарных машин заграничного производства. В остальных городах санитарные машины передаются из полугрузовиков или старых санитарных автомобилей, оставшихся от времени мировой войны.

Если даже большинство крупных городов и фабричных районов еще не имеют санитарного транспорта, то нечего и говорить о деревне. А в ней, когда радиус лечебного пункта достигает иногда сотни верст, способ сообщения в деле оказания лечебной помощи населению приобретает еще более важное значение. Санитарный автомобиль позволит спасти многих жизни (несчастные случаи, роды), сэкономить время и силы медицинского персонала.

Но не только для оказания лечебной помощи автомобиль необходим органам здравоохранения. В деле профилактики, диспансеризации, санитарного надзора—мотоциклы и небольшие автомобили должны сослужить большую службу.

С развитием нашего автостроения встанет вопрос о монтажке на автомобилях рентгеновских кабинетов, дезинфекционных камер и лабораторий.

Все сказанное свидетельствует, что наше автомобильное производство встретит в лице органов здравоохранения заказчика и потребителя.

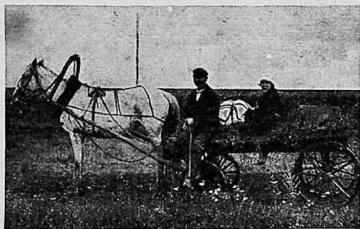
В военное время автомобиль для военно-санитарной службы приобретает еще большее значение. За время мировой войны на Западном фронте было перевезено автомобилями около десяти миллионов раненых и больных. Конский транспорт, помимо своего несовершенства в отношении удобства перевозки (тряска) и скорости передвижения (3 версты в час), требует еще доставки большого количества фуража для питания лошадей.

Возможность применения отравляющих веществ со стороны наших противников увеличивает контингенты пострадавших, требующих для своего спасения быстрой и удобной перевозки. Все говорит за то, что в военное время мы должны свести наш конный санитарный транспорт к минимуму и сохранить его для тех участков фронта, где продвижение на автомобилях будет невозможно.

Преимущество перед санитарным автомобилем в отношении удобства и скорости перевозки имеет санитарный аэроплан, но он нуждается для подъема и посадки в особых площадках—в открытых пространствах—и не может быть подан непосредственно к пункту нахождения раненых и больных, особенно в городах и лесистой местности.

Кроме того, не надо забывать, что эксплуатация летного транспорта еще стоит очень дорого и применение его может быть оправдано только в тех случаях, где спасение жизни зависит от скорой и особо квалифицированной медицинской помощи.

Санитарный автомобиль в военное время пока остается самым желательным видом транспорта.



*Женщина-врач, работающая в деревне, раз'езжает по участку для подачи медицинской помощи. В условиях этого передвижения большая часть времени уходит не на врачебную работу, а на езду*

<sup>1)</sup> О советских санитарных машинах—см. № 1 „За Рулем“, стр. 21. (Ред.)

Н. Семашко



# СВЯТОЕ НЕТЕРПЕНИЕ

Н. БЕЛЯЕВ

**В**ОПРОС переустройства наших отвратительных дорог, вопрос автомобилизации СССР должен, наконец, перестать быть газетной фразой или автодорским лозунгом.

Совет Автодора осаждается письмами и посетителями. Со всех концов нашей необъятной страны несутся жалобы и возгласы нетерпения: «Когда же, наконец, мы возьмем по-настоящему за работу?»

Будничная и, в сущности, ведомственная задача — дать хорошую дорогу и на ней автомобиль — стала в условиях социалистической стройки революционным лозунгом. Энергия и напористость освобожденной в Октябре страны ищет применения во всяком деле, которое приближает Союз к технической революции.

В письмах рабочих, крестьяне и служащие пишут: «Нам стыдно, до боли стыдно, что у нас так мало дорог, что у нас меньше автомобилей, чем в Португалии и в Польше. Неужели мы можем остаться к этому равнодушными, неужели 700 миллионов рублей в год переплаты на скверных дорогах, о которых пишет тов. Лежава, не заставят задуматься наших хозяев-чиновников? Мы хотим знать, что конкретно на сегодняшний день предпринимается для улучшения дорог, для увеличения количества автомобилей?»

Иностранцу, пожалуй, сразу не объяснишь, что это за общество «Автодор» и почему волнуются сотни тысяч рабочих и крестьян, которые никогда владельцами собственных автомобилей не будут и для которых состояние наших дорог, казалось бы, — далекое и безразличное дело.

Наша революция произвела коренную ломку психологии рабочих и крестьянских масс. Теперь

постройка дорог не есть дело знаменитой дореволюционной «казны», той «казны», о которой население знало только то, что чиновники и подрядчики ее обворовывают. Обворовывание «казны» доставляло, пожалуй, даже удовольствие враждебно настроенному к правительству населению.

Теперь положение другое:

«У нашего правительства мало денег, чтобы исправить достаточное количество дорог. Поможем же нашему правительству чем можем, если не деньгами, то личным участием в дорожном строительстве». Так ставит теперь вопрос трудящиеся на территории Союза.

Что же сделано конкретно за период автодорожной агитации для исправления наших дорог и увеличения количества автомобилей в стране?

Мы можем смело утверждать, что улучшением наших дорог и автомобилями занимаются пока главным образом не хозяйственники, а... наша печать.

Лето наступило, дорожный сезон, казалось, должен быть в разгаре, дорожный материал большей частью под рукой, рабочей силы — более чем достаточно, еще

нужда — более чем велика, но... видимо, еще не «раскачались».

Так называемые «места» терпеливо ждут: авось, поднятая кампания, по примеру других кампаний, понемногу уляжется и не придется возиться с изысканием средств, строительством и тому подобными хлопотливыми вещами, когда и без того тяжело жить и масса личных забот ждет на самой службе в канцелярии. Здесь другие кампании, как например, борьба с бюрократизмом, с волокитой, с кумовством, с накладными расходами и пр.

Телеграммы и сводки из различных городов свидетельствуют, что этот сезон начинается



... Когда клинker появится — для него вполне хватит в Москве скверных улиц

вяло и во всяком случае перелома на дорожном фронте никакого в этом году нет.

По сообщению Наркомвнудела тов. Толмачева, пятилетний план финансирования дорожного хозяйства представлен в следующих размерах: в 1929 г.—56 млн., 1930—64 млн., в 1931—73 млн., 1932—83 млн. В настоящее время отпуск средств на дорожное дело достигает только 87% довоенного (по территории РСФСР).

Ясно, что размеры ассигнования на дорожное строительство очень малы сейчас и перспективы их роста в пятилетнем плане далеко недостаточны. На помощь правительству должно прийти население.

В Москве, в столице Советского Союза, зачищиком улучшения мостовых явилась... опять печаль. Газета „Вечерняя Москва“ очень энергично подняла кампанию за переименование асфальтом булыжных мостовых. Несколько дней подряд наглядные цифры доказывали невыгодность, негигиеничность и нецелесообразность булыжника и преимуществ асфальта. Целый ряд ответственных работников дали в этой газете самые обнадеживающие интервью. Далее диспут разгорелся. Был предложен вместо асфальта клинкер.

Это сразу обило остроту всей кампании и придало ей академический характер. В результате всей шумихи создана комиссия для решения вопроса о лучшей мостовой в условиях Москвы и причин нынешнего плохого их состояния. И это пока—все. Этим пытаются успокоить общественное мнение.

Мы должны тратить год, драгоценный год—промежуток времени, несколько лет назад менявший всю экономику нашей страны,—только на то, чтобы „изучить“, „проработать“, „наметить“ способы и возможности“, „увязать“ и пр. и пр. А когда же, через какой срок, наступит настоящее строительство?

Может-быть, клинкер в конце-концов окажется и лучше асфальта, но ведь клинкера сейчас в

Москве нет, клинкерные заводы лишь надо строить, а когда клинкер появится, то в Москве и для него вполне хватит скверных улиц.

Замошение нескольких десятков улиц асфальтом в текущем строительном сезоне явилось бы, по нашему мнению, лучшим деловым подкреплением благожелательных интервью. Размер и темп нынешнего ремонта мостовых ни в коем случае не удовлетворителен.

Таково печальное положение в столице.

В губернских и уездных городах с дорожным строительством еще хуже.—Не могут раскачаться.

И только в деревнях, где „ни проехать, ни пройти“ и где проведено в этом году самообложение,— кое-какие проблески дорожных начинаний.

По инициативе самих крестьян создаются ячейки „Автодора“. Во многих уездах (например, Ленинском под Москвой) были случаи, когда создавались дорожные крестьянские товарищества и до-



*Вид благоустроенной грунтовой дороги в деревне (Ленинградский округ). По бокам—камешки, за черту которых нельзя заезжать*

рожные ячейки, а спустя некоторое время крестьяне узнавали, что есть общество „Автодор“ и что они, собственно, автодорцы. Это лишний раз подтверждает, что ждать больше нельзя.

Крестьяне уже теряют терпение, рабочие беспокоятся. Спокойны почему-то хозяйственники.

За дороги и автомобиль нужно взяться всерьез. Пожертвовать целый год на „раскачивание“ ни в коем случае нельзя.

Нужно темп автодорского движения усилить и

ни в коем случае не пропустить нынешний летний сезон.

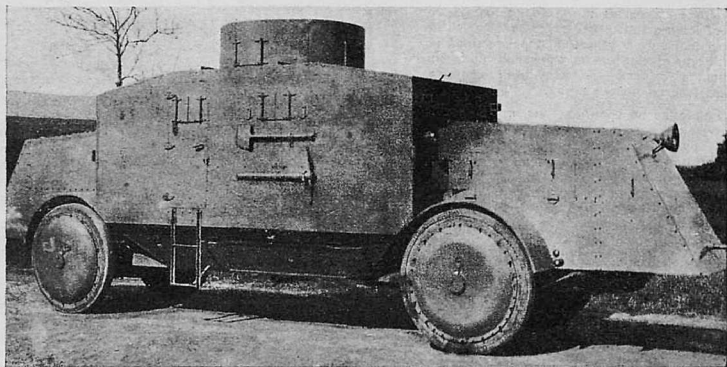
Сорок тысяч членов „Автодора“—это уже такое количество задорного и боевого актива, который может заставить встрепенуться всю страну, может заставить, кого следует, взяться всерьез за борьбу с нашей дорожной и транспортной нищетой.

*Н. Беляев*

## К СОЗЫВУ ДОРОЖНОГО С'ЕЗДА

Президиум Совета „Автодора“ утвердил окончательным сроком созыва дорожного с'езда 17 сентября.

С'езд будет созван в Москве.



Бронированный автомобиль Бюссин с приводом на четыре колеса

## АВТОМОБИЛИ с ЧЕТЫРЬМЯ ВЕДУЩИМИ КОЛЕСАМИ

Инж. ГООТ

**Н**А РЯДУ с бурным ростом количества автомобилей в странах Запада и Америки отчетливо вырисовывается стремление расширить области применения моторного транспорта, заставляя автомобиль выполнять задачи, совсем недавно казавшиеся неосуществимыми.

Мировая война, давшая толчок развитию многих областей техники, выдвинула серьезную проблему применения автотранспорта в условиях не только плохих дорог, но и в местностях, изобилующих непроходимыми рвами, канавами, холмами и т. д.

В Америке перед войной были сконструированы фирмами „F. W. D.“ и „Вальтер“ грузовики, у которых привод от мотора осуществлялся сразу на все 4 колеса, т.-е. обе пары колес были устроены ведущими<sup>1)</sup>.

Эти машины во время войны были переброшены американцами на Западный фронт, где, передвигаясь на разбитых снарядами дорогах, совершенно недоступных для обыкновенного автомобиля, сыграли колоссальную роль в снабжении армий провиантом и снаряжением, часто транспортируя также тяжелую артиллерию.

Такой грузовик имел обычный кузов и нормальное рулевое управление на передние колеса. Благодаря дополнительной нагрузке на переднюю ось, машина обладает значительно увеличенной, в сравнении с обычной, силой сцепления.

<sup>1)</sup> В нормальном автомобиле движущая сила мотора карданным валом передается только на два задних „ведущих“ колеса, которые толкают машину вперед.

Главным достоинством такой машины является наличие, кроме толкающего усилия от задних ведущих колес, дополнительного тянущего усилия от передней пары.

Выгоды осуществления движущей силы тянущей, а не толкающей, учли многие автомобильные конструктора и мы имеем уже целый ряд легковых и гоночных машин с устроенным в них приводом только на передние колеса, как, например, гоночные автомобили американских фирм „Миллер“ и „Мармон“, английской—„Альвис“, немецких—„Румплер“ и „Форранд“ (легковые) и, наконец, французской—„Тракта“ (легковые и гоночные).

Трехосные машины, строящиеся, главным образом, в Англии и Германии, дающие по сравнению с описываемыми двухосными при очень больших нагрузках более благоприятное их распределение, с другой стороны—имеют удлиненную раму, что значительно увеличивает „мертвый“ груз<sup>2)</sup> автомобиля.

Большие городские omnibusы, для которых именно это удлинение рамы и является достоинством, позволяющим увеличить количество перевозимых пассажиров, а небольшие нагрузки, приходящиеся на оси, дают спокойный, без сотрясения почвы, ход,—выгодней оказалось делать трехосными<sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Собственный вес автомобиля.

<sup>2)</sup> Американцы, применяя при значительных нагрузках (подъемные краны) автомобили с 4 ведущими колесами, делают их трехосными, при чем привод попрежнему устраивают на переднюю и заднюю оси.

При средних же нагрузках, в местах, где необходима максимальная способность маневрирования в условиях пересеченной местности, сравнительно короткая по длине машина с четырьмя ведущими колесами оказывается незаменимой.

Германия во время войны строила бронированные автомобили „Бюсинг“ с двойным рулевым управлением и специальные типы для противовоздушной обороны (с зенитными пушками) завода „Эргардт“ по типу американских машин с 4-мя ведущими колесами. Во Франции такие типы грузовиков строят теперь заводы „Панард“ и „Лятил“.

Применение указанного типа машин в виде пожарных автомобилей или специально приспособленных для постройки дорог (с полным для этой цели оборудованием) получило в Америке в настоящее время широкое распространение.

Также весьма удобным оказалось применение описываемых машин в качестве снегоочистителей, так как при их передвижении значительно уменьшается скольжение по снегу. Испытанные в Швейцарии для этой цели гусеничные тракторы оказались много хуже из-за частого вынужденного ремонта гусеничных лент.

Снегоочистители на шасси с 4-мя ведущими колесами могут развивать скорость до 20 км в час.

Следует упомянуть еще об использовании в широких масштабах в нефтедобывающих районах (Мексика и Пенсильвания), в местах, где отсутствуют какие-либо дороги, автомашины с 4-мя ведущими колесами для транспортировки нефти.

Автомобиль „F. W. D.“ 3-тонный имеет 4-цилиндровый мотор 36 HP при весе машины в 2.900 кг. Максимально развиваемая им скорость на нормальной дороге—29 км в час, а например, на нефтеносных полях, при наличии специальной коробки скоростей,— до 20 км в час.

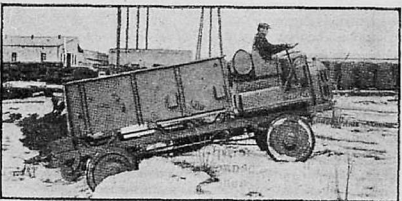
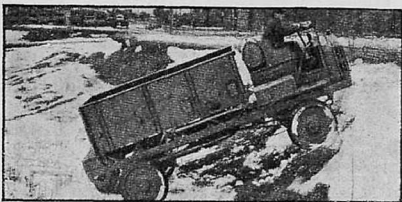
Грузовик „Вальтер“ 5-тонный с 6-цилиндровым мотором 48 HP, при общем весе 4.000 кг развивает скорость до 28 км в час.

Все машины снабжены тормозами на 4 колеса.

У нас в Союзе эти машины могли бы принести колоссальную пользу, резко укоротив время доставки и удешевив ее в местах, где подвоз к железнодорожным или водным узлам упирается в совершенную непроходимость дорог к ним.

