

ЗА РУЛЕМ



НА СТРАЖИ ТУРЦИИ. АВТОМАШИ, НА КОТОРЫХ
ПОЕЗЖАЮТ НА ВОСТОЧНЫЕ ДРОГЫ, ОБОЮМ ПОСЛАД
И ВРЕДНЫМ, ПОДСОЮТ НАШЕГО И НАШУ ПОРМЕТУ

Многие рассказы „За Рулем“ из Турции и Ирана

11

1930

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ВОПРОС

6.600 КИЛОМЕТРОВ

В 10 дней!



Виктор Риндлер и Вацлав Дучап недавно установили замечательный рекорд на мотоциклах Харлей-Дэвидсон, 750 см, модели Твин с коляской, покрыв расстояние в 660 км в один день. На нижеприведенной диаграмме отмечена площадь, которую они покрывали, возвращаясь каждый раз в Прагу перед тем, как выехать в следующий город.

Риндлер и Дучап выехали ночью 19-го октября. Почти три четверти пробега был сделан под непрерывным дождем. Вблизи Келли, по дороге в Париж, мотоциклисты попали в снежную вьюгу. В некоторых местностях им приходилось пробивать себе дорогу сквозь густой туман, что значительно замедляло ход мотоциклов.

Эти два «Харлей-Дэвидсон» энтузиаста установили свой блестящий рекорд по хорошим и плохим дорогам и при крайне неблагоприятных условиях погоды.

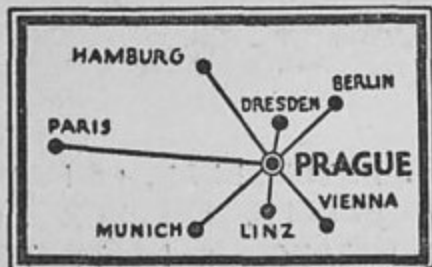
Их успеху способствовало полное отсутствие порчи машин во время пробега. Ездоки вернулись в Прагу в час ночи, 30-го октября.

РЕКОРДНЫЙ ПРОБЕГ

Мотоцикл ХАРЛЕЙ-ДЭЙВИДСОН опять доказал свое превосходство в рекордном пробеге! В состязании, устроенном Пражским Автомобильным Салоном — с 20-го по 30-е октября 1929 года — машина ХАРЛЕЙ-ДЭЙВИДСОН, 750 см³, модели Твин, с коляской, покрыла расстояние в 6,600 км в 10 дней. Пробег был сделан по звездообразной площади.

Успех этого пробега следует приписать, как выносливости и надежности машины, так и исключительному энтузиазму и мастерской езде шоферов. Эта блестящая победа тем более замечательна, если принять во внимание, что этим двум неустрашимым любителям пришлось состязаться с профессиональными и опытными фабричными шоферами. В трех из шести пробегов мотоциклов Соло и с колясками, машины ХАРЛЕЙ-ДЭЙВИДСОН пришли первыми к финишу, установив новый рекорд на дистанцию для мотоциклов Соло. Благодаря своим рекордным пробегам, мотоциклы ХАРЛЕЙ-ДЭЙВИДСОН завоевали себе прочную репутацию во всех странах мира.

Harley-Davidson Motor Co., Milwaukee, Wis., U. S. A.



HARLEY-DAVIDSON

MOTORCYCLES



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ
«АВТОДОР»

Третий год издания

Под редакцией: А. Брашна, Н. Беляева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина, М. Кольцова, Н. Осинского, М. Презента, проф. Е. Чудакова

ОГЛАВЛЕНИЕ

Автодор на борьбу с массовой порчей тракторов	1
Автодор на посевной кампании	3
К. КРЕСИН. — Больше внимания дорогам в социалистическом секторе сельского хозяйства	4
Дизельмотор в автостроении	7
Положение Сталинградского Тракторостроя	9
Автодорожная общественность перед судом	10
Инж. С. НЕСТЕРОВСКИЙ. — Советский лодочный мотор	12
На фронте автостроительства	13
Я. ГОЛЬБЕРГ. — Автомобиль и рабочий вопрос	16
Инж. СОДМАН-МИХАЙЛОВ. — Тракторные пути	19
Л. ГУЛЕВИЧ. — Уличные автомобильные жертвы	21
Проф. Е. А. ЧУДАКОВ. — Устройство автомобиля	23
М. ЯНОВСКИЙ. — На ухабах среднеазиатской автомобилизации	25
З. ЛЕОНОВ. — Сделаем дороги Московской обл. тип образцовыми	26
Автодорожный экран	28
Обмениваемся опытом	30
Библиография	32

В номере 37 иллюстраций

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв., 11.
Тел. 3-31-91; трам. А. 6, 15, 18, 23, 27

КОНТОРА: Москва 6, Страстной бул. 11.
„Огонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-61.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1930 год: „За Рулем“ на год—4 р., 6 мес.—2 руб. 15 к., 1 м.—40 к., с приложен. „Библиотеки „За Рулем“: на год—8 р., 6 м.—4 руб. 50 к., 3 мес.—2 р. 40 к. За границу „За Рулем“: на год—2 долл.; 6 м.—1 долл. 25 ц.

АВТОДОР на БОРЬБУ с МАССОВОЙ ПОРЧЕЙ ТРАКТОРОВ!

90 ТЫСЯЧ тракторов на сегодняшний день бороздят землю Советского Союза. В ближайшие годы к ним присоединятся еще сотни тысяч.

Проблема подготовки огромного количества трактористов, механиков и водителей встает с необычайной остротой. Тракторный фонд, создание которого потребовало затраты значительных сумм валюты, фактически отдан на попечение водителей, среди которых много малоопытных, а в некоторых местах совершенно невежественных и негодных работников.

С разных мест Советского Союза поступают сведения о безобразном отношении к тракторам. В разгар весеннего сева тракторы массами выбывали из строя, загромождали ремонтные мастерские и местами срывали посевные планы.

Массовая поломка тракторов вызывала необходимость изготовления на миллионы рублей запасных частей для ремонта. Во многих местах запасные части обходились дороже самого трактора.

Еще большим злом, чем неумение обращаться с трактором, являются небрежность и халатность многих трактористов и непонимание вреда, причиняемого ими советскому государству преступно халатным отношением к трактору.

В эпоху, когда социалистическое соревнование и ударничество являются основным методом социалистической работы, сведения о порче тракторов должны вызвать глубокое возмущение.

Возьмем наугад несколько примеров из последних номеров газеты „Сельскохозяйственный рабочий“.

Тракторист комсомолец Макушинского зерносовхоза разогнал трактор до такой скорости, что разворогил коробку скоростей.

Шофер Первомайского совхоза вздумал наливать бензин в автомашину на ходу. Бензин попал на горячую трубу и получился взрыв. Сгорела кабина. Машина вышла из строя.

В совхозе „Красное Знамя“ (Сибирь) тракторист настолько перегрел мотор мощного трактора „Катерпиллер“, что взорвался карбюратор. Тракторист этот оказался кулаком и, очевидно, здесь имело место вредительство.

На Мавринском участке тракторист Бермалов уехал на работу без воды в радиаторе — в результате трактор встал в ремонт. Другой тракторист на том же участке, наоборот, оставил воду в тракторе на ночь в мороз и в связи с этим полопались радиаторные трубки и трактор на несколько дней вышел из строя.

В Нагайбагском зерносовхозе (в Троицком округе) администрация приняла на работу 200 трактористов только окончивших 3-месячные курсы и еле-еле разбирающихся в машине. В результате — частые поломки тракторов. В последнюю пятиневку тракторист сжег трактор малый Катерпиллер. Плохо также и с сельскохозяйственным инвентарем. Сломано 18 дисковых борон, 8 сеялок и 6 плугов.

Таких примеров можно было бы привести бесчисленное множество.

Газета „Сельскохозяйственный рабочий“ делает прекрасный почин, организуя 20 июня специальный „день трактора“. Этот день должен привлечь внимание всей советской общественности к жгучему и боевому вопросу. Необходимо мобилизовать широкие массы на борьбу с поломками тракторов. Нужно объявить беспощадную войну рвачам, разгильдяям, вредителям и

гнать их из рядов водителей. Одновременно с этим нужно принять немедленные и героические меры к увеличению сети тракторных школ и курсов и улучшению постановки учебы в них.

В журнале „За Рулем“ уже отмечалось безобразное состояние многочисленных автотракторных курсов на местах. „Преподаватели“ этих курсов порой немногим больше своих учеников разбираются в преподаваемых ими предметах.

Какова же роль Автодора в этом большом и срочном деле?

Автодор должен срочно взять на себя инициативу создания общественного мнения вокруг этих вопросов на местах. Автодорцы, в особенности работающие на селе, все как один должны принять горячее участие в проведении „дня трактора“. Каждый коллектив должен взять шефство над тракторами и трактористами своего района. Все случаи халатного и безобразного отношения к машинам должны вскрываться и устраняться.

Одновременно с этим коллективы Автодора должны мобилизовать в порядке общественной нагрузки своих членов специалистов-водителей для помощи в учебе подшефным трактористам.

Районные и областные автодорские организации должны тщательно проверять состояние учебных курсов. Ведь очень часто поставщиками невежественных водителей, губителями дорогих тракторов являются и автодорские курсы.

Автодорские организации должны считать себя ответственными за подготовку водителей на своих курсах. Все негодные курсы, не обеспеченные грамотными преподавателями, должны быть или немедленно ликвидированы, или укреплены и улучшены.

Вниманием советской общественности к этим вопросам и горячим участием всей автодорской массы прорыв на фронте нашего хозяйственного строительства должен быть быстро и окончательно ликвидирован.

БОРЬБА С БЕЗДОРОЖЬЕМ В ЗЕРНОСОВХОЗАХ

Беседа с зам. нач. управления капитальным строительством Зернотреста т. Роговым

В УСЛОВИЯХ строительства наших зерносовхозов с полной механизацией производственных процессов, бездорожье сильно бьет по всей линии работ.