*Инж. Гоот.*

На наших снимках: грузовой автомобиль с четырьмя ведущими колесами преодолевает крутой подъем



# УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЯ

Проф. Е. ЧУДАКОВ

Статья вторая

## Рабочий процесс автомобильного двигателя

### 1. Основные детали двигателя

**В** № 2 журнала „За Рулем“, в нашей первой статье был дан перечень основных механизмов автомобиля и определено их значение; дальше в отдельных статьях мы рассмотрим вопрос о том, как работают эти механизмы, из каких частей они состоят и что требуется для правильного их действия.

В первую очередь мы рассмотрим автомобильный двигатель, являющийся источником движущей силы автомобиля.

Автомобильный двигатель представляет собой двигатель внутреннего сгорания, работающий на бензине или еще на какомнибудь легко испаряющемся топливе. Двигателем внутреннего сгорания называется такой двигатель, у которого сгорание топлива происходит внутри его рабочего цилиндра; в отличие от этого у паровых машин сгорание топлива производится под паровым котлом, и уже полученный в котле пар поступает в рабочие цилиндры машины.

На фиг. 1 представлен общий вид автомобильного двигателя с правой и с левой сторон и дан перечень основных его деталей.

На фиг. 2 дан схематический рисунок поперечного разреза автомобильного двигателя с указанием лишь основных, наиболее существенных его деталей:

- А — цилиндр.
- Б — шатун.
- В — поршень, „в“ — поршневый палец.
- Г — картер.
- Д — коленчатый вал.
- Е — цилиндрическая шестерня, укрепленная на коленчатом валу А.
- Е<sub>1</sub> и Е<sub>2</sub> — цилиндрические шестерни, укрепленные на кулачковых валиках Ж.
- Ж<sub>1</sub> и Ж<sub>2</sub> — кулачковые валики.
- З<sub>1</sub> и З<sub>2</sub> — толкатели.
- И<sub>1</sub> и И<sub>2</sub> — клапаны.
- Л — клапанные пружины.
- М — карбюратор.
- К — электрическая свеча для зажигания рабочей смеси в цилиндре двигателя.

Коленчатый вал четырехцилиндрового двигателя совместно с укрепленными на нем шатунами и поршнями представлен отдельно на фиг. 3. Круглые точеные части коленчатого вала, за которые хватаются шатуны, называются шатунными шейками; круглые точеные части „е“ коленчатого вала, лежащие в подшипниках картера, называются коренными шейками; плоские части Д, соединяющие шатунные шейки с коренными, носят название щек коленчатого вала.

Шатун Б, общий вид которого дан на фиг. 4, имеет две головки, представляющие собой подшипники; верхняя — целая — охватывает поршневый палец, показанный сверху отдельно, а нижняя — разъемная — шатунную шейку коленчатого вала. Таким образом, шатун подвижно соединяет между собой поршень и коленчатый вал.

Поршень представляет собой цилиндрическое тело, на которое непосредственно действуют газы

в цилиндре двигателя; для того, чтобы газы, находящиеся под большим давлением, не утекали через зазор между поршнем и цилиндром, на поршень надеваются специальные пружинящие кольца, которые все время плотно прижимаются к стенкам цилиндра; на фиг. 3 дан общий вид поршня, а на фиг. 5 дан разрез через поршень, где видно соединение поршня с поршневым пальцем „в“. Последний устанавливается в соответствующих выступах поршня, называемых поршневыми шашками.

Цилиндр двигателя представляет собою деталь, в которой происходит сгорание горючей смеси топлива и воздуха. Так как при этом сгорании получается очень высокая температура, могущая вредно отозваться на цилиндре, то почти во всех автомобильных двигателях цилиндры имеют водяное охлаждение. Для этой цели, как это видно из фиг. 2, цилиндр в своей верхней части — головке — имеет двойную стенку, внутри которой циркулирует вода. Наружная стенка цилиндра носит название водяной рубашки.

На фиг. 1 был дан общий вид блока четырехцилиндрового двигателя, имеющего общую водяную рубашку. Верхняя часть цилиндров носит название головки или крышки, внутренняя же его полость, где установлены клапана и электрическая свеча, называется камерой сгорания, так как здесь происходит воспламенение и горение рабочей смеси.

Цилиндры двигателя крепятся болтами на картере, устройство которого выясняется из фиг. 1 и 2. Картер представляет собой разъемную коробку, посредине которой расположен коленчатый вал, и на который помимо цилиндров двигателя крепятся механизмы по обслуживанию двигателя, как-то: приборы зажигания, охлаждения и смазки двигателя.

Поршень движется в цилиндре вверх и вниз вдоль его оси, коленчатый вал вращается в своих подшипниках; благодаря соединению их шатуном, усилие от поршня передается коленчатому валу. Таким образом, части: цилиндр, поршень, шатун, коленчатый вал и картер образуют так называемый кривошипный механизм двигателя, служащий для изменения прямолинейного движения поршня во вращательное движение коленчатого вала.

Клапаны двигателя И служат для впуска в цилиндр свежего газа и выпуска из него сгоревшего. Как это видно из фиг. 2, клапаны поднимаются при помощи толкателей З, которые в свою очередь приводят в движение при помощи кулачковых валиков Ж, связанных с коленчатым валом цилиндрическими шестернями Е. Шестерня Е располагается с переднего конца двигателя, как это показано на фиг. 6. Кулачковый вал имеет на некоторой части своей окружности выступы „ж“, которые при определенном положении этого валика заставляют толкатели З приподниматься, открывая тем самым клапаны. При вращении кулачкового валика эти выступы будут регулярно подходить к толкателям и таким образом осуществляться регулярное поднимание клапанов. Ку-

лачковый вал производит только под'ем клапана, а посадка его на место совершается при помощи цилиндрической пружины, обозначенной на фиг. 2 буквой Л.

В различных конструкциях двигателя применяется разное расположение клапанов, и число кулачковых валиков чаще равняется одному, как это, например, представлено на фиг. 6. На фигуре же 2 дана схема менее употребительной конструкции с двумя кулачковыми валами и с клапанами, расположенными по обе стороны цилиндра, для того чтобы с большей ясностью представить себе действие всего механизма.

На фиг. 6 представлен общий вид клапанного механизма четырехцилиндрового двигателя, из которого видно устройство его деталей. Весь клапанный механизм, включая шерстерины Е, кулачковые валики Ж, толкатели З и клапаны Е<sub>1</sub>, Е<sub>2</sub> носит название распределения двигателя.

В автомобильном двигателе для получения от него полезной работы сжигается смесь паров бензина (или какого-либо другого соответствующего топлива) и воздуха.

Для того, чтобы эта смесь, будучи воспламенена электрической искрой, сгорала хорошо, она должна быть правильно приготовлена, а именно:

1) Соотношение количества бензина и воздуха должно быть определенным: примерно 15 кг воздуха на 1 кг бензина.

2) Бензин должен по возможности весь испариться и хорошо смешаться с воздухом.

Для осуществления этой задачи в автомобильном двигателе служит особый прибор, называемый карбюратором, который на фиг. 2 обозначен буквой М.

К карбюратору М по отдельной трубке из бака подводится бензин, который внутри карбюратора и должен быть распылен и хорошо смешан с воздухом в надлежащей пропорции. Для лучшего

перемешивания бензина с воздухом первый по тонкой трубке подводится к суженному сечению карбюратора, как это видно из фиг. 2; здесь, благодаря большой скорости воздуха, бензин высасывается из трубки, распыливается и хорошо смешивается с воздухом. Наиболее употребительные типы карбюраторов мы рассмотрим далее в отдельной статье.

Воспламенение горячего газа в цилиндре двигателя производится при помощи электрической искры, получающейся в свече К (фиг. 1 и 2) при пропускании через нее электрического тока высокого напряжения.

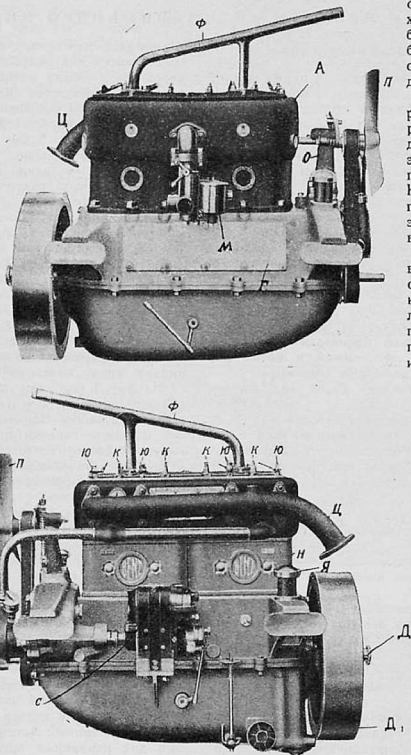
На фиг. 7 представлена отдельно такая свеча. Ток подводится к штифту „а“, изолированному от других деталей свечи при помощи фарфорового изолятора „Б“. Далее ток со штифта „а“ проскакивает через контакты „в“ к телу свечи „г“, образуя между контактами электрическую искру.

Ток для зажигания получается при помощи специального прибора, называемого магнето высокого напряжения, общий вид которого дан был на фиг. 1, а детальное описание которого будет приведено при рассмотрении вопроса о зажигании в автомобильных двигателях.

Как уже сказано было выше, для предупреждения перегрева цилиндра он охлаждается водой. Для того, чтобы эта вода в свою очередь не перегрелась и не начала кипеть, она

при помощи специального водяного нососа, укрепленного на картере двигателя, прогоняется как через водяную рубашку двигателя, так и через специальный прибор — радиатор, служащий для охлаждения самой воды. Все механизмы, предназначенные для охлаждения двигателя, носят общее название приборов охлаждения и будут нами рассмотрены ниже.

Наконец, для того, чтобы движущиеся части двигателя имели между собой возможно малое трение и чтобы они не могли „задрать“ одна



Фиг. 1.

А—Цилиндры двигателя  
Г—Картер двигателя  
Д—Коленчатый вал  
Л—Маховик  
К—Свечи  
М—Карбюратор

П—Вентилятор  
С—Магнето  
Т—Водяной насос  
У—Подвод холодной воды  
Ф—Отвод горячей воды  
Ц—Труба для отходящих газов

другую, или даже „заесть“, между всеми движущимися частями должна быть обеспечена достаточно хорошая смазка. Для этой цели в двигателе служит обычно насос; этот насос через посредство трубок подводит масло к трущимся частям двигателя. Насос и все детали, служащие для смазки двигателя и носящие общее название приборов для смазки двигателя, будут нами рассмотрены в одной из последующих статей.

Таким образом, все механизмы двигателя могут быть подразделены на следующие 6 групп.

- 1) Кривошипный механизм.
- 2) Распределение.
- 3) Карбюрация.
- 4) Зажигание.
- 5) Охлаждение.
- 6) Смазка.

В дальнейшем в отдельных статьях мы порознь рассмотрим каждый из перечисленных механизмов в приведенном выше порядке.

## 2. Рабочий процесс автомобильного двигателя

Работа в автомобильном двигателе получается за счет сгорания внутри его цилиндров топлива, т.е. за счет тепла, выделяющегося при этом сгорании.

Вся совокупность явлений, заполнение цилиндра двигателя свежей рабочей смесью, сгорание этой смеси, очищение цилиндра от полученных продуктов сгорания — носит название рабочего процесса двигателя.

Автомобильный двигатель по своему рабочему процессу представляет собой четырехтактный двигатель внутреннего сгорания. Ниже мы рассмотрим, как протекает этот процесс и из каких отдельных явлений он складывается.

На фиг. 8, 9, 10, 11 схематически представлен автомобильный двигатель при четырех различных положениях своих механизмов (поршня, коленчатого вала и клапанов).

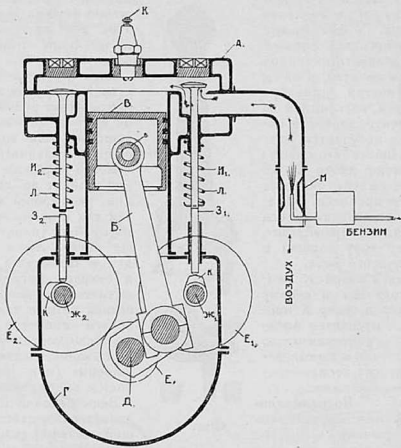
Автомобильный двигатель всегда имеет несколько цилиндров (от 2 до 12), но в каждом из цилиндров рабочий процесс протекает совершенно одинаково; поэтому для изучения рабочего процесса двигателя мы рассмотрим все явления, происходящее в одном цилиндре.

Из фиг. 8 мы видим, что в этот момент при вращении коленчатого вала вправо (или, как говорят, по часовой стрелке) поршень движется вниз и создает в полости цилиндра разрежение; т.е. давление газа здесь должно получиться меньше атмосферного.

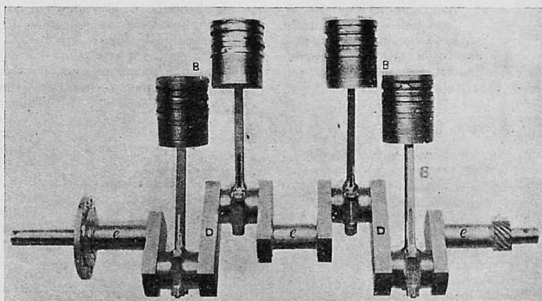
Кулачковый вал  $Ж_1$ , управляющий всасывающим клапаном, в это время располагается таким образом, что под толкателем проходит кулачок, т.е. всасывающий клапан в это время открыт. Благодаря этому, внутрь цилиндра через этот клапан начнет засасываться образовавшаяся в карбюраторе смесь бензина и воздуха.

Это явление всасывания свежей смеси будет продолжаться до тех пор, пока поршень не дойдет до своего крайнего нижнего положения; примерно этот же момент кулачок валика  $Ж_1$  вернется на свое место, что минует толкатель всасывающего клапана, и последний опустится на свое место, отделив полость цилиндра от карбюратора и всасывающей трубы.

Все описанное явление всасывания служит для зарядки цилиндра свежей рабочей смесью и представляет собой первый такт рабочего процесса двигателя. За этот первый такт поршень пройдет один свой ход сверху вниз, а коленчатый вал сделает половину оборота.



ФИГ. 2



Фиг. 3

сгорания служит для зарядки цилиндра свежей рабочей смесью и представляет собой первый такт рабочего процесса двигателя. За этот первый такт поршень пройдет один свой ход сверху вниз, а коленчатый вал сделает половину оборота.

При дальнейшем вращении коленчатого вала поршень начнет из своего нижнего положения подниматься вверх; такой момент изображен на фиг. 9. При этом оба кулачковых валика находятся в таком положении, что их кулачки не подходят к толкателям клапанов, и последние остаются закрытыми за весь ход поршня вверх. Так как при этом полость цилиндра отсоединена от наружного воздуха, а объем ее уменьшается, то внутри цилиндра происходит сжатие смеси, засосанной за ход всасывания. К моменту верхнего положения поршня сжатие получается максимальным, и для современного автомобильного двигателя оно равно около 6—6,5 атмосфер. Этот процесс сжатия является вторым тактом рабочего процесса двигателя. Он служит для подготовки смеси к ее воспламенению; как и первый такт, он соответствует одному ходу поршня и половине оборота коленчатого вала.

Когда поршень, двигаясь вверх и сжимая рабочую смесь, подходит к своему верхнему положению, через свечу К пропускается электрическая искра, чем и вызывает воспламенение смеси.

Воспламененная горячая смесь очень быстро (почти мгновенно) сгорает, отчего повышается ее температура и давление. Последнее в современных автомобильных двигателях к концу сгорания достигает 25—30 атмосфер.

Под давлением сгоревших газов поршень движется вниз, как это показано на фиг. 10, с большой силой заставляя повертываться ко-

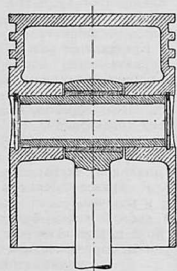
ленчатый вал; так как при этом движении поршня вниз объем полости цилиндра увеличивается, то давление газа постепенно падает и к моменту нижнего положения поршня оно равно около 4—5 атмосфер.

Этот процесс расширения сгоревших газов и отдачи их полезной работы на коленчатый вал двигателя является третьим тактом рабочего процесса двигателя. За этот такт оба клапана —  $I_1$  и  $I_2$  — остаются закрытыми.

Когда поршень будет подходить к своему нижнему положению, кулачковый валик  $Ж_2$  по-



Фиг. 4



Фиг. 5

вернется настолько, что его кулачок поднимет выпускной клапан  $I_2$ , и газы, под влиянием имеющегося внутри цилиндра давления, выбрасываются наружу. Далее клапан  $I_2$  остается открытым за все движение поршня вверх, и через него за весь этот ход поршня будет выталкиваться из цилиндра сгоревший газ, как это показано на фиг. 11.

Этот процесс очищения цилиндра от сгоревших газов представляет собой четвертый такт рабочего процесса двигателя; он так же, как и предыдущие три такта, занимает один ход поршня или половину оборота коленчатого вала.

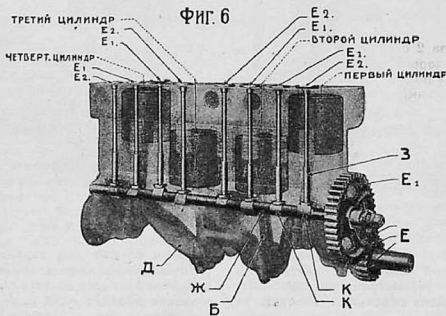
Когда поршень за процесс выталкивания дойдет до своего верхнего положения, выпускной клапан  $I_2$  закрывается, так как к этому времени кулачок валика  $Ж_2$  пройдет толкатель клапана  $I_2$ . Кулачок же валика  $Ж_1$  к этому моменту подойдет к толкателю всасывающего клапана и откроет последний; затем все явление начнется сначала, и вновь будет чередоваться четыре такта рабочего процесса в той же последовательности — всасывание, сжатие, расширение (или рабочий ход) и выталкивание.

Весь рабочий процесс двигателя, охватывающий четыре указанных такта, протекает за четыре хода поршня, или два оборота коленчатого вала.

За это же время всасывающий и выпускной клапаны открываются по одному разу; то-есть: за 2 оборота коленчатого вала кулачки должны подойти по одному разу к толкателям всасывающего и выпускного клапанов. Отсюда следует, что за 2 оборота коленчатого вала кулачковые валики должны вернуться на 1 оборот. Это достигается тем, что шестерня  $E_2$ , сидящая на коленчатом валу, вдвое меньше, чем шестерня  $E_1$  и  $E_3$ , связанные с кулачковыми валами. При многоцилиндровом двигателе за 2 оборота коленчатого вала в каждом из цилиндров завершится полный рабочий процесс; при этом чередование работы отдельных цилиндров устанавливается таким образом, чтобы вспышки в разных цилиндрах следовали через одинаковые промежутки времени. При таком чередовании вспышек получается наибольшая равномерность работы двигателя.

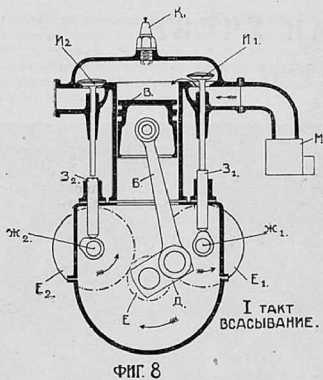


Фиг. 7

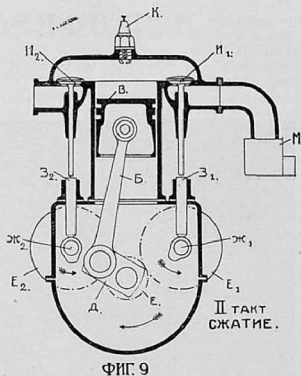


ФИГ. 6

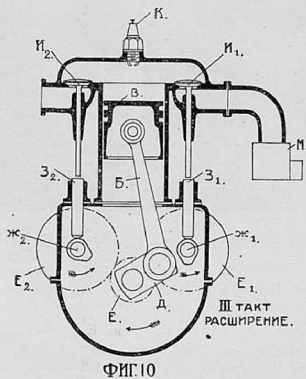




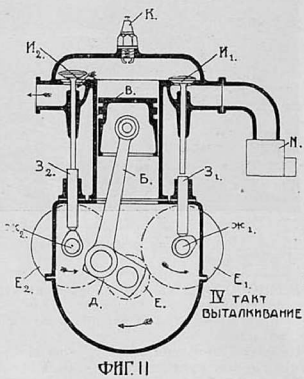
ФИГ 8



ФИГ 9



ФИГ 10



ФИГ 11

Фиг. 8—11

Мы видели, что за 2 оборота коленчатого вала или за 4 хода поршня в цилиндре автомобильного двигателя получается только один рабочий такт; или, другими словами, из 4-х ходов поршня только за один ход получается от газа полезная работа. Другие три такта: всасывание, сжатие и выталкивание, требуют затрат работы, которая должна покрываться за счет части работы, получаемой в рабочем такте двигателя.

Получив полезную работу от поршня за один его ход, коленчатый вал, продолжая вращаться, должен часть полученной работы отдать обратно поршню, т.е. за три «нерабочих» такта (всасывание, сжатие и выталкивание) усилие передается не от поршня к коленчатому валу, а наоборот, от последнего к первому. За эти три такта коленчатый вал несколько замедлит скорость своего вращения с тем, чтобы вновь ее поднять за рабочий такт.

Чтобы уменьшить колебания скорости вращения коленчатого вала за рабочий процесс двигателя, на коленчатый вал крепится массивная деталь — маховик, который на фиг. 1 обозначен буквой Д. Чем тяжелее маховик, тем ровнее получается ход двигателя и тем лучше он работает на тихих оборотах.

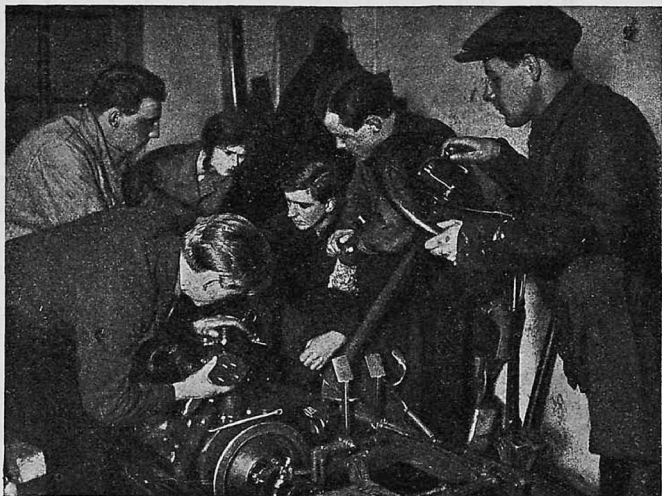
Примногоцилиндровом двигателе за 2 оборота коленчатого вала в каждом цилиндре будет по одному рабочему ходу, а всего получится столько рабочих ходов, сколько имеется цилиндров.

Здесь полезная работа, получаемая в одном цилиндре, будет идти на покрытие «нерабочих» тактов в других цилиндрах; поэтому, неравномерность хода двигателя получится меньше; и маховик может быть значительно легче. Чем больше цилиндров у двигателя, тем плавнее ход автомобиля; особенно это заметно на тихом ходу.

Проф. Е. Чудаков

# ШОФЕРСКАЯ УЧЕБА

Д. МАЛЛОРИ



...Как устроен двигатель? Как работает рулевое управление?

**И**Х МНОГО, этих частных шоферских курсов по Москве.

Они увлекательно расписывают в своих рекламках:

— Шоферов по теории и практике на льготных условиях готовит товарищество — гараж...

— Обучаю на звание шофера. Даю должности.

— После окончания курсов шоферы поступают на службу!

И, конечно, такие объявления действуют. В учениках недостатка нет.

Большую часть руководят этими частными курсами инженеры, старые шоферы и механики.

Мы осмотрели несколько таких курсов. Они производят далеко не радостное впечатление.

— Сколько стоит курс обучения? — спрашиваешь у „директора“ в крошечной комнатке, где поочередно происходят „теоретические занятия“.

— 100 целковых. 2 месяца — основной курс и 6 месяцев — дополнительный и практический.

— А где же ваши классы?

— А тут же... В этой комнатке. Теорию везде можно проходить. А потом ученики прикрепляются к гаражам. Да вы не беспокойтесь, экзамен при технической комиссии Авто-транспортного отдела МКХ сдадите за милую душу. Экзамен не строгий.

— Сколько у вас учеников?

— Немного теперь. Всего 12. Все лезут на государственные курсы. Да и частных расплодилось много. Трудно работать.

Говоришь с учениками. Вот один пять лет был ломовым извозчиком.

— Интересует меня авторобота. Прямо совестно теперь с лошадью работать. Пропал я коняку, уплатил вот за учение, хочу шофером стать.

Станет ли, научится ли он здесь, — трудно сказать.

Состав учащихся в общем — трудовой. Есть 2—3 человека из „бывших“ людей. Сынок известного богача. Прогоревший купчик. „Бывший“.

— Хотим стать из бывших — снова людьми! — говорят они.

Большинство же учащихся в частных школах — трудящиеся. Незначительный процент комсомольцев.

„Директора“ школ на вопрос о социальном составе учащихся отвечают не совсем охотно:

— Не знаю. Не интересовался!

Больше занимаются натаскиванием, чем учебой. Курс то удлиняется, то укорачивается — „в зависимости от способностей“.

Впечатление домашности, случайности, несерьезности работы.

И сколько их, таких курсов, с высокой оплатой, но с далеко невысокой постановкой дела, разбросано по СССР и по самой Москве?

Со всем другим впечатлением оставляет ОШКУМТ—Объединенная школа и курсы местного транспорта. Да, совсем другое!

В двухэтажном особняке по Воронцову Полю, принадлежавшем раньше миллионеру Концову, развернулась эта образцовая школа.

В 1927 году ОШКУМТ выпустил 232 человека квалифицированных шоферов и механиков, монтеров и специалистов по автомобильному делу.

Для монтеров курс трехгодичный, для шоферов—двухгодичный.

При школе вечерние курсы, которые выпускают автотехников—двухгодичный курс при обязательном автостаже не менее 3 лет, инструкторов авто-хозяйственного дела—двухгодичный курс, шоферов-механиков (двухгодичный курс), шоферов-рулевых (одногодичный курс) и т. д.

Кто же они, эти будущие работники автотранспорта?

Рабочих и детей рабочих—62,8%, Служащих и детей служащих—23,2%, Крестьян—12%, кустарей и лиц свободных профессий—2%.

Партийцев—11%, членов ЛКСМ—16,5% и беспартийных—72,5%.

Гул, шум, грохот мастерских заглушают все в этом царстве учебы и труда. 550 учащихся на курсах и в школе, из них 20% по командировкам предприятий и организаций.

— Одна беда—жалуются курсанты.— Плата очень высока: 240 рублей в год в школе и 160 руб на шестимесячных вечерних курсах. 235 рублей на одногодичных авто-шоферских курсах. Это—дорого. Конечно, многие бросаются на заманчивую рекламу частника, обещающего за сто целковых и научить ремеслу, и дать службу.

Что из того, что шофер выходит недоучкой и с работы его скоро прогонят?.. Учитель свое дело сделал—ученик может уйти.

Впрочем, большинство учащихся получают стипендии, а сама школа—дотации от Моспрофобра, Цумг'а и др. Обэтом—ниже.

Мы обходим кабинеты, где каждое движение учащихся на модели авто обозначается сигналами при помощи электричества, классы механики и графики авто-машин, техники безопасности, кабинеты с разрезами машин, ремонтные мастерские, электротехнические лаборатории, регулировочные станции, монтажно-комплектные мастерские, электротехническую лабораторию, гараж, слесарную, вулканизационную, подсобные мастерские, кухню, столовую и т. д. и т. д.

Везде—серьезная учеба.

— Пусть папаша ездит на живом коняке, а я сменю его стальным конем,— смеются молодые шоферы.



Будущий шофер учится владеть слесарным инструментом

Но этой серьезной учебной работе ОШКУМТ'a мешаает целый ряд не менее серьезных препятствий.

Прежде всего — помещение. Оно совершенно не соответствует, даже по площади, развернувшейся работе. А в доме имеются, вдобавок, еще и посторонние жильцы, до 50 человек с детьми, мешающие нормальным занятиям школы симфонией своих примусов, стиркой белья, а иногда и... семейными сценками. Из-за этой стеснительной тесноты часть ответственных занятий приходится вести в подвале. Там производятся, например, монтажные работы.

Отсутствие площади тормозит работу различных общественных организаций школы, которых в ней много — около тридцати ячеек, коллективов и т. д. Коллектив „Автодора“, например, насчитывает 200 человек и часть его членов обслуживает другие автодорские коллективы в качестве кружководов. Из-за недостатка площади совершенно не ведутся в школе занятия по физкультуре.

Очень неважно обстоит дело с финансовой базой ОШКУМТ'a. В будущем году школа будет праздновать свое десятилетие, но до сих пор ее бюджет хромает. До 1924 г. она числилась за Главпрофобром и состояла на госбюджете, а с этого времени была передана Моспрофобру. Но... сметное расписание Моспрофобра было уже заключено, ОШКУМТ в него не попал и вместо преж-

них 2.500 руб. стал получать небольшую дотацию, только в последнее время дошедшую до 900 рублей. Впрочем, это не совсем дотация: в счет этой суммы в ОШКУМТ посылают из детских домов учеников, обучение которых поглощает едва ли не всю сумму.

И последнее — учебное оборудование школы. Затруднение большое. С 1919 года на оборудование ОШКУМТ'a никаких средств отпущено не было. Свои учебные пособия школа создавала сама из... неликвидного имущества.

Из автомобильных трупов, восстановленных собственными силами ОШКУМТ'a, и состоит весь его учебный гараж, на котором и производится учеба. Но всему приходит конец. Эти машины уже сейчас окончательно — „до ручки“ — сработались. Дальше вести на них обучение невозможно. Надежд на получение новых машин — почти никаких. Так обстоит дело с учебным гаражем лучшей столичной шоферской государственной школы. А в это время на Западе — необычайное богатство новых автомобильных конструкций, современных улучшений, вновь создаваемых типов... Очень нехватает школе и общетехнической, и специальной литературы, учебников, пособий.

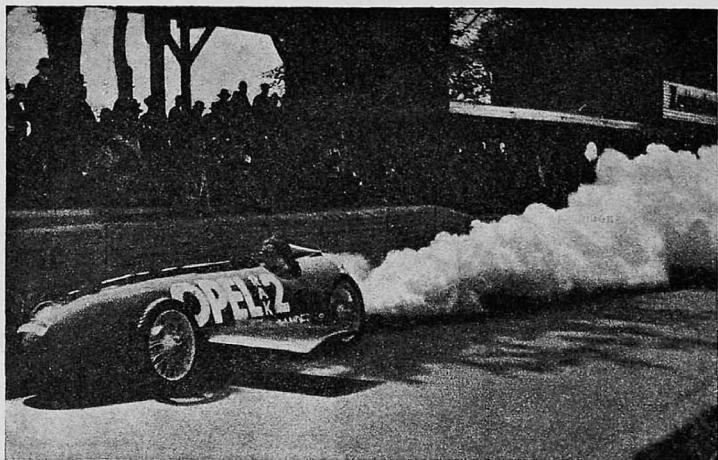
Да, на ОШКУМТ надо, наконец, обратить то серьезное и пристальное внимание, которого он по праву заслуживает! Попа! Попа!