Чтобы судить о бездорожьи, в котором нам приходится организовывать и развивать строительство зерносовхозов, надо иметь в виду, что в большинстве случаев зерносовхозы строятся не среди крестьянского населения и не на более или менее наезженных дорогах, а в местах, далеко расположенных от густо населенных пунктов. Так, например, в прошлом году среднее расстояние между нашими совхозами и ближайшими ж.д. станциями составляло около 30 км, в этом году оно достигает 50 км. Чем больше мы будем осваивать земель, тем дальше будем отходить от населенных пунктов в далекие степи Средней Азии, Казакстана и Сибири. Это является неизбежным, так как если в нынешнем году план освоения с 2 600 тыс га доведен до 4 млн. га, то в 1931 г. он достигнет 8 млн. га, а к концу пятилетки 30 млн. га, вместо ранее намеченных 12 млн. га.

Зернотрест строит свои дороги под перевозку таких тяжелых грузов, как десятитонные тракторы „Картерпиллер“ и, естественно, применяет усовершенствованные, механизированные методы дорожного строительства с надлежащим расчетом мостовых сооружений. Поэтому и окружающее население, пользующееся этими дорогами, стремится перенять методы нашего строительства.

В чем конкретно выражается дорожное строительство зерносовхозов? Кроме 51 совхоза, построенного в 1929 г., в текущем году строятся еще 73 совхоза, разбросанные по всем участкам нашего Союза, начиная от Владивостока и кончая Крымом. Общее количество их грунтовых дорог составляет 7,5 тыс. км, при чем в среднем на каждый совхоз приходится около 100 км.

Дороги эти строятся при помощи американских машин (грейдеров) и других дорожных снарядов как заграничного, так и внутреннего производства, общим числом до 700.

Строя эти дороги на территории зерносовхозов, Зернотрест также оказывает влияние и на дорожное строительство окружающих местностей, принимая активное участие в дорожных работах ближайших колхозов и сельских местностей.

Новые дороги удешевляют стоимость перевозок грузовых потоков не менее, чем на 50% как в затратах денежных средств, так и во времени. Экономия на амортизации дорожного транспорта на новых дорогах покрывает расходы на строительство улучшенных дорог по американскому способу. Кроме того, экономия во времени и в средствах имеет важнейшее значение для Зернотреста, так как ему приходится в самые короткие сроки, продолжающиеся до 10—12 дней, вывозить многомиллионные потоки грузов зерна к ближайшим ж.д. станциям.

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ!

Этот номер является ПРЕДПОСЛЕДНИМ для подписавшихся на журнал „За Рулем“ только до 1 июля. НЕМЕДЛЕННО ВОЗОБНОВИТЕ подписку на 2-е полугодие.

„За Рулем“ с приложением „Библиотеки“: 6 мес. — 4 р. 50 к., 3 мес. — 2 р. 40 к., „За Рулем“ без прилож. „Библиотеки“: 6 мес. — 2 р. 15 к., 3 мес. — 1 р. 10 к.

Подписку направляйте в „ОГОНЕК“ (Москва 6, Стр. бульв., 11) или сдавайте на почту.

АВТОДОР на ПОСЕВНОЙ КАМПАНИИ

СЕЙЧАС, в мае, мы можем подвести кое-какие итоги участия автодорожских отделений и коллективов в весенней посевной кампании.

Живое участие в севе приняло Нижневолжское краевое отделение. Оно заострило этот вопрос на краевом съезде Автодора и на нем же дало местам четкую директиву. При крайотделении был создан штаб по проведению посевкампании. Штаб выяснил слабые места, ремонта, недостаточность водительских кадров и мобилизовал свою периферию.

Что сделано практически?

Прежде всего курсы шоферов и водителей при крайавтодоре были переведены на ударные темпы и 200 законтрактованных водителей были направлены в апреле на места работ. Коллектив Автодора при железнодорожных мастерских объявил себя мобилизованным, и из 120 человек — 40 трактористов во главе с механиком выехали в Хоперский округ на проведение сева. Отряд этот пахал, ремонтировал сельскохозяйственные машины, исправил двигатель для электростанции и попутно вовлекал крестьян в Автодор, организуя коллективы. Другая бригада, выделенная на заводе, двинула вперед дело изготовления запасных частей. Третья отыскала тару для нефтепродуктов и 200 бочек горючего для тракторов.

Усилиями крайотделения 12 высококвалифицированных механиков-автодорожцев были направлены в округа на помощь бригадам. Особенно надо отметить бригаду в 11 человек, посланную в Балашевскую тракторную мастерскую, где 140 тракторов, подлежащих ремонту, лежали без движения. Бригада, работая в течение месяца без выходных дней, днем и ночью, успешно закончила весь ремонт, и автодорожцы могли с гордостью наблюдать, как раненые стальные кони, лежавшие мертвым грузом, ожили и весело бороздили поля Балашевского округа. Кроме того, 300 человек было в свое время мобилизовано на переброску семенного фонда, и в течение пяти дней ими было доставлено на места 250 т семян. Ряд бригад организован в Астраханском и Пугачевском округах.