*Д. Маллори*



*Шоферский отдых. Отжались несколько десятков ребят „за баранкой“ — приятно и полезно весело отдохнуть*

Фото А. Шайхета



... В течение двух минут автомобиль-ракета достиг скорости в 195 километров, против предполагавшихся 150 километров

## КАКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ МИРОВОЙ ТЕХНИКИ ИМЕЕТ ПОСТРОЙКА АВТОМОБИЛЯ-РАКЕТЫ

**П**ОСЛЕ первого испытания автомобиля-ракеты в немецком городке Рюссельхайме, о котором мы сообщали во втором номере нашего журнала, 23 мая на треке под Берлином состоялась открытая демонстрация этой „машины“ в присутствии 3.000 человек. В течение двух минут удалось достигнуть скорости в 195 километров, против предполагавшихся 150 километров.

Водитель машины известный спортсмен Фриц Опель перед испытанием обратился к собравшимся с блестящей речью, в которой он ознакомил присутствовавших с дальнейшими возможностями использования ракетной энергии.

Он сообщил, что берлинской демонстрацией заканчивается только первый из семи этапов заданий, которые поставили себе изобретатели в ближайшем будущем...

На втором этапе будет побит мировой рекорд скорости для автомобиля (334 км). Ввиду отсутствия хороших дорог — испытания будут производиться на железнодорожных путях. Параллельно с этим заканчивается постройка мотоцикла-ракеты, который при скорости в 220 км попытается побить 190-километровый рекорд для мотоцикла.

На третьем этапе будет проделан перелет на аэроплане-ракете (находится в постройке) со скоростью 300—400 км в час!).

На четвертом этапе будет вестись работы по

достижению высоты свыше 30 км. Ракеты будут вначале снабжаться автоматически регистрирующими инструментами (метеорологическими и радиотехническими), а затем будет сделана попытка поместить в аэро-ракету животных (постепенно — от маленьких до предельно больших). Основное задание при полетах животных — изучение — нет ли каких-либо вредных (смертельных) лучей в стаго-сфере.

На пятом этапе — полеты воздухопроницаемых аэро-ракет с людьми, с постепенным переходом от малых к большим скоростям, имея в виду изучение пределов давления на человеческий организм первоначальных скоростей.

Шестой этап — аэроплан-ракета, который на высоте 20—30 км со скоростью свыше 1.000 км в час сможет облететь землю вдвое скорее, чем солнце — в 12 час.

Седьмой — увеличение скорости и дальности полета.

Все этапы до пятого предполагается осуществить в срок менее года. Что же касается шестого и седьмого этапов, то Фриц Опель обещает не позже августа этого года указать точный срок, не превышающий, во всяком случае, шести лет.

В заключение Ф. Опель уверенно заявил, что 6-й и 7-й этапы при практическом разрешении дадут полную возможность приступить к разрешению межпланетных проблем, но пока изобретатели не хотят отвлекаться от практических работ отвлеченными заданиями.

Н. Клер

1) Этой осенью предполагается перелет Лейпциг — Москва.



Клинкерная мостовая в маленьком американском городке (штат Техас)

## ТИПЫ ДОРОГ СССР В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ

Проф. Д. КРЫНИН

**Я** ПРОВЕЛ свое детство в г. Иваново-Вознесенске. Это было 35—40 лет тому назад, и улицы значительного уже и тогда фабричного города были или вымощены булыжником, или же вовсе оставлены без замощения. Как сейчас помню густую пыль на листьях жалких деревьев на бульварах и возле домиков на рабочих окраинах. Летом город задыхался от пыли, и детвора гурьбой выходила за город, в бор за грибами или купаться в речке. Но дороги и за городом были такие же, как и в городе, с той только разницей, что и булыжника-то на них почти не было. Какими-то странными и чуждыми казались нам слова поэта:

Прямая дорога, большая дорога,  
Простора не мало взяла ты у бога,  
В тебе, что ни шаг, то мужик работал,  
Вколачивал камень, мосты настилал\*.

Где-то далеко-далеко, может-быть, и были такие дороги, но мы-то их не видели. Их не видят иваново-вознесенские ребята и понинье: в окрестностях Иванова и помина нет о шоссеиных дорогах. И таких местностей, значительных и незначительных, в СССР сколько угодно.

Да, впрочем, что там Иваново: взгляните на одну из помещаемых фотографий, ведь — эта улица, на которой вода стоит на мостовой, почти никогда не пересыхая, на которой Мосдрев устраивает тротуары, высыпая опилки из своего склада, — находится в М о с к в е. Фотография снята при осмотре московских мостовых комиссией, которой Моссовет поручил выяснить причины плохого состояния мостовых и выработать мероприятия для их улучшения. Если в самой Москве есть такие улицы, то что же можно сказать о дорогах вне городов, особенно в захолустьях, где вода, это исконный враг хорошей дороги, порою прерывает всякую возможность сообщения...

Как же улучшать наши дороги? Если бы такой вопрос был предложен дорожному инженеру, скажем, перед войной, то он на него ответил бы, не обинуясь: надо стараться шоссеировать грунтовые дороги, заменяя непролазные лужи грязи вот теми самыми „прямыми каменными дорогами“, о которых говорится в приведенном стихотворении.

Тем, которые никогда не видели шоссе (а таких людей у нас много), следует указать, что для устройства шоссеиной дороги применяется камень, размельченный в щебень. Щебень этот рассыпается по дороге поверх слоя песка, а затем укатывается конными или паровыми катками с поливкой водою. Не нужно путать шоссе с булыжной мостовой, для которой применяется более или менее крупный камень. Шоссеиная одежда гладка и удобна для езды, и до войны шоссе было идеалом дорожника.

Однако, за последние 15—20 лет в области дорожной техники произошла переценка ценностей. Во-первых, в области грунтовых дорог, не покрытых каменной одеждой, появились новые способы улучшения. Дело началось с Северной Америки, которая, так же, как и мы, имеет огромную сеть неулучшенных грунтовых дорог. В эпоху появления железных дорог (приблизительно около ста лет тому назад), когда в Западной Европе уже существовала солидная сеть шоссеиных и мощеных дорог, в Америке шоссе имело мало, а грунтовые дороги находились в примитивном состоянии. Железнодорожное строительство в Северной Америке сразу пошло быстрым темпом, и колесные дороги казались не особенно нужными. Однако, интенсивное развитие автомобильной промышленности, начавшееся 20—25 лет тому назад, повлекло за собою переустройство дорожной сети. Вследствие обширности территории и колоссального протяжения дорожной сети (при-

близительно  $4\frac{1}{2}$  миллиона километров против 2 или даже 3 миллионов километров наших дорог) американцы увидели невозможность укрепить поверхность всех дорог прочной одеждой, которая у них, конечно, тоже применяется, и применяется

в больших масштабах и в высокоусовершенствованных формах. Поэтому они пришли к своеобразному решению — профилировать поверхность грунтовых дорог особыми машинами — „стругами“, или заменяющими их простыми машинами — утюгами и канавокопателями<sup>1)</sup>. Грунт дороги приходится изменять, применяя добавки песка, глины, извести, поливая дорогу мастилами, покрывая ее гравием. Наши дорожники в настоящее время заняты исследованиями — и в поле, и в лаборатории — вопроса об этих усовершенствованных грунтовых дорогах, являющихся как бы промежуточным звеном между несовершенствованной грунтовой дорогой и шоссе. Вот если нам удастся для разных районов нашей обширной страны найти хотя бы подход к установлению такого типа дороги, то мы сможем сказать, что мы приблизились к решению дорожной проблемы в СССР. Именно этот тип и будет преобладающим при переустройстве наших дорог. Наша страна не может еще похвалиться интенсивным движением по дорогам: грузов на единицу площади у нас не так много, нам нужно пока на первое время сделать наши непроезжие дороги более или менее проезжими для лошадей и автомобилей, почему нам и придется остановиться на таких улучшенных грунтовых дорогах. Особенно большие надежды следует возлагать на применение гравия, шлака и других подобных материалов.

Что касается шоссе, то легко показать, что этот тип дорожной одежды мало экономичен для нашей страны. Беда в том, что у нас мало камня, почему и постройка, и ремонт шоссейной дороги обходится дорого. Постройка 1 километра шоссе по современным ценам обходится в среднем 16 тыс.

руб. Если эти деньги затрачены из общесоюзных или местных средств, то нужно отдать себе отчет, что израсходованные на дорогу деньги могли бы быть затрачены в каком-либо рентальном предприятии, и раз они израсходованы на дорогу, то государство или местам самым как бы лишаются возможности извлекать из этих денег доход в другом предприятии. Например, просто можно было бы положить эти 16 тыс. руб. в банк и предоставить банку возможность оперировать этими деньгами в течение года или более. Банк за это заплатит  $8\frac{0}{10}$ — $10\frac{0}{10}$  в год, что составит сумму до 1.600 руб.

Если считать затрату на ремонт шоссе в 700 руб. в год, то окажется, что 1 километр шоссе обходится государству в 2.300 руб. ежегодно. Эту затрату можно окупить лишь тем, что перевозка по шоссе делается дешевле, чем по старой грунтовой дороге, и местное население получит от этого выгоду. В каждой местности цены на перевозки свои. Если, например, перевозка 1 тонны на расстояние 1 километра стоит на шоссе 15 коп., а на грунтовой дороге — 30 коп. (или 1 пудо-верста  $\frac{1}{4}$  коп. на шоссе и  $\frac{1}{2}$  коп. на грунтовой дороге), то экономия на каждой тонне будет 15 коп. Значит, чтобы окупить шоссе, нужно перевезти по дороге ежегодно 15 тыс. с лишком тонн, или миллион пудов груза, или, как говорят, грузонапряженность дороги должна быть 1 миллион пудов груза в год. Если же по дороге везут ежегодно менее 1 миллиона пудов, то при взятых нами ценах шоссирование дороги экономически не оправдывается.

Если грузонапряженность очень большая, то шоссе требует большего расхода на ремонт, и ремонтировать его приходится так часто, что оно тоже становится невыгодным. Можно считать, что в нашей стране шоссе применимо при грузонапряженности 1—2 млн. пудов в год, само собой разумеется, если есть камень для шоссирования.

При недостатке естественного камня, можно прибегнуть к изготовлению искусственного камня — клинкера. Клинкер — просто-напросто кирпич, приготовленный из особой глины — густоплавкой. Глины этой много в центральной части



Если в самой Москве есть такие улицы, то что же можно сказать о дорогах провинций?... (Из материалов комиссии Моссовета)

<sup>1)</sup> См. статью ниже К. Куприянова в № 2 „За Рулем“.



*Мостовая, на которой стоит вода, почти никогда не пересыхая  
(Из материалов комиссии Моссовета)*

РСФСР—в губерниях Московской, Владимирской, Ярославской, Костромской, Нижегородской и др. В этих же губерниях естественного камня мало, почему о клинкере подумать придется. В настоящее время у нас имеется 5 клинкерных заводов (на Украине и в Белоруссии); надобно построить несколько заводов и в центре. Идет разговор о применении клинкера и для улиц Москвы, особенно на окраинах.

При значительной грузонапряженности около больших городов придется применять высокоусовершенствованные типы одежды. Такими типами надо считать гудронированные шоссе, асфальтовый бетон, цементно-бетонную и железобетонную одежду. Эти дороги стоят недешево

и окупаются лишь при очень сильном движении.

Таким образом, если спросить современного дорожного работника, какие типы дорог будут применяться в СССР в ближайшем будущем, то он должен ответить так: главным образом, примерно на 90% или более будет производиться улучшение грунтовых дорог—по типам, которые должны быть уточнены исследовательской и практической работой на дорогах. Затем, по всей вероятности, будем строить немного шоссе, несколько более—клинкерных дорог, и очень немного, только возле больших центров, дорог с высокоусовершенствованными типами одежды.

*Проф. Д. Крынин*

## РЕЗИНОВАЯ МОСТОВАЯ

**В** НЕКОТОРЫХ городах Англии вводится новый тип мостовых. Мостовые делаются из дерева с чакладками из резиновых пластинок.

Последние прикрепляются таким образом, что опасность скольжения для автомобилей, даже в сырую погоду, совершенно исключается.

Резиновая мостовая в высшей степени приятна для езды, бесшумна и очень гигиенична, так как совершенно водонепроницаема и легко и основательно чистится и моется.

*Л. В.*







Напольные печи для обжига глины системы инж. К. Купреянова

## ГРУНТОВЫЕ ДОРОГИ ИЗ ОБОЖЖЕННОЙ ГЛИНЫ

Инж. К. КУПРЕЯНОВ

**С**ВОЙСТВО глины меняться под влиянием огня было замечено в самой глубокой древности. Этим свойством пользовались и пользуются для приготовления из глины различных предметов, напр., посуды и т. п.

Есть три степени обжига глины: первая дает материал, подобный кирпичу, вторая вызывает спекание материала (для предметов, где требуется особая прочность) и, наконец, третья — это остекление поверхности глины.

Огонь переводит глину из состояния, в котором она очень жадно соединяется с водой, в состояние, когда эта активность к соединению с водой совершенно исчезает. Переводя глину, находящуюся на дороге, в состояние, подобное обожженному кирпичу, можно значительно улучшить глинистую дорогу и создать таким образом особый тип дорог, не имеющий неприятных свойств обыкновенной глинистой дороги.

### Вредные свойства глинистой дороги

Главное вредное свойство глинистой дороги, чрезвычайно затрудняющее движение по ней в сырую погоду, — это способность к образованию грязи, происходящая вследствие большой активности глины к связи с водой. Другим вредным ее свойством является липкость, вследствие которой большие массы глины наматываются на ободья колес, затрудняя этим движение. Наконец, глина во влажном состоянии отличается скользкостью, вследствие которой повозки скатываются в сто-

роны при малейших боковых скатах дороги, а автомобили и грузовики при под'емах на такой дороге способны „буксовать“ (вращение колес на месте, не двигая вперед машину). Глина в сыром состоянии обладает и очень большой податливостью, т.-е. способностью к образованию глубоких колеи, внизу которых собирается вода и размокает грунт. К тому же глина чрезвычайно медленно высыхает, и влияние дождей долго отражается на дороге — даже при наступлении сухой погоды.

Разные глины обладают этими свойствами в разной степени.

### Причины вредных свойств глины и устранение их обжигом

Каковы особые свойства глинистой дороги, которых нет в песчаных грунтах? Проф. М. М. Филатов объясняет это так: глины состоят из очень мелких частиц разрушившихся каменных пород (крупность 0,01 мм и мельче); частицы же меньше 0,001 мм обладают уже особыми свойствами так называемых коллоидальных частиц — способностью притягивать и удерживать на своей поверхности воду, образуя клеобразную массу, от которой и зависят, главным образом, вредные свойства глинистой дороги. Чем больше коллоидальная часть, тем резче проявляются эти свойства. Высокая температура при обжиге разрушает свойства коллоидных частиц как в отношении их к воде, так и к химическому составу и вызывает спекание частиц и их укрупнение (глина как бы опе-

сбивается). Перевод глины в ослесчанное состояние и разрушение ее коллоидальной части сообщает всей массе благоприятные свойства песчаной дорожке, уменьшение гигроскопичности, увеличение, с одной стороны, водопроницаемости (быстрота прохода воды через массу), а с другой — противоположные свойства: увеличение водоупорной и испаряющей способности (отдача влаги из массы в воздух под влиянием солнца и ветра). Таким образом, огонь резко и выгодно меняет свойства глины в дорожном отношении.

В какой же мере рационально для службы дороги полное уничтожение коллоидальной части глины, подобно тому, которое происходит при обжиге обыкновенного строительного кирпича? Теория и дорожная практика дают отрицательный ответ на этот вопрос. Полный обжиг без оставления части сырой глины — нежелателен, так как при полном обжиге уничтожается вся коллоидная — связующая часть; при полном отсутствии этой связующей части дорога будет в жаркую погоду слишком сыпуча, так как частицы ее не будут связаны никаким цементом.

Поэтому дорога из заводского кирпича, всегда полностью обожженного, не имея должной связи между частицами, будет легко разрушаться и пылить. Наоборот, сырая глина,

остающаяся в обожженной глине при нашем обжиге, тесно с ней перемешана естественным образом и играет ту же роль, что и битум в асфальтовой одежде. В асфальте гравелисто-песчаная часть связана битумом, без которого одна гравелисто-песчаная часть будет рыхла и сыпуча.

## Обжиг глинистой дороги

Эта работа состоит из следующих отдельных операций, разработанных автором: вспашка земляного полотна плугом или рытье его вручную с профилировкой дна ящика; устройство печей для обжига из крупных кусков полученной от копания ящика глины и самый обжиг; россыпь полученного обожженного материала в ящике с разбивкой его на части и укатка россыпи катком.

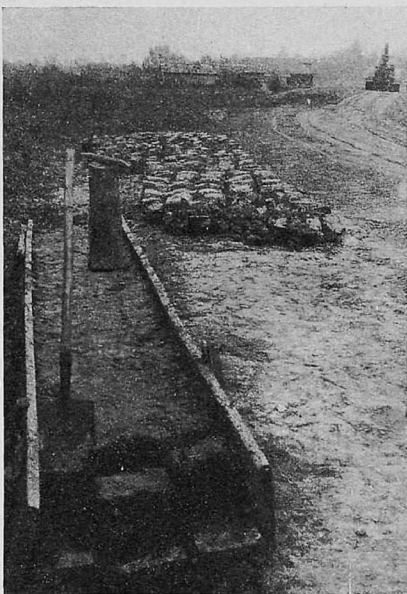
Первая операция должна дать как можно больше крупного материала (комья размерами  $15 \times 15 \times 15$  см и крупнее), так как крупный материал идет целиком в обжиг.

Чем вязче глина, т.е. чем больше тяжелый суглинок, тем больше получается комьев. При рытье вручную, комьев получается больше, чем плугом с тракторной тягой.

Вторая операция — устройство печей для обжига и самый обжиг — является главной. Во время работы выработались два типа печей — напольные печи обычного типа и печи конструкции автора. Напольные печи устраивались двух разных систем; при небольших комьях размерами до  $35 \times 35 \times 35$  см для перекрытия отверстия печи величина в 35 см применялись небольшие отрезки газовых труб, поверх которых укладывались комья; при больших комьях перекрытие печи делалось без помощи труб, но вертикальные стенки топок вверх суживались (напуском рядов комьев) и перекрывались сверху крупными комьями, предпочтительно имеющими вид плиток.

Недостаток напольных печей с перекрытием трубами заключается именно в применении этих труб, ограничивающих фронт работы из-за необходимости переноса труб с печи на печь: при этом нельзя устроить сразу несколько печей, остающаяся в обожженной глине при нашем обжиге, тесно с ней перемешана естественным образом и играет ту же роль, что и битум в асфальтовой одежде. В асфальте гравелисто-песчаная часть связана битумом, без которого одна гравелисто-песчаная часть будет рыхла и сыпуча.

При значительном протяжении дороги, а приходится устраивать печь за печью, что вызывает напрасную затяжку работ. Напольные печи устраивались на 1, 2 или 3 топки; размеры топочного отверстия —  $35 \times 35$  см; размеры в плане печи с одной топкой —  $2,5 \times 2,5$  м; высота —  $1-1,5$  м; таким образом, количество обожженного материала от одной печи — около 5 куб. м. Печи на 2 топки выгоднее чем в 1, и в 3 — выгоднее чем в 2, так как при увеличении числа топок уменьшается количество необожженного по краям печи материала. Топочные отверстия могут делаться сквозными, но при сильном движении воздуха (при совпадении направления ветра с осью печи) одну сторону приходится закрывать во время топки. Горячие газы из топки проходят через промежутки между комьями и обжигают их. В продолжении первой стадии, в течение 2—3 часов, про-



Распространенный способ резки сырой из глины для обжига. Этот способ нецелесообразен, так как он удорожает работу.

исходит просушка с удалением влаги, при этом закладывается небольшое количество дров; во второй стадии, продолжающейся 12 часов, идет энергичная топка, в конце которой начинается в промежутки между комьями прорываться пламя; при этом рабочий засыпает мелочью те места, где вырывается пламя. Расход березовых дров определился в  $\frac{1}{4}$  куб. саж. на 1 куб. саж. обожженного материала. Верх обжигается во всех случаях на полную толщину, края же иногда остаются необожженными.

Печи конструкции автора устраиваются так: складывается штабель из пяти деревянных клеток размером  $2,65 \times 0,53$  м, каждая клетка размером в плане  $53 \times 53$  см, высотой 0,75—1 м, в каждом ряду клетки два полена; ряды идут крест на крест; таких штабелей устраивается несколько, между штабелями расстояние 53—63 см. Комья глины загружаются между штабелями и по сторонам крайних штабелей; толщина загрузки выше верха штабелей на 50—75 см, с торцов штабеля дров также закрываются комьями после того, как дрова зажжены. Расход дров тот же, что и в предыдущем случае.

Материал, получающийся от обжига, имеет цвет красного кирпича, при чем встречаются части менее обожженные — розового цвета, и пережженные — темно-лилового цвета.

Третья операция производится после окончания обжига; печь, обжиг в которой закончился,

будучи расположена в ящике, по середине дороги разламывается, материал разбрасывается по дну ящика и разбивается трамбовками на щебенку величиной 5—6 см. Россыпь профилируется и укатывается катком; при этом верхний слой кирпичных щебенек раздавливается; промежутки между щебенками нижнего слоя заполняются полученной мелочью и одежда получается в виде плотной, гладкой, звонкой при ударах массы, хорошо сопротивляющейся действию проезда и влаги.

Стоимость устройства 1 км обожженной дороги исчисляется в 3 тыс. руб. при ширине проезжей части в 4,0 м и толщине обжига в 20 см, при чем на стоимость дров (по 75 руб. за 1 куб. саж. с доставкой) падает из этой суммы  $200 \times 7$  р. 50 к. = 1 500 руб.; остальная сумма 1.500 руб. падает на рабочую силу.

Наблюдения над службой обожженной дороги показывают, что она обладает большой водонепроницаемостью и испаряемостью, быстро впитывает в себя воду, но также быстро ее и отдает, т.-е. быстро просыхает.

Первый опыт обжига был произведен в 1927 г. Московским Омесом по инициативе начальника его Л. Д. Циммерина на Тайнинском тр. близ Москвы.

*Инж. К. Купреянов*



*Машина помогает побороть трудные условия постройки дорог. Вспашка каменистого участка дороги дорожным рутером (особым плугом)*

# ЧТО ГОВОРЯТ О ДОРОГАХ ТЕ, ВОДИТЕЛЬ ГОСПРОКАТНОЙ МАШИНЫ

СТАРОЕ наше инженерство,—решительно отчеканивает шофер Автопромторга т. Ал. Калганов,—в своих взглядах на дорожное дело —

существует громадный многолетний опыт — можно было бы скорей им воспользоваться и к делу применить; а у нас о клинкере заговорили, как о вновь открытом химическом элементе, как о каком-то изобретении!

консервативно. Этим тормозится реорганизация нашего дорожного дела. За всю революцию только и умели делать, что булыжник булыжником перекладывать на одном и том же месте. Сколько денег нерационально потрачено! А теперь вот, когда у всех лопнуло терпение, когда завопили в газетах и на собраниях—опять волынка начинается. Все еще по прежнему продолжают булыжные заплаты наставлять; опыты длительные затеваются. За границей



... Пассажиры поездают раз, другой, а потом закаются так, что предпочтут на извозчицкой кляче плестись

подкачает да порастрясет, что предпочтут на извозчицкой кляче плестись.

## „КОНКУРЕНТ“

ИЗВОЗЧИК № 1145 своей фамилии не назвал. — Нам по части мостовых работа невеликая. Автомобилем, тем, верно, асфальт только и подавай—он те раскатится. А нам это не очень подходит.

Мы ведь с автомобилями нынче, выходит, вроде как бы конкуренты. Частенько уже случается—скажешь седоку цену, а он тебе в ответ: этак лучше такси прокатиться. Теперь пока ничего еще: едешь это иногда мимо, через канавку легонько переваалишь — и ничего, а рядышком автобус пассажиров высаживает — рессора, дескать, на этом самом месте крикнула.

Поглядишь это на такси, да на автобусы: давно ли они совсем новехонькие были — за годик-другой Москва-матушка порастрясла их как следует. А устроит дороги хорошие — станут они в работе дешевле, расплывутся, как тараканы, — тут они на нас и насядут. Мы это все отлично понимаем.

Ну, понятно, и для нас в асфальтовой, например, мостовой много полезного. Булыжник

жесток — от него быстро у лошади ноги разбиваются, в задних — забой (засекает одну о другую); а асфальт, особенно летом, несравненно мягче... От булыжника и у нас рессоры, кулаки



... Нам по части мостовых работа невеликая, не очень к спеху... Через канавку легонько переваалишь, а рядышком автобус пассажиров высаживает — рессора на этом самом месте крикнула...

ломаются, шины быстрее стираются. Худо на покато мостовой: едешь бочком — правая сторона у пролетки вдвое быстрее [левой] снашивается.

# КТО ПО НИМ ЕЗДИТ

## ТРИШКИН КАФТАН

**А**ВТОБУСНЫЙ шофер тов. Гаврилин говорит волнуясь.— Из-за этих проклятых мостовых вся наша премиальная система в трубу летит: как тут при этих ямах да колдобинах не сломать рессоры? А с нас вычитают за вто-

гнать приходится во всю ивановскую: не погонишь—плохо, погонишь—рессору сломаешь.— Вот так-то из огня да в полымя и барахтаешься.

Починка мостовых негодится. Вот за Таганкой, на Воронцовской улице только успели одними заровнять, тотчас новые появились; тут всю улицу переложить нужно, а не накладывать до рога стоящие заплатки. Это вроде Тришкина кафтана получается. Едешь, то и дело — трах! — подножкой зацепил о землю — рессора готова.

Зимой мостовые лучше, хотя, правда, кое-где и образуются лестницы. В мороз снежок все ямы попанесет — иной раз за всю зиму ни одной рессоры не сломаешь. Да, треплют нас наши мостовые, треплют нас и автобусы — прямо растрата человеческого и мертвого материала. Вот наши машины еще годик походят, а там их разве-что на грузовики переделает? А ведь молодые совсем, только несколько лет ходят! Ну, у нас-то, наверное, еще несколько лет заставят их гонять, но что это будет за езда? Каторгал Вот у меня товарищ за три года этой работы пуд веса убавил, а нервов сколько пошло — разве перескажешь? Ведь из наших — сколько человек на Канатчикову дачу отправилось...



Вот наши машины еще годик походят...

рую поломанную рессору 50% за третью — 80%, а за пятую были и случаи увольнений. Уж 3—4 рессоры в месяц разобьешь обязательно, а на восьмой линии, так и все восемь к чорту летят. Восьмая линия у нас так и славится по части битья рессор. Рекордная! Да еще

## АСФАЛЬТ или БРУСЧАТКА

(Извозчик-ломовик и шофер грузовика)

**Г**ЛАВНАЯ беда для нас не летом.— горячо рассказывают возчики-ломовики Лукашин, Кочуков, Гуськов (их №№ 6353, 8416, 6041).— Правда, и летом на многих улицах одни ковырки; на Болоте, к примеру, сам чорт голову сломит об эти мостовые; но все же главная беда для нас зимой. Мы понимаем — снег убирают, чтобы автобусам ход легче был, а зачем улицы догола очищают?

Ремонтируют сейчас хуже, чем раньше; но, может-быть, и потому так быстро портится мосто вая, что пошли тяжелые грузовики в 3 и 5 тонн. Их-то, верно, наша мостовая и не выдерживает.

Брусчатка, по-нашему, всего легче: и камень прямо неизносим, и лошадь устойчива. Асфальт вот почему плох: летом в самое жаркое время при упоре солнца по асфальту трудно ехать — он размягчается, колеса в него вдавливаются, как в резину или песок, — лошади тяжело. От этого он

и портится быстро. А осенью, в легкий заморозок, ни лошадь, ни колеса не держатся — скользят, как по зеркалу.

Нет уж, лучше каменных шашек ничего не придумаешь.

Квие части машин страдают, главным образом, от плохих мостовых? — отвечает на вопросы тов. Лнев, шофер грузовой машины: 1) цапфы (если на грузошинах, а не на пневматиках), 2) рулевое управление разбалтывается — в особенности у Фордов и малых Фиатов и наших ЯЗ; крепче всех у Мерседес Даймлера, 3) рессоры — редкий месяц проедешь без поломки. Наши рессоры скверного качества. Вот я на Мерседесе 45 тысяч километров проехал — все те же рессоры стоят.

Лучше всего считаю брусчатку на крепком фундаменте. О клинкере высказаться трудно, ведь за



... Сам черт голову сломит об эти мостовые

10 лет МКХ не удосужилось вымостить им ни одного опытного километра.

Асфальт летом размягчается—машина нарезает полосы и разрушает его. В особенно скверном состоянии подъездные пути товарных станций.

Дело реорганизации мостовых нужно энергично двинуть вперед. Нужно ввести специальный целевой сбор с лошадей и машин. Производить большие отчисления на эту цель с популунного сбора.

Вношу предложение: Моссовету следовало бы произвести обследование всех жилтовариществ и заставить самые мощные из них принять участие в замощении участка перед своим домом. Думаю, что в центре нашлось бы много домов, в которых задыхаются учреждения и жильцы от пыли и грохота; эти дома вполне справились бы с этой задачей, в особенности при условии некоторого кредита.

## ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ДЕЛА или ДЛЯ ПРОГУЛОК

**ПО ГОРОДУ** на булыжной мостовой езда для нас мучительна, почти невыносима,—сообщает велосипедист тов. Виль.

Все внутренности прямо отрываются, да и сиденью здорово достается.

Быстро разрушается машина: прежде всего оттягивается цепь, начинают шататься втулки и рулевое управление, дребезжат все части.

Где у нас хорошие мостовые?

Тверская, Мясницкая, Театральная площадь, Кузнецкий Мост — и обчелся.

А ведь велосипед — незаменимое средство для рабочего при поездке на фабрику и для возвращения домой после работы.

А фабрики расположены на окраинах, где мостовые в наиболее скверном положении.



По городу на булыжнике—езда для нас мучительна

Поэтому, покамест велосипед у нас в Москве носит более прогулочный характер, нежели деловой, пользуйтесь им, главным образом, в воскресенье по накатанной дорожке Петровского парка.

В самом деле: только, здесь и видишь наших велосипедистов! На неизменном Ленинградском шоссе—почти исключительно молодежь: усердно тренируется, чтобы сделаться велосипедными „чемпионами“, или просто катается.

А те, для кого велосипед—не удовольствие, а будничный полезный „стальной конь“,—те постоянно на улицах Москвы испытывают всю прелесть дорожного „благоустройства“.

Понятно, мы — велосипедисты—всецело за асфальт.

# КЛИНКЕР и КЛИНКЕРНАЯ МОСТОВАЯ

Инж. В. ХАЛЕЦКИЙ

**БУЛЫЖНАЯ** мостовая, называемая во Франции варварской, вполне заслуживает это название. Она крайне неспокойна для езды, шумна, трудно очищается от грязи и пыли, и поэтому совершенно антисанитарна; она легко образует ямы и колеины и требует частого и довольно дорогого ремонта, а в таких центрах как Москва, где уличное движение очень интенсивно, срок ее службы до сплошного перемещения весьма короток — не более 4—5 лет.

Вред, наносимый автомобилям и грузовозам булыжной мостовой, очень велик. Если предположить, что колесо грузовоза с нагрузкой в одну тонну делает скачок с высоты только одного сантиметра (а таких мест даже на вновь уложенной мостовой очень много), то на это колесо произведен удар, равный удару бабы весом в 30 килограмм, падающей с высоты 0,33 метра. Можно себе представить, какое действие произведет ряд таких повторяющихся ударов на механизм грузовоза.