Западное областное отделение не придало посевной кампании того большого общественного значения, какого она требовала. В результате из 300 тракторов, нуждавшихся по области в ремонте, отремонтировано 25. О количестве организованных автодорожских бригад отделение красноречиво умалчивает, сообщая, что „даны указания сельским коллективам и в одном из них создана бригада по ремонту с.х. машин“. Рядом с этим любопытно указать, что „около 100 человек автодорожцев проводили доклады и подготовку к севу в деревнях“. Где же реальные результаты этих 100 докладов, общественное значение которых огромно? Почему о результатах такой большой

агитационной кампании областное отделение не имеет что сообщить?

Нижегородское краевое отделение провело работу, далеко не соответствующую удельному весу края. Единственная ремонтная автодорожская бригада из 5 человек, о которой сообщается, — это более чем недостаточно. В плюс отделению можно поставить, организацию в совхозе „Гигант“ коллектива и тракторных курсов. Наиболее деятельным в Нижегородском крае оказалось Сорновское райотделение, которое организовало коллективы и бригады в селах Б. Козино, М. Козино, в Копосове и Починках и провело ряд выездов с докладами.

Сибавтодор проделал большую организационную работу, но следить за ходом участия своей периферии в самой посевной кампании не удосужился и поэтому сообщить о результатах не может. То, что мы знаем о работе в Сибири, нас не удовлетворяет. А знаем мы, что Омское, Красноярское и Кузнецкое отделения выделили по одной бригаде, Новосибирское и Барнаульское — по две бригады. В этих семи бригадах участвовало 38 человек. Не говоря уже о том, что для Сибири это более чем недостаточно, — мы до сих пор не знаем той конкретной работы, которую провели участвовавшие в посевной кампании бригады.

Дагестанский Автодор сделал очень хорошо, неустанно крича через радио своим отделениям: „Все автодорожцы — на посевную кампанию!“ Радио — это могучее орудие пропаганды. Но Дагавтодор, повидимому, удовлетворился одним лозунгом, не дав местам твердых и ясных указаний. Неудивительно поэтому, что Дагавтодор умалчивает о подлинном участии своей периферии в посевкампании.

Дагавтодор пишет: „Для проведения ремонта тракторов нами были командированы в мастерские Полеводсоюза 2 наших шофера, которые и проработали там 1½ месяца. По нашим сведениям это большая жертва“. Нет, товарищи, это не только недостаточная „жертва“, но это вообще нельзя считать серьезной автодорожской помощью посевкампании. Где же ваши бригады? Неужели во всем Дагестане нельзя было организовать хотя бы десяток автодорожских бригад, которые могли бы оказать большую помощь в горах, где работа особенно трудна?

Что же говорить о Татавтодоре, который на все вопросы Центрального Совета ответил тем, что прислал копию своего циркуляра „всем отделениям, коллективам и ячейкам Татавтодора“. Разве этой рассылкой циркуляра Татавтодор считает свою обязанность выполненной? Разве мы не должны были уже иметь сводку о количестве бригад, о проделанной ими работе и о конкретной помощи посевной кампании?

Такими циркулярными отписками отделывается и ряд других отделений.

АВТОДОРОВСКИЙ ПРИВЕТ XVI ВСЕСОЮЗНОМУ ПАРТИЙНОМУ СЪЕЗДУ!

Больше внимания дорогам в социалистическом секторе сельского хозяйства*

АВТОДОРОВСКАЯ общественность еще не уделяет достаточного внимания дорогам в социалистическом секторе сельского хозяйства.

Коллективизация на данном этапе закрепляет 40% крестьянских хозяйств. Эти 40%, вместе с совхозами Зернотреста и Совхозцентра дадут значительно больше половины всей сельскохозяйственной товарной продукции.

Вопросы перевозки этой продукции играют колоссальную роль. Мысль автодоровской общественности должна биться над вопросом: как обеспечить дешевый и быстрый провоз многих сотен миллионов пудов сельскохозяйственных грузов, идущих по безрельсовым дорогам, как удешевить стоимость перевозок, как добиться того, чтобы тракторы не лежали мертвым капиталом из-за непроезжего состояния дорог и мостов.

Все это та часть социалистической реконструкции сельского хозяйства, содействовать которой призван Автодор. А между тем, именно на этом участке деятельности Автодора мы еще не видим особого оживления. Только недавно обновленная дорожная секция ЦС Автодора выделила специальную группу товарищей по разработке дорожных вопросов для колхозов и совхозов.

Первый вопрос, носящий ударный характер, имеет в виду мероприятия в опытно-показательных районах сплошной коллективизации, в результате которых дорожная сеть должна быть приведена в исправное состояние.

Центральное место занимает вопрос о форме, характере и размерах участия колхозов в дорожном строительстве. А основное в этом вопросе — как организовать участие колхозников в дорожных работах.

Совершенно очевидно, что принцип трудовой повинности не пригоден одинаково и для единоличника и для колхозника. Колхозы принципиально отличны от индивидуального хозяйства не только по своему коллективному труду, но и по организации своего хозяйства. Нужно ли говорить о том, что колхозы занимаются не

только производством своей продукции, но и вопросами капитального строительства, организацией территории, вопросами культурно-бытовыми и т. д.