Едва ли возможно предполагать у нас в будущем постройку бетонных, железобетонных или асфальтовых дорог в виду их дороговизны, но строгий клинкерные мостовые мы можем уже теперь. Стоимость одного километра клинкерной мостовой шириною 8,5 метров будет около 40 тыс. руб., тогда как бетонные, железобетонные и асфальтовые обойдутся много дороже. Стоимость же булыжной мостовой будет около 30 тыс. руб., т.-е. на 10 тыс. дешевле. Но клинкерная мостовая при самом незначительном ремонте прослужит 18—20 лет, тогда как булыжная и при значительном ремонте потребует трехкратного перемещения за это время.

У нас клинкер стал применяться для мощения в середине восьмидесятых годов прошлого столетия, когда был окончен постройкой клинкерный завод в г. Замостье Люблинской губ. Почти одновременно же в Черниговской губ. в с. Толчиеве начали изготовлять клинкер в несколько измененной печи Гофмана и замачивать им Черниговское шоссе.

В России мощные отложения ледниковых и речных образований имеются почти повсеместно, почему глины и пески встречаются везде, и добывание их не представляет особых затруднений.

Добытая из земли глина выветривается и вымораживается. Для этой цели глина расстилается на земле слоем не толще 75 см (около 1 арш.). При этом от атмосферных влияний глина размельчается, распадается на мелкие частицы, чем увеличивается ее пластичность и облегчается ее дальнейшая обработка. За границей это выветривание и вымораживание не всегда применяется, а заменяется машинной обработкой. Однако, опыт показывает, что никакие снаряды не могут оказать на глину такого энергичного действия, как дождь и мороз.

Выветрившуюся и замороженную глину необходимо размять и вымочить, удалив из нее камни, растения и разбив комья отвердевшей глины и скопления извести и т. п. Это производится глиномялками,

Сырец формируется или ручным, или машинным способом.

Сушка в сараях на полках требует весьма продолжительного времени и значительного расхода на перевозку. По состоянию формы глина приобретает через обжиг.

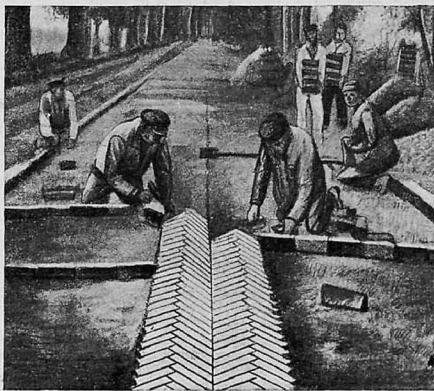
Явление спекания глины до сих пор точно не исследовано и неизвестно—расплавляются ли при этом некоторые составные части глины, или только посторонние примеси.

Для получения хорошего мостового кирпича необходимо температуру обжигательной печи держать не ниже температуры спекания.

Размеры клинкера определяются не только его сопротивлением, как мостового материала, но еще и совокупностью других обстоятельств.

На первый взгляд казалось бы правильным придавать клинкеру такие размеры, какие приняты для гранитных мостовых брусьев. Однако, большая длина может иметь последствием искривление и коробление кирпича при сушке его и обжиге, а такой клинкер не годен для мощения; чрезмерная толщина не дает возможности сплошной витрификации клинкера, а если для этой цели применить более продолжительный и интенсивный нагрев, то кирпич совершенно остеклится, и получится очень крупный, непригодный для мощения материал. Но с другой стороны—слишком тонкий кирпич будет разбиваться тяжелыми колесами и подковами лошадей.

У нас размеры клинкера: 220 × 110 × 65 мм.



Мощение клинкером в продольную елку на шоссе Чернигов—Киев

Теперь перейдем к описанию устройства клинкерных мостовых.

Прочное, хорошее основание необходимо для всякой мостовой, а следовательно, и для клинкерной, но для нее устойчивое и гладкое основание еще более важно, так как при сравнительно малой толщине клинкера неровности основания немедленно отзвучат и на самой мостовой, а ее неровности будут способствовать износу ребер кирпичей и вызовут необходимость частой замены их новыми. Поэтому же и грунт под основанием должен быть выравнен по шаблону под поверхность, параллельную поверхности будущей мостовой, ненадежная почва должна быть заменена плотной, и вся поверхность укатана 8—10-тонным катком.

При тяжелом уличном движении в городах необходимо устраивать бетонное основание. Толщина его изменяется от 10 до 20 см, в среднем 15 см.

Клинкерная мостовая при всяком основании устраивается на песчаной подушке, толщина которой для шоссе и гравийного основания делается в 3,75 см, а для бетонного—2,5 см.

Существуют четыре способа мощения клинкером: 1) рядами, перпендикулярными к оси дороги; 2) в елку, параллельную оси дороги, 3) в елку перпендикулярную к оси дороги и 4) под углом в 45° к оси дороги. Огромный опыт С.-А. С. Штагов показал, что при применении трех последних способов число повреждаемых проездом кирпичей значительно больше, чем при первом, так какдвигающееся колесо встречает ребра кирпичей не под прямым, а под острым углом. Этот факт нашел подтверждение и на дорогах бывшего Варшавского округа путей сообщения.

Допустимый и оправдаемый необходимостью случай укладки под углом в 45° будет при пересечении клинкерной мостовой с другими дорогами, так как в этом случае подводы, пересекающие мостовую, будут идти колесами по одним и тем же рядам кирпичей, вдавят их в подушку и образуют колею.

После укладки известного протяжения мостовой, она поливается водою. Это делается для обнаружения слабых кирпичей, оставшихся незамеченными при сортировке. Слабые кирпичи быстрее поглощают воду, поэтому скорее сохнут. Все такие кирпичи и замеченные при осмотре плохо сформованные или о поврежденных ребрами вынимаются и заменяются доброкачественными. После этого приступают к уплотнению мостовой. После продольной укатки полезно произвести ее еще зигзагами под углом в 45° к оси дороги от края к краю.

По окончании уплотнения мостовая тщательно осматривается и проверяется шаблоном, при чем все поврежденные кирпичи заменяются новыми, а если шаблон обнаружит просадку более 1 см, то такое место следует переложить вновь.

Швы между кирпичами зап. лняются или песком—это самое дешевое заполнение—или раствором цемента, или битуминозными составами.

Заливка цементным раствором представляет собою очень хорошее плотное и прочное заполнение, значительно удлиняющее срок службы мостовой, но только в том случае, если эта заливка сделана тщательно и из доброкачественного материала.

Недостатком цементного стыка является шумность мостовой, а также необходимость устройства продольных и поперечных расширительных швов.

К недостаткам цементного стыка надо отнести еще и то обстоятельство, что для замены одного поврежденного кирпича приходится потретье, а часто и вынуть несколько соседних, при чем езда по исправленному месту должна быть прекращена по крайней мере на неделю. Асфальт для заполнения швов должен быть удельного веса от 0,98 до 1,01 при 25° Ц. Он должен содержать не менее 98% битума, растворимого в двуокислом углероде и не иметь примеси дегтя и угольной смолы. Необходимо, чтобы он хорошо приставал к бортам и клинкеру, был пластичен, не пропускал воду и мочу и не расстраивался в жаркую погоду.

После того, как заливка швов закончена, мостовая покрывается слоем крупного песка толщиной в 1—1,5 см, и движение по ней может быть открыто при цементном стыке через 7—10 дней, а при асфальтовом—через 2—3 часа.

Хорошо устроенная клинкерная мостовая требует весьма значительных затрат на ее ремонт и содержание. В первые недели после открытия по ней движения, особенно при песчаной заделке стыков, мостовая дает некоторый износ в виду того, что проезд быстро обнаруживает неровность поверхности и слабые кирпичи, но после исправления осевших мест и замены поврежденных кирпичей, мостовая в течение очень долгого времени, иногда даже до 20—30 лет, почти не требует никакого ремонта. Следует только следить за тем, чтобы песчаная крышка мостовой по мере надобности была возобновляема.

Единственный недостаток клинкерной мостовой, общий для нее, асфальтовой, бетонной и брусчатой—это ее скользкость, недопускающая ее устройства на крутых уклонах. В Америке принято считать пятипроцентный продольный уклон предельным для клинкера, хотя имеются примеры удачного ее применения и на более крутых уклонах. У нас, в виду наших климатических условий средней и северной полосы, следовало бы предельный уклон принять в 3%.

Для Москвы постройка клинкерных заводов является вопросом дня. Весьма оживленное моторное движение, увеличивающееся из года в год, делает дальнейшее существование на улицах бульварной мостовой совершенно недопустимым. Клинкерная мостовая обходится значительно дешевле брусчатой и мозанчной мостовой и на ней следует остановиться, немедленно начав разведки на клинкерную глину, которая несомненно окажется под Москвой, а также выяснив тип завода для изготовления клинкера. Постройка одного завода с полным механическим оборудованием и производительностью в 2 млн. кирпичей в год потребует расхода в 350 тыс.—400 тыс. руб. Эта сумма для бюджета Москвы не настолько значительна, чтобы задержать проведение в жизнь такого капитального во всех отношениях улучшения городских путей сообщения.

*Инж. В. Халецкий*



# ЗА ДОРОГУ и МАШИНУ!

## Москва

Президиум Моссовета предложил всем государственным учреждениям и предприятиям, состоящим как на госбюджете, так и на хозрасчете, включить в бюджетные сметы 1928/29 г. необходимые кредиты на ремонт мостовых, прилегающих к зданиям учреждений и предприятий.

## Ленинград

Количество членов Автодора в Ленинграде к началу июня достигло 4.500 чел. У членов Автодора имеется 25 учебных моторов, 25 автомобилей на ходу, 4 моторных лодки, 6 катеров и 1 трактор для обучения и коллективного пользования.

Правление Автодора начинает широкую кампанию за объединение крестьян, интересующихся дорожным делом, в дорожные товарищества.

Работа товариществ будет проходить под лозунгом „За всегда проезжую дорогу“. Наиболее активные товарищества будут снабжены инвентарем.

## Харьков

Дороги Украины в целом находятся в неудовлетворительном состоянии. Недостаточно развитые количественно (1 километр мощных дорог приходится на 100 кв. километров площади), они, в результате империалистической и гражданской войн, оказались совершенно изношенными. Восстановительные работы за последние два года не покрывают даже их естественной изнашиваемости, а ассигнования составляли лишь 60% довоенного.

Для увеличения ассигнований на дорожное строительство НКВД УССР намечает введение целевого дорожного налога в размере 50% от подоходного и сельскохозяйственного налога, увеличение потонного сбора на 50% и увеличение ассигнований из окружных бюджетов в размере не менее 20% бюджета.

Предполагается в течение ближайших двух лет построить несколько магистралей, соединяющих важнейшие административные, торговые и промышленные центры и порты Украины.

Соответствующий законопроект НКВД внес на утверждение ВУЦИК<sup>а</sup>.

## Минск

На дорожное строительство текущего года в БССР Совнарком БССР утвердил смету в размере 1.416 тыс. рублей.

Будет построено и перестроено 749 деревянных мостов и отремонтировано около 3 тыс. километров дорог.

Всего на дорожных работах предполагается занять до 170 тыс. рабочих.

## Нижний-Новгород

Волжским местным транспортом приступлено к постройке у села Афонина, Нижегородского уезда, клинкерного завода. Постройка завода обойдется в 420 тыс. руб. Завод будет иметь газокалильную печь с 16 камерами. Годовая производительность завода определяется в 400 тыс. шт. клинкера.

## Тула

В строительном сезоне 1928/29 г. предполагается отремонтировать 3.946 км. проселочных и мостовых дорог и вновь провести 6.076 км. шоссе. Работа потребует выделения 300 тысяч рублей из средств местного бюджета.

В сезоне этого года будут также произведены опыты силикатирования двух участков дорог (к Москве и к Косой Горе). Работы по силикатированию будут производиться под наблюдением зарубежных специалистов.

## Хабаровск

Из 25 тысяч километров гужевых дорог Дальне-Восточного края — шоссе составляет только 0,06% (13 км.), улучшенные дороги — 24,16% (6,005 км.) и малопроезжие — 75,78% (18.830 км.).

Дорог, годных для автомобильного движения насчитывается (условно) всего 878 км.

## Пенза

Дорожное строительство по губернии развернуто на сумму около 600 тыс. рублей. Средства будут получены из местного бюджета и из фонда самообложения сельского населения. Некоторые уезды пригласили на работу почти полный комплект десятников.

## Грозный

Кружковые занятия Автодора посещаются рабочими очень оживленно. На 36-м участке Старых промыслов, например, занимаются под руководством инженера 200 человек, при чем класс не может вместить всех желающих.

## Майкоп

В лесо-горной полосе округа из-за бездорожья лесозаготовители — госорганы и кооперация — переплачивают на пуде древесины 3 коп., а при ежегодном грузообороте в 40 млн. пудов — переплата составляет 120 тыс. рублей.

**ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ** на журнал „ЗА РУЛЕМ“  
заблаговременно и до конца года!

При долгосрочной подписке:

- отпадает необходимость для подписчика следить за своевременным возобновлением подписки;
- обеспечивается бесперебойное получение журнала
- подписчик экономит на пересылке подписной платы, и
- журнал обходится дешевле (см. условия подписки в заголовке).



*Броневые автомобили на Красной площади во время демонстрации*

## ЧТО ГОВОРЯТ РАБОЧИЕ и КРЕСТЬЯНЕ об АВТОМОБИЛЯХ и ДОРОГАХ

*В. Ф. ДМИТРИЕВ*

### Автомобиль и оборона страны

**Б**ОЛЬШОЕ внимание уделено в письмах обороне страны. Иначе и не может быть. Оборона страны — это вопрос охраны завоеваний Октябрьской революции, которая является делом рук рабочих и крестьян. Много писем от рабочих и крестьян, но, главным образом об этом пишут красноармейцы и бывшие военные, испытывавшие на горьком опыте недостаток в машинах на войне. Автору, самому испытывавшему недостаток, а зачастую и отсутствие автотранспорта в минувших войнах, особенно близки и понятны эти корреспонденции.

Товарищ из Н.-Сибирска пишет: «Мне пришлось воевать на западном фронте. Особенно бросалась в глаза отсталость наших транспортных средств. Вооружены мы были достаточно хорошо, но транспорт наш состоял целиком из лошадей. Оковы загромоздили все дороги и, главным образом, обслуживали самих себя. Я считаю, что в современной войне транспорт, колеса, на которых движется армия, будут иметь решающее значение. Грош цена будет современному оружию, если оно будет передвигаться допотопным способом. Нужно уже сейчас внедрить в Красную армию побольше автомобилей».

Тов. Ф. А. Могила из Оренбурга, говоря о необходимости большего количества автомобилей в стране, заявляет: «Меры по развитию транспорта нужно проводить с железной и стойкостью; если раньше во время войны нас спасало пространство и бездорожье, то теперь это нас может или погубить, или отбросить лет на 30—40 назад».

Красноармеец П. Тихомиров приводит также весьма ценное соображение и о денежной экономии, которая получится в армии от замены лошадей машиной: «Машина нужна Красной армии в мирное время, но в тысячу раз она будет

нужнее в военное, когда придется защищаться от механизированного врага. Автомобиль может поднять нашу обороноспособность, увеличить мощь Красной армии и мы, красноармейцы, видим существенную пользу машины. Кроме того, введение машины в армию, заменяя лошадей, может сэкономить сотни тысяч рублей в год».

О том же говорит и совещание комполитсовета N-ского Авто-Броневоего дивизиона.

«В военном отношении автомобиль явится крупным фактором победы в будущей войне, где мы будем иметь дело с противником, который выставит против нас все технические средства истребления человека. Наш будущий враг, обладая более мощной техникой, легко сможет перебрасывать свои войска из одного пункта в другой, если мы не противопоставим его технике — свою технику, массу его автомобилей — сотни тысяч своих автомобилей. В бою победит тот, кто в решительный момент сражения скорее подтянет свои резервы. Короче говоря, необходимость массового применения автомобилей в Красной армии абсолютно ясна».

В заключение я приведу выдержку из речи руководителя нашей Красной армии тов. Ворошилова, сказанной им на XV партийном съезде.