Входят ли сюда вопросы о дорогах?

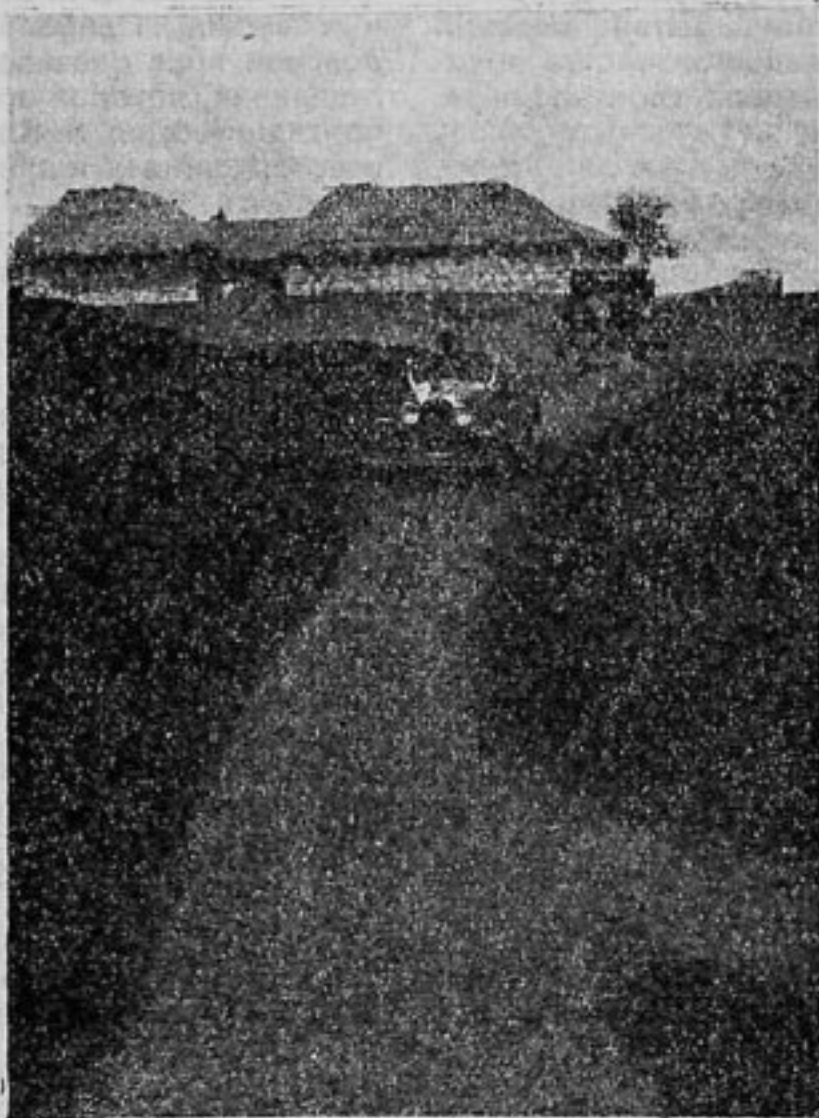
Конечно, входят. Входят потому, что существует прямая зависимость между состоянием дорог и развитием колхозов. Не ясно ли отсюда, что улучшение дорог становится кровным и непосредственным делом колхозов.

И если для индивидуального сектора нужен закон, способный хоть в малой мере объединить на дорожных работах раздробленных и отделенных друг от друга мелко-собственническими интересами крестьян, если для них нужен в силу их раздробленности закон регулирующий и число дней, и возрастной состав работающих, и многое другое, то для колхозов нужен другой закон, который только устанавливал бы обязательство колхозов приводить в полную

исправность окружающие дороги. При такой постановке теряет смысл вопрос о точном регламентировании числа дней и возрастном составе работающих колхозников, так как единственный принцип, которого должен придерживаться каждый колхоз — это приведение окружающих дорог и мостов в полную исправность, независимо от того сколько потребуется для этого дней и сколько работников. Нужно сказать, что ряд колхозов именно так и поступает.

Поэтому решение автодорожной конференции Госплана о пересмотре закона о трудгужповинности в связи с коллективизацией является совершенно правильным.

Однако, колхозы вносят новое не только в области труда. Механизация дорожных работ получает мощного союзника в лице технической базы и механической тяги колхозов. Уже в этом году мы имеем на полях СССР кругло 90 тысяч тракторов. Если мы сможем хотя бы самое незначительное время их урвать для дорожных работ, то и это будет колоссальным достижением. Возьмем в частности МТС и окружающие их в радиусе 15 км колхозы.



* В порядке обсуждения

РАСШИРЕННЫЙ ПЛЕНУМ ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА

Президиум ЦС Автодора постановил созвать расширенный пленум Центрального Совета 5 июня с.г., в 6 часов вечера, в г. Москве со следующей повесткой дня.

1. Отчет о работе президиума Совета и перспективы работы о-ва Автодор.
2. Информационные доклады Ивановского, Нижегородского и Сев.-Кав. отд.
3. Дорожное строительство и трудовая повинность (доклад Главдортранса).
Содоклад дорожной секции.
4. Развитие автомобильного транспорта и автотракторное строительство (доклад Цудортранса и ВАТО).
Содоклад автотракторной секции.
5. Подготовка автотракторно-дорожных кадров (Цукадр Наркозема).
6. Рассмотрение проекта устава.

По типовому договору заключаемому между МТС и колхозами они обязуются исправлять дороги, при чем МТС дает тракторы, а колхозы рабочую силу. Это организованное воздействие на дорогу уже в будущем году по скромным подсчетам даст около 30 тыс. км исправленных дорог.

Большую роль сможет сыграть и организация машинно-дорожных станций внутри колхозов, которые будут состоять из основных дорожных машин. Они смогут систематически наблюдать за исправностью дорог и мостов и производить ремонт.

Наконец, организационным мероприятием, способным обеспечить выполнение этих задач, должно явиться выделение каждым колхозом дорожных полномоченных, которые опираясь на автодоровскую общественность и создавая ее в нужных случаях, сосредоточили бы в своих руках все вопросы дорожного строительства в районе своего колхоза.

Учитывая большое значение, какое играет совхозный сектор социалистического земледелия, группа отдельно должна будет разработать вопрос об участии совхозов в дорожном строительстве, выявив особенно роль машинно-дорожных отрядов существующих в совхозах Зернотреста. Кроме того необходимо определить формы и методы воздействия совхозов на дорожное строительство окружающих колхозов.

Группа поставила себе задачей изучить опыт организации дорожно-строительных работ в Острогожском округе, где благодаря большой энергии и инициативе местных работников и шефства Главдортранса, намечено втянуть десятки тысяч колхозников в дорожное строительство и отремонтировать 2500 км дорог. К этому надо будет еще добавить 10 опытно-показательных районов сплошной коллективизации, закрепленные за Хлебоцентром, где дорожное строительство намечено проводить в ударном порядке и куда предполагается бросить большое число бригад, студентов старших курсов и т. д. Всестороннее изучение опыта организации дорожных работ в отдельных районах социалистического сектора сельского хозяйства поможет нам в будущем году развернуть эти работы в значительно больших размерах.

В связи с грандиозными задачами намеченными дорожной пятилеткой, роль автодоровской общественности поистине огромна. Особенно ярко это проявится в деревне. Чрезвычайно важно поэтому определить задачи коллективов Автодора в деревне.

Еще один важный вопрос, который надо разрешить—это организация социалистического соревнования между колхозами и конкурса на лучший колхоз по проведению дорожного строительства.



ЛОШАДЬ:— На этом участке дороги я чувствую себя еще полным хозяином

ЗАМЕНА БЕНЗИНА ДРУГИМИ ВИДАМИ ТОПЛИВА

ДАСТ ПОЛМИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ ЭКОНОМИИ

НЕДАВНО зам. председателя Госплана СССР тов. Квиринг обратился в СТО с письмом о замене светлого горючего (бензина) в автотракторных двигателях другим топливом.

— Этой проблемой, — пишет тов. Квиринг, — усиленно занимается мировая техника. Германия уделяет больше внимания легким дизелям, Франция — газогенераторным установкам.

Идея замены светлого топлива другими видами топлива за границей уже осуществлена практически. После ряда опытов на протяжении 10 лет во Франции в 1927 г. был проведен большой конкурсный пробег военных грузовиков $3\frac{1}{2}$ —5 т с газогенераторными установками. Конкурс, в котором участвовало 17 фирм, дал вполне удовлетворительные результаты. Германская промышленность выпустила ряд автомашин с моторами типа „дизель“. В частности, дизельмоторы применяются в Германии в авиостроении (Юнкерс). За последнее время проблемой замены заинтересовалась и Америка, обладающая, как известно, 65 проц. мировых запасов нефти.

Проблема горючего для СССР имеет особое значение. В 1932—33 г. потребность в светлом горючем для всего тракторного парка составит 9 млн. т, а вместе с автомобильным парком — 15 млн. т. Переход на дизеля мог бы сократить потребность в горючем по меньшей мере вдвое, т. е. дать до полумиллиарда рублей экономии. Притом значительная часть нефтепродуктов освобождается для экспорта.

Госплан СССР еще в мае прошлого года поставил перед ВСНХ СССР вопрос о замене нефтяного горючего газогенераторными установками на тракторах и автомобилях. До сих пор, однако, ВСНХ не дал определенного ответа. Для постановки опытов с дизельными установками, по заявлению НТУ ВСНХ, нужны средства на покупку дизелей за границей. Госплан считает, что опыты по замене светлого горючего твердым топливом, нефтью и нефтяными остатками имеют для СССР исключительное значение. Эти опыты необходимо всемерно форсировать. В течение ближайшего же месяца ВСНХ должен доложить СТО о произведенных им в этом направлении работах и представить календарный план дальнейшей работы.

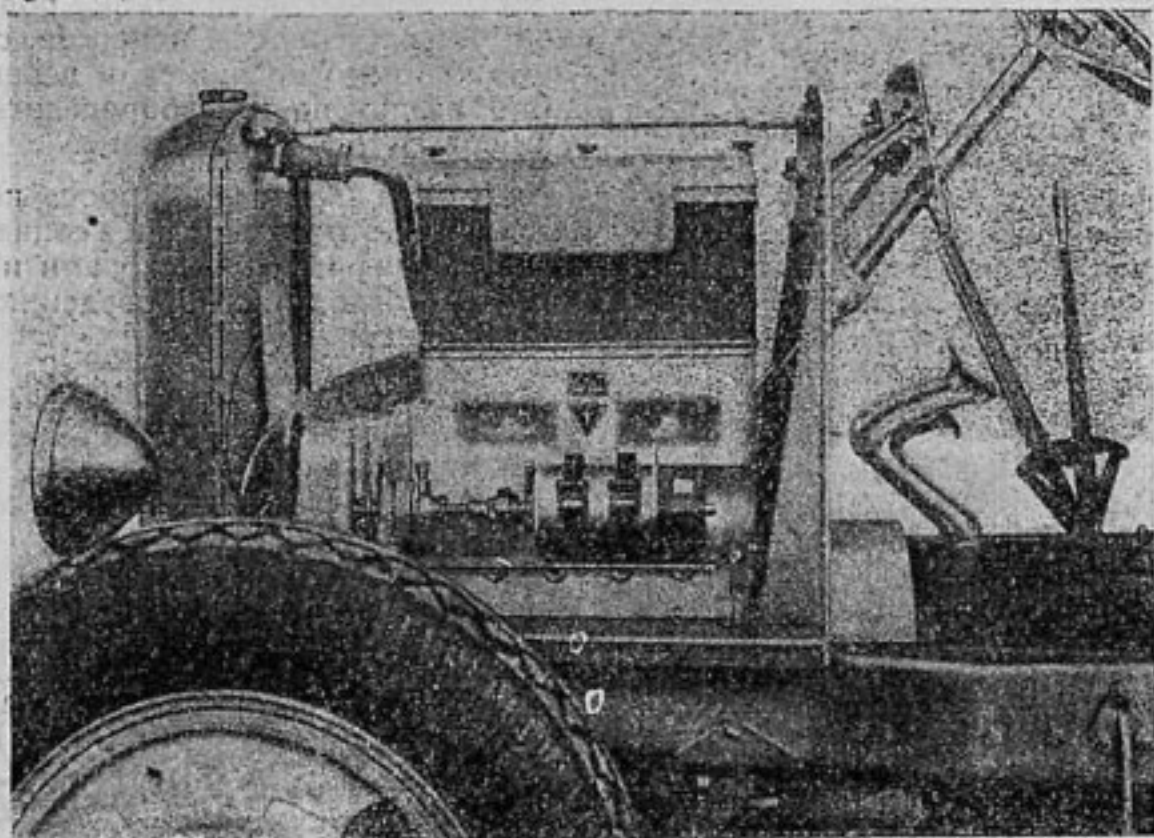
Строящиеся автомобильные и тракторные заводы, не останавливая производства принятых типов машин, должны принять самое активное участие в опытах с газогенераторами и дизелями.

ДИЗЕЛЬМОТОРЫ в АВТОСТРОЕНИИ

НА ПОСЛЕДНИХ выставках грузовых автомобилей в Париже и Лондоне всеобщее внимание привлекли дизельмоторы, установленные на автомобильных шасси.

Стационарные дизельмоторы были еще задолго до войны доведены до высокой степени совершенства, но большой вес и небольшое число оборотов делали их непригодными для автомобиля. Мировая война, как и во многих других отраслях техники, послужила толчком к быстрейшему их разви-

Дизель или нефтяной мотор работает по двух или четырехтактному принципу с той разницей, что он всасывает не смесь горючего с воздухом, а чистый воздух, сжимаемый в цилиндрах до 30 атм. и на-



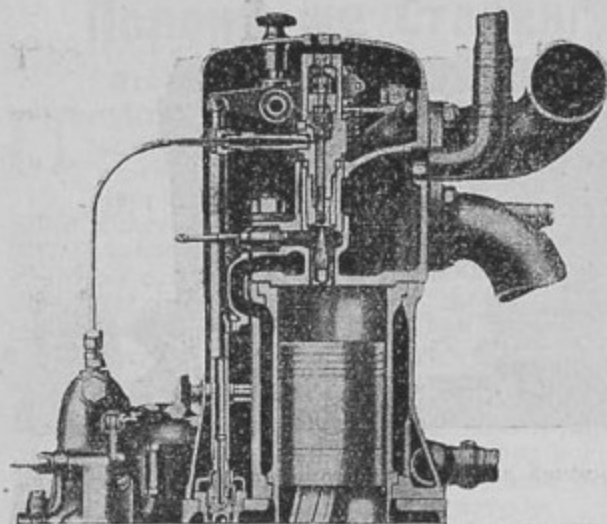
Автомобиль с дизельмотором Юнкерса в 45 л. с

строходный дизель получил впервые применение на подводных лодках. Это послужило предпосылкой к конструированию нефтяных моторов для автомобилей.