«Из рук вон плохо обстоит у нас дело автостроения. Московский Совет уже послал своих представителей за границу, и в будущем году приступает к постройке автомобильного завода, рассчитанного на выпуск 10 тысяч автомашин в год. Десять тысяч автомобилей в год — это, конечно, большой шаг вперед, но это не выход из положения. Ведь в настоящее время мы производим какие-то жалкие сотни автомобилей. А вместе с тем положение наше в этом отношении ужасное. Мы имеем в стране всего около 22 тысяч легковых и грузовых, исправных и не-

исправных автомобилей, в то время, как даже Румыния — и та имеет 18 тысяч автомобилей. Я уже не говорю об Америке, Англии и Франции, с которыми мы не можем идти ни в какое сравнение.

Сумеет ли мы найти силы и средства для того, чтобы форсировать автостроение? Я полагаю, что сумеет. Мы могли бы уже давно дать этому делу ход, если бы занялись как следует. Не сомневаюсь, что Московский Совет выполнит свою задачу, и завод построит. Но ведь Моссовет не ставит своей задачей моторизацию и автомобилизацию страны, а всего лишь — производство 10 тысяч автомобилей в год. А это — капля в море, почти ничто по сравнению с нашими потребностями.

Нельзя индустриализовать страну и одновременно в качестве тяговой силы опираться на недостаточный и недоброкачественный конский состав и на наших отечественных быков. Всеми мерами нужно стремиться поднять автостроение. В противном случае при нападении на наше государство мы будем с этой стороны поставлены в чрезвычайно тяжелые условия. Не только

отсутствие коней будет затруднять безотказную работу на фронте и в тылу, но и громадное множество лошадей, которые будут мобилизованы, создаст большие трудности. Потребуется подвозить десятки миллионов пудов фуража, чтобы этот конский состав прокормить. Транспорту трудно будет обеспечивать регулярное питание этой миллионной армии коней. И поэтому, как бы дорого ни стоили автомобильные заводы, они

окупятся сторицей, как только мы вынуждены будем оторваться от мирного хозяйственного строительства, отбивать нападения на нас империалистов и повернуть всю нашу хозяйственную механику на военный лад.

Эти слова — лучшее доказательство того, что каждый лишний автомобиль укрепит оборону социалистической страны. Вот почему правы все, кто связывает развитие автомобилизации страны с делом укрепления обороны страны.

В своей статье я коснулся роли и значения автомобиля в народном хозяйстве страны, как об этом говорят широкие рабоче-крестьянские массы. Основная задача общества Автотор заключается в содействии развитию автомобилизма в стране, и для этого необходимо создать в первую очередь общественное мнение широких масс трудящихся.

Эту задачу мы будем осуществлять через наш журнал „За Рулем“, в надежде, что читатели широко откликнутся на затронутые вопросы.

Заканчивая обзор писем, я приведу слова тов. А. Майорова из Сызранского лесозавода № 35.

„Эта машина (автомобиль) нам нужна в противовес дюжине псам ямским традиционного барско-помещичьего пошиба, где мысль лениво работала, а нам нужен мотор, чтобы в нем и через него родились новые мысли, которые бы звали ум человеческий к новым завоеваниям техники, а через это и социалистическая революция двигалась бы быстрее на буржуазную контр-революцию“.

*В. Дмитриев*



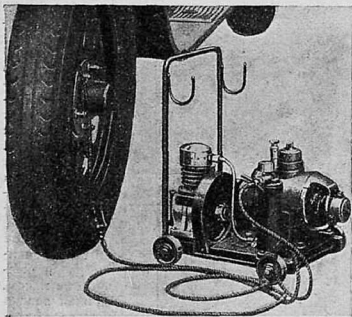
*На такой дороге новый автомобиль в 2—3 года превращается в жалкого инвалида*

**БЕРЕГИТЕ СВОЕ И ЧУЖОЕ ВРЕМЯ!** Письма в редакцию и отдел распространения (контору) пишите:

- 1) На отдельных листках (можно посылать в одном конверте); 2) кратко и ясно, избегая ненужных подробностей, и 3) указывая разборчиво и точно свой адрес.

# АВТОМОБИЛЬ

## Электрический воздушный насос



**НАКАЧИВАНИЕ** автомобильных шин никогда не было любимым занятием шофера, который очень часто не доводит накачивание до конца. В настоящее время шофер может быть избавлен от этой работы, так как на немецких заводах строятся моторные воздушные насосы, дающие давление до 12 атмосфер. ими можно пользоваться даже для накачивания огромных омнибусных шин.

Аппарат этот состоит из закрытого компрессора, который приводится в действие небольшим мотором в 0,5 л. с.

Насос, мотор, воздухоочиститель с маслоотделителем, спускной кран и манометр, как и предохранительный клапан, расположены на передней каретке, которая получает ток от находящейся в гараже электрической розетки. Давление же регулируется находящимся здесь манометром, который при помощи предохранительного клапана устанавливается на требуемое давление.

## Безопасные автостолкновения

**ЗАГРАНИЧНАЯ** и советская хроника ежедневно заполняется сообщениями об автомобильных катастрофах: столкновения автомобилей, удары о деревья и другие твердые предметы и т. д., с обычным результатом — увечьем и гибелью седоков и прохожих. Вопрос о достижении полной безопасности при столкновениях до сих пор казался неразрешенным.

Недавно представители берлинских автомобильных кругов и прессы недоверчиво приняли приглашение инженера Шлейфа на доклад об его новом автомобильном предохранителе.

Однако, даже скептики были побеждены сообщением изобретателя об его новом защитном

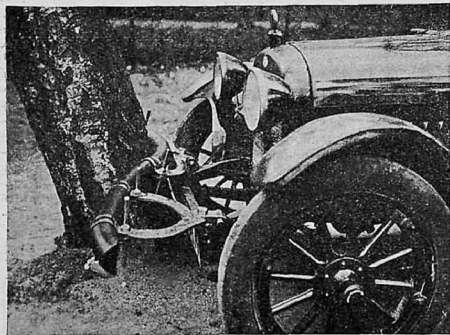
приспособлении для автомобиля. Доклад был подкреплен убедительной демонстрацией изобретения на практике.

Инженер Шлейф применяет круглую штангу из сплошной резины без каких бы то ни было растяжимых вкладывшей или обмоток. Штанга поддерживается четырьмя колышками, расположенными на равных расстояниях по всей длине передка автомобиля; четыре держателя колец сделаны в виде двух своеобразных ножиц, раздвигающихся или сдвигающихся при толчке. Сила удара заставляет резину растягиваться и поглощать силу толчка. При всяком столкновении резиновая штанга выполняет свое назначение, тем более, что в противовес всем известным до сих пор приспособлениям, составлявшим одну жесткую систему с автомобилем, она как бы „свободно висит в воздухе“, нигде не имея неподвижной жесткой опоры.

При 45-километровой скорости, удар о дерево совершенно не почувствовался пассажирами автомобиля, при чем резиновый буфер далеко не достиг своей предельной растяжимости.

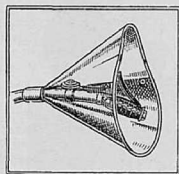
Затем машина при 25-километровой скорости налетела на прохожидобровольцев (объекты этих опытов проявили немалый героизм) и не причинила им никаких повреждений.

Новому изобретению Шлейфа западная печать предсказывает исключительную будущность.

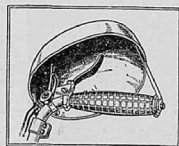


# НАЯ ВИТРИНА

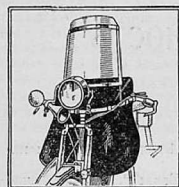
## Усовершенствования на мотоцикле



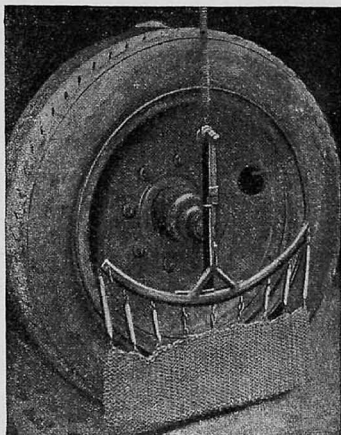
**Ч**ТОБЫ защитить руки при поездке на мотоцикле от действия ветра, можно снабдить рукоятку конусообразным прикрытием, сделанным из прорезиненной материи.



Можно также прикрепить металлическую раковину, которая тоже защищает от ветра и служит воздушным прикрытием для пальцев и руки.



Кроме того, чтобы защитить от ветра лицо и туловище мотоциклиста, впереди делается щит: внизу — из кожи, а наверху — из стекла или слюды.



## Грязеустранитель

**В**СЕМ известно, как неприятно, когда проезжающий автомобиль обдаст разбрасываемой во все стороны грязью пешеходов.

Французские шоферы придумали остроумное приспособление, дающее возможность этого избежать.

Это приспособление, имеющее вид кольчуги из стали, состоит из неподвижной части, прикрепленной при помощи проволоочной пружины к втулке колеса в вертикальном направлении.

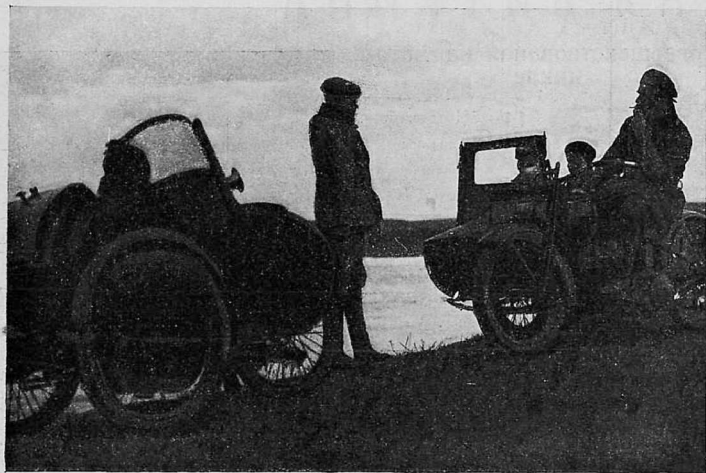
К этой части приделана ось, вокруг которой качается железная лапа и кольчуга.

## Автомобиль-витрина

**О**ДНО из применений автомобиля на Западе — автомобиль-лавка, раз'езжающий по определенному району и обслуживающий его население.



На нашем снимке изображен немецкий рекламный автомобиль-витрина, рекламирующий крупный обувной магазин и отпускающий желающим обувь.



На мотоциклах за городом в сумерки

Фото А. Шайхета

## МОТОЦИКЛЕТНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Инж. А. СКЕРДЖИЕВ

(Окончание. См. № 2)

### АНГЛИЯ

Класс 350 см<sup>3</sup>

**МО**ТОЦИКЛЫ, входящие в этот класс, из числа тех, машинные части которых являются продукцией нескольких заводов, снабжаются, главным образом, моторами „Блэкборн“ и „I. A. P.“ при чем более распространены первые.

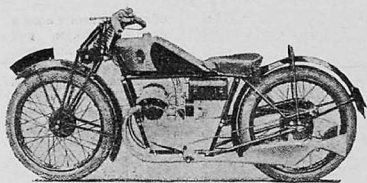
Мотоциклы вышеуказанной группы собираются на заводах „Ковентри-Игль“, „Котон“, „Эксельсиор“, „Франсис Барнет“, О. Ф. С., „Рекс Акме“, „Зенит“, „Мак Эвой“, и т. д.

Рассматривая эти фирмы, прежде всего остановимся на продукции завода „Котон“, прославившегося большим числом побед на гонках и в пробеггах. Мотоцикл „Котон“ имеет мотор „Блэкборн“ 350 см<sup>3</sup>, кстати самый удачный в ряду других моделей этой фирмы, с клапанами сверху, одноцилиндровый, с коробкой скоростей завода „Борман“. Патентованная рама „Котон“ устроена очень оригинально, образуя трехугольное сочленение с укрепленным в нем бензиновым баком, соединяющее заднее колесо с рулем. К этому рамному трехугольнику подвешивается мотор и коробка. Начиная с 1927 г. фирма „Котон“ снова начала устанавливать на одной из своих моделей

двухтактный двигатель „Вилльерс“, одноцилиндровый 350 см<sup>3</sup>.

Мотоциклы „Франсис Барнет“, примыкающие преимущественно к классам небольшого литража всех выпущенных типов, имеют двухтактный двухцилиндровый двигатель фирмы „Вилльерс“. Двигатель, специально сконструированный для „Франсис Барнет“, имеет отлитый общий блок мотора и коробки. Смазка осуществлена по типу четырехтактного мотора. Зажигание происходит, как и у других моторов „Вилльерс“, магнетто-маховиком. Рама, в отличие от большинства существующих в Англии типов, не сварена в местах сочленений, а свинчена на болтах, что удалось осуществить, выполнив все рамные соединения в виде трубчатых треугольников. Преимущество этого типа рамы заключается в том, что отдельные ее элементы работают не на изгиб, а на растяжение или сжатие, при которых возможно значительно уменьшить поперечное сечение трубы и этим самым облегчить общий вес мотоцикла.

Отдельные типы свинченных на болтах рам появились в самое последнее время уже в Германии и Франции. Упомянувшимся уже мотором конструктора Братшау с масляным охлаждением снабжены мотоциклы довольно известной фирмы „DOT“.



Мотоцикл РМ 250 см<sup>3</sup>

Среди английских фирм, строящих мотоциклы класса 350 см<sup>3</sup> полностью у себя на заводах, наметились две отличные друг от друга группы. В первую группу входят те из них, которые в классе 350 см<sup>3</sup> дают конструктивное выполнение мотоцикла, схожее с классом 50 см<sup>3</sup>. К этой группе примыкают следующие фирмы: „А.Л.С.“, „В.С.А.“, „Дуглас“, „Санбим“ и т. д.

Вторая группа, численно не уступающая первой (фирмы: „Чатер-Ли“, „Хумбер“, „Гальторпе“, „Велосет“, и т. д.), ставит моторы новейших усовершенствованных конструкций с применением верхних клапанов и нередко — верхнего расположения кулачкового вала.

Хорошо известная в Англии фирма Чатер-Ли, весьма оригинально осуществила распределительный клапанный механизм, укрепив на вертикальном валу две шайбы с выступающими профилями (аналогично профилям кулаков на обычном кулачковом валу), по которым скользят головки рычагов, заставляющих клапана открываться. Смазка устроена циркуляционная, обеспечивающая маслом все органы распределения.

### Класс 250 см<sup>3</sup>

Переходя к более низким классам, мы все чаще встречаемся с двухтактными машинами. Это явление объясняется, как мы уже указывали, экономичностью этого типа двигателя при небольших объемах цилиндров.

Двухтактными моторами „Вилльерс“ снабжены мотоциклы заводов „Эксельсиор“, „Беккер“, „Сун“ и др. Некоторые фирмы, как-то: „Левис“, „Дюнольд“, „Велосет“, выпускают мотоциклы с двухтактными двигателями собственного производства, при чем мотоцикл „Дюнольд“ данного класса совершенно схож с моделью этой фирмы в 500 см<sup>3</sup>.

Четырехтактных машин в классе 250 см<sup>3</sup> сравнительно немного.

Остановимся теперь на фирме „Р.М.“, выпустившей интересную модель с мотором конструктора Брадшау. Рама, так же как и у фирмы „Францис Барнет“, стянута в соединительных узлах, отличаясь от нее тем, что отдельные ее элементы состоят из полусового и штампованного материала. Мотор двухцилиндровый в виде буквы V, с расположением цилиндров в плоскости, перпен-

дикулярной оси машины. Клапаны устроены сверху; коробка монтирована в одном блоке с мотором; смазка по типу автомобильной — с фильтром и с зубчатым насосом.

### Класс 175 см<sup>3</sup>

Здесь мы встречаем почти у всех мотоциклов двухтактные моторы фирмы „Вилльерс“.

Следующие заводы входят в этот класс: „Ковентри-Игль“, „ДОТ“, „Францис Барнет“, „Мак Эвой“ и др.