новных проблем дизеля. В больших стационарных установках нефть подается и распыляется при помощи сжатого воздуха. Необходимый для этого компрессор довольно тяжел

греваемый при этом до 800° Ц. Если впустить в цилиндр дизеля тонко распыленное горючее, то оно немедленно вспыхнет под влиянием развиваемой в цилиндрах высокой температуры. Поэтому электрическая система зажигания здесь отпадает.

Подача горючего в цилиндры является одной из ос-



Предварительная камера и распылитель автомобильного дизеля „Мерседес“ (поперечный разрез по цилиндру)

и сложен, а потому он неприменим в быстроходных двигателях.

В автомобильном дизеле оправдали себя две системы: прямая подача в камеру сгорания через форсунки и подача горючего в предварительную камеру, откуда сжатый воздух выбрасывает его распыленным через каналы в камеру сгорания. Имеются еще разновидности, — так называемые полудизельные машины, где сжатие воздуха доводится не до такой высоты и зажигание нефти осуществляется при помощи запальной головки.

Дизель в противоположность бензиновому мотору является машиной равномерного давления. Это следует понимать так, что в бензиновом моторе вызывается внезапная взрывообразная вспышка горючего, следствием которой является такое же внезапное поднятие давления. Давление конца сжатия составляет у бензинового мотора, в зависимости от степени сжатия, от 6 до 8 атм., а при взрыве увеличивается в 4—5 раз. В дизеле стремятся получать давления по возможности не выше предельного давления сжимающего хода, и регулировать длительность подачи горючего так, чтобы достигнуть приблизительно равномерного давления до конца рабочего хода.

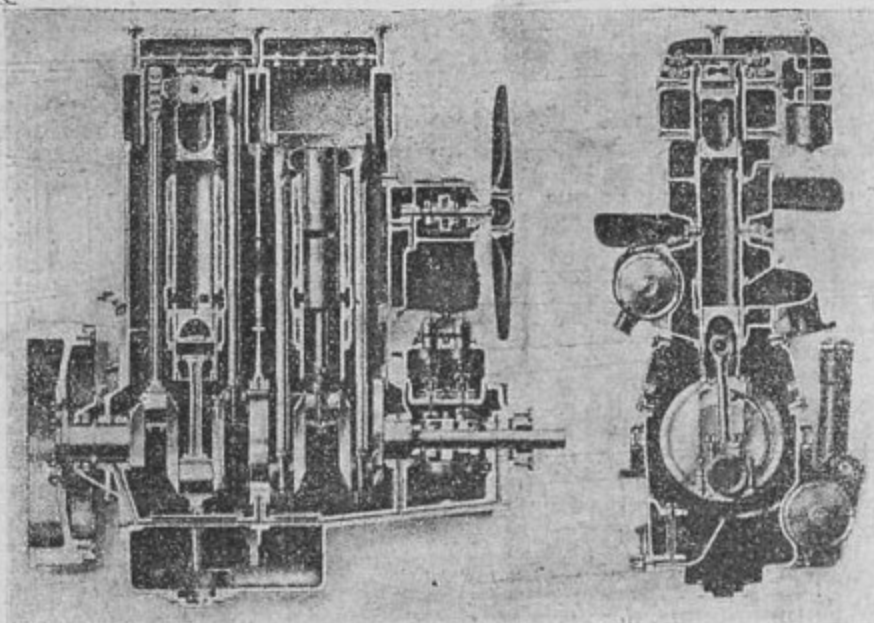
Толчком для развития современных автомобильных дизелей явилась возможность применять дешевое горючее — сырую нефть. В то время как у самых лучших карбюраторных машин потребление горючего (бензина) равняется в среднем 240—226 л. в час, в хороших конструкциях дизелей с подачей горючего под давлением оно составляет 170—190 л. в час, а у

дизелей с предварительной камерой—170—210 л. в час. При этом расход остается постоянным в довольно широких границах, приблизительно, до половины нагрузки. У карбюраторных машин оно возрастает с уменьшением нагрузки. На основании многочисленных тщательно проведенных опытов высчитано, что экономия на стоимости горючего в дизельмоторах доходит приблизительно до 70—80%.

Уменьшением эксплуатационных расходов далеко не исчерпываются преимущества дизельмоторов. Транспорт трудно воспламеняющейся нефти обходится дешевле, чем транспорт бензина. Совершенно неверно, что при работе дизеля образуются тяжелый угар и дым. В современных дизельмоторах явления эти отпадают. Сгорание происходит настолько безупречно, что в отходящих газах едва ощущается присутствие окиси углерода.

К дальнейшим преимуществам полного сгорания относится также меньший переход тепла в охлаждающую воду; для дизельмотора нужен меньший и более дешевый радиатор, чем для карбюраторного мотора, а потому дизельмоторы годятся для жарких стран.

Поскольку степень сжатия в дизельмоторах достаточно высока, при всасывании охлажденного воздуха пришлось бы еще более повысить коэффициент сжатия. Для избежания этого в некоторых случаях применяется предварительный подогрев воздуха или, как у двигателей с предварительной камерой даже при нормальных наружных температурах, — обогревание камеры сгорания. Дизельмотор получает свою