Фирма „Ковентри-Игль“, наиболее интересная из них, в своей последней модели дает преслованную раму, уменьшающую общий вес мотоцикла и представляющую целый ряд удобств в смысле ее изготовления.

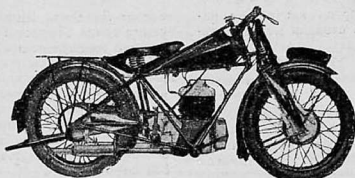
На заводах „В.С.А.“ с 1927 г. началась постройка мотоциклов с двухтактным двигателем 175 см<sup>3</sup>, конструктивно весьма схожим с бельгийским „Жиллет“, с наличием всего двух валов в общем — для цилиндров и коробики блока. Рама осуществлена по принципу „Францис Барнет“.

Цены мотоциклов в Англии колеблются от 250 руб. и до 1700 руб. при чем по классам они распределяются следующим образом: 1000 см<sup>3</sup> — 900 — 1700 руб.; 750 см<sup>3</sup> — 650 — 1000 руб.; 500 см<sup>3</sup> — 450 — 1000 руб.; 350 см<sup>3</sup> — 400 — 850 руб.; 250 см<sup>3</sup> — 300 — 500 руб.; 175 см<sup>3</sup> — 250 — 400 руб.

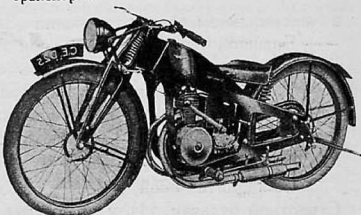
Наличие в Англии густой сети прекрасных шоссе дорог, помимо общего влияния на значительный рост количества мотоциклов в стране (Англия в настоящее время по числу мотоциклов — первая страна в мире), выдвинуло на первый план применение машин небольших литражей. Естественным по этому является преобладание мотоциклов с двигателем до 500 см<sup>3</sup>. Ниже мы приводим небольшую табличку сравнительного выпуска мотоциклов по классам в процентах.

Литраж в см <sup>3</sup> . . . . .	1000	750	500	350	250	175
%/о . . . . .	10	13,5	26	34	8,5	8

Мотоцикл в Англии уже перестал быть предметом роскоши, о чем говорит, с одной стороны, его широкое распространение в стране и с другой — широкое применение его во всех областях транспорта.



„Францис Барнет“ 350 см<sup>3</sup> с двухтактным мотором Вилльерс



Мотоцикл „Ковентри-Игль“ 175 см<sup>3</sup> мод. 1928 г.



*Прожок на мотоцикле. Эпизод мотоциклетных состязаний в Лондоне. Мотоцикл, выдержавший такое «испытание», — несомненно, хорошего качества*

На улицах английского города мы можем наблюдать даже специальные стоянки мотоциклов-такси.

Фирмы „B.S.A.“, „A.I.S.“, „Триумф“, экспортируют колониальные типы мотоциклов, достаточно мощные и прочные.

Англия — классическая страна спорта, также и в отношении мотоциклетной его разновидности стоит вне конкуренции. Можно без преувеличения сказать, что гоночный „сезон“ в стране длится круглый год. Любой еженедельный английский мотоциклетный журнал дает, как правило, обзор сразу нескольких крупных гонок за неделю.

Массовое увлечение мотоциклетным спортом вызвало прямо-таки лихорадочное конструирование и выпуск множества экспериментальных машин. С другой стороны это создало в стране настоящий культ гощиков. Ряд заводов называет отдельные модели своего производства их именем.

Часть гощиков имеет собственные крупные мастерские, отдельные гощики являются даже

обладателями таких крупных фирм, как „H. R. D.“ и, наконец, остальные в большинстве служат на заводах, где им предоставлены широкие технические и материальные возможности.

Любопытно отметить, что среди гощиков имеется сравнительно немалый процент (в сравнении с другими странами) женщин.

В Англии существуют все виды гонок и пробегов: на скорость, длительные пробеги на большие расстояния и, наконец, гонки с естественными препятствиями по бездорожью. Самая популярная в стране гоночная дорога находится в Брокланде, недалеко от Лондона. Широкой известностью пользуются гонки „Турист Трофи“ на острове Мансе, несущие международный характер.

Целый ряд мировых рекордов побит англичанами на английских мотоциклах.

Приведем для примера некоторые скорости для часовых гонок:

1000 см <sup>3</sup> Ле Вак на „Броу-Суперриер“	. . . 191 км
750 см <sup>3</sup> Хорсман на „Триумф“	. . . 168 „
500 см <sup>3</sup> Ле Вак на „Ковентри Игл“	. . . 160 „
350 см <sup>3</sup> Ле Вак	„ . . . 160 „
250 см <sup>3</sup> Вортес на „Эксельсиор“	. . . 143 „
175 см <sup>3</sup> Марчанд на „Ариель“	. . . 115 „

Не меньшей славой покрыты последние государственные путешествия на мотоциклах „B. S. A.“ и „B. L. C.“ и пробег по Сахаре на машине „Дюнольд“.

В заключение отметим, что регулярно каждый год английской мотоциклетной промышленности устраивается серьезный смотр, подытоживающий все достижения ее за год, к которому все фирмы тщательно готовятся, — Лондонская ежегодная мотоциклетная выставка. („Olimpia Show“).

*Инж. Скерджиев.*

## ВЫ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ

в максимальном распространении „ЗА РУЛЕМ“...

Большой тираж позволит, при той же подписной плате, увеличить объем журнала и дальше улучшить его внешнее оформление и технику печати. Среди товарищей, пожелавших принять участие в распространении „ЗА РУЛЕМ“, будут разыграны специальные премии, в том числе библиотечки по автодорожному делу и годовые подписки на популярные журналы.

Сообщайте свой адрес в конотору „ЗА РУЛЕМ“ (Москва 6, Страстной бульвар, 11), и Вам будут высланы инструкции



# ЗА МОРЕМ ТЕЛУШКА...

(От нашего сибирского корреспондента)

„ЗА МОРЕМ телушка — полушка, да рубль перевозу“. Итого — рубль с полушкой. Ну и что же? Есть ли расчет перевозить „из-за моря“?

А это — глядя по дороге и по товару.

На лондонский рынок сливочное масло поставляют Дания, Австралия и Сибирь.

Дания — все равно, что пригород Лондона. Расстояние от Лондона ничтожное, сообщение морское. В самой Дании дороги великолепные. Мудрено ли, что масло приходит из Дании в Лондон свеженьким?

Австралия отстоит от Лондона на десятки тысяч верст. Австралийское масло должно пройти через экватор, через два тропика, и все-таки приходит на рынок вполне свежим.

А наша Сибирь? Ни тропиков, ни экватора у нас пока не обнаружено. Но масло еще по дороге с маслозавода на ж.-д. станцию уже теряет в качестве, а следовательно — и в цене. После этого масло пересекает в ж.-д. вагоне всю страну и при этом опять теряет в качестве.

Остановимся только на первой части пути — на гужевом транспорте. Производство масла приходится в главной массе на летние месяцы.

Опытными перевозками масла в типичном Каменском округе выяснено следующее. В среднем расстояние от маслозавода до г. Камня, куда собирается масло для дальнейшей отправки на пароходе, — 73 версты. Длительность гужевой перевозки — около 40 часов. Дело в том, что сама перевозка длится меньше. Днем приходится где-нибудь отсиживаться, а продвигаться в более прохладные вечерние и ночные часы.

Само собой разумеется, что по сибирским дорогам и днем с груженой телегой не раскачаешься, а ночью и подавно.

В результате вычислено („Мол. Хоз.“ за 1926 г. № 7), что на каждом пуде масла потеря в каче-

стве при гужевой перевозке составляет 20 копеек. За пятилетие 1925—1929 г. эти двугривенные должны составить 210.400 рублей. Таков убыток по одному округу. К этому надо прибавить и стоимость самой гужевой перевозки — в общем несколько больше указанной суммы.

Совершенно очевидно, что при наличии различных дорог и автомобилей путь в 73 версты потребовал бы не 40 часов, а всего 2—3 часа. Кроме того, на грузовике можно устроить холодильное устройство, которое уже спроектировано специалистами.

Подробный расчет показывает, что улучшение дорог в округе потребует затрат в сумме 176.400 рублей. Зато масло не потеряет в качестве, и стоимость перевозки обойдется на автомобилях почти вдвое дешевле, чем на лошадях.

Нам довелось слышать в Алтайском Молочном Союзе сообщение руководителя Чистоньской артели о способе доставки масла в весеннюю пору:

„Ну, довел до берега реки. Потом разулся и по ледяной воде понес на спине боченок с маслом. Через речку перешел, надо с боченком взбираться на железнодорожную насыпь. Задохся, а влез. Дальше еще труднее — надо с боченком спускаться с насыпи вниз. Боченок в мешке; спустил его на землю. Придерживаешь мешок, а боченок легонько катится вниз по насыпи. Поднимается пыль, через мешок пыль падает на боченок. Какая же тут чистота и красота упаковки для экспорта?“

Чувствительный скоропортящийся экспортный продукт не может вынести таких варварских условий. Молочная кооперация должна стать первым застрельщиком „Автодора“ в Сибири. Увы, пока молочная кооперация не проявила к дорожному делу должного интереса.

*Сахаров*

## „АВТОДОР“ В СОВЕТСКИХ УЧРЕЖДЕНИЯХ ЗА ГРАНИЦЕЙ

ИНИЦИАТИВНЫЕ группы сотрудников советских учреждений в Германии, Австрии, Чехо-Словакии и САСШ организовали отделение общества „Автодор“.

О-во „Автодор“ в Германии имеет центральное правление в Берлине и филиалы — в Лейпциге, Гамбурге и Кенигсберге.

На учредительском собрании „Автодора“ в Берлине избрано временное правление. На собрании выступил с докладом о задачах и целях „Автодора“ член президиума „Автодора“ РСФСР тов. Якимов.

Проф. Жерве на первом заседании временного правления доложил о своих впечатлениях о дорожном строительстве во Франции и Германии и о возможности использования в СССР заграничных технических достижений.

Временным правлением „Автодора“ намечено проведение по всем коллективам сотрудников советских учреждений в Германии докладов об „Автодоре“. Решено связаться с германскими автомобильными и дорожно-строительными заводами и учреждениями для получения от них материалов и возможности практически ознакомиться с методами и условиями эксплуатации специальных автомобилей и дорожных машин.

Постановлено также возбудить ходатайство перед Наркомторгом СССР, заручившись поддержкой Торгпредства, о беспрошльном ввозе авто- и мотоциклов для членов „Автодора“. Одновременно в Торгпредство направлена просьба упростить порядок посылки запасных мотоциклов членам „Автодора“ по спискам, сообщаемым последним.

# ОТВЕТЫ ЧИТАТЕЛЯМ

Открывая с этого номера отдел „Ответы читателям“, редакция, в интересах гг. читателей для экономии их времени, сообщает о следующем:

1. Все запросы о порядке организации коллективов „Автодора“ на местах, просьбы выслать инструкции, уставы и т. д. должны — направляться не в редакцию журнала „За Рулем“, а непосредственно в Автодоры соответствующих республик. Для РСФСР — адрес „Автодора“ — Москва, Пушкинская ул., 17. Никакой высылки инструктивных материалов, списков литературы и т. д. редакция „За Рулем“ не производит.

2. Редакция „За Рулем“ не принимает поручений по высылке книг, пособий и т. д. по авто-делу. Соответствующие заказы должны направляться непосредственно в книготорговые организации, напр. „Книга Почта“ Госиздата — Москва, центр, Госиздат.

3. Редакция не производит высылки каталогов, прейс-курантов машин и частей и не наводит справок о месте их приобретения.

4. Посылая вопрос в редакцию, необходимо проверить — не помещен ли уже ответ на аналогичный (такой же) вопрос в журнале. Два раза давать ответ на одинаковые вопросы редакция не может.

Тов. Ломакину (изобретателю нового мотора — Тула). — Просим выслать чертеж изобретенного Вами мотора и его описание в Автодор (Москва, Пушкинская, 17), Секция агитации и пропаганды, которая, по просьбе редакции „За Рулем“, возьмет на себя наблюдение над дальнейшим прохождением Вашего изобретения.

Тов. Белоусову (г. Харьков). а) Где можно купить машину для коллектива? — Если предполагаете купить новую машину, то ее можно приобрести в магазинах Автопромторга (магазины и депо машин в Москве, Каретный ряд 15) и Автотрест (Москва, Столешников, 5). б) Чтобы выписать авто- или мотоцикл из-за границы — необходимо получить лицензию Наркомторга и заказать машину Госторгу, который поставит ее согласно расценки. Вопрос о налоговых льготах при импорте передан Автодором на разрешение правительственных органов. в) Сборники схем дорог вокруг больших городов для тренировок пробегов предлагаются к изданию. В частности, просим выслать схемы дорог Украины как один из материалов для будущего сборника дорог СССР (в адрес Автодора).

Т. Аркадьева (Владимир), Савину-Валееву (Подольск), Завгороднему (ст. Павловская), Никитину (Пятигорск), Мураю (Славянск), Дмитриеву (Великие Луки), Крутликосу (Зинovieвск), Остапову (Симферополь), Давыдову (ст. Коломенское), Бабкину (Обоянь), Ругаеву (Клинцы) и всем товарищам, запрашивающим о порядке организации коллективов „Автодора“ на местах. — инструкция напечатана в № 1 журнала „За Рулем“, стр. 47.

Зинovieвскому округу делению транспортников. — Соответствующую инструкцию Вам следует запросить у Укравтодора.

Тов. Горбасу П. (Москва). — Наиболее подходящим вузом для изучения автостроения следует считать Ломоносовский институт (в Москве).

Тов. Иванову В. (Смоленск). — а) Все автомобильные клубы предложено передать „Автодору“. б) Нужна ли в Смоленске авто-мастерская — виднее, конечно, на месте, чем в Москве.

Тов. Коптеву А. П. (ст. Славянск). — Право на езду выдается местным стделом коммунального хозяйства, где мотоциклист сдает экзамен.

Тов. Колобову Г. Н. (Крестинский РК), Андрееву Е. М. (г. Ирбит), Фурсенко (Гомель). — а) Велосипеды можно приобрести через Госшвеймашину; стоимость — около 200 руб. б) Мотоциклы и моторы к велосипедам в СССР не производятся. в) „Автодором“ возбуждается ходатайство о получении лицензий на ввоз мотоциклов. Этими мотоциклами предполагается снабдить в первую очередь автордские коллективы для учебно-практических целей.

## Книги, поступившие для отзыва в редакцию

### По дорожному делу

1. Давиденков. Дорожное дело. 1925 г. Ц. 85 к.
2. Крыштофович. Американский способ постройки и починки проезжих дорог. 1917 г. Ц. 60 к.
3. Дубелайр. Дорожное дело. Часть I. 1923 г. Ц. 2 р. 30 к.
4. ГУКК. Таблица для подсчета объемов земляных работ на дорогах местного значения. 1926 г. Ц. 1 р. 75 к.
5. Нефедов и Полежаев. Руководство по дорожному делу. 1926 г. Ц. 1 р. 25 к.
6. Колокольников. Расчеты деревянных мостов. 1925 г. Ц. 1 р. 80 к.

7. Смирнов. Правила производства ремонтных работ на дорогах. 1900 г. Ц. 50 к.
8. Смирнов. Краткие наставления шоссе-но-дорожным мастерам при ремонте шоссе. 1 р. 50 к.
9. Смирнов. К ремонтным работам текущего ремонта. 1900 г. Ц. 30 к.
10. Куряев. Дорожное дело. 1926 г. Ц. 40 к.
11. Осипянский. Автомобильный телега. 1927 г. Ц. 45 к.
12. Жирнов. Простые мосты, как самому построить мост. 1925 г. Ц. 7 к.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“.

Гавант № А—15.900 Отпеч. в 7-й тип. „Искра Революция“ Мосполграф. Москва, Арбат, Филипп., 13. Тираж 35.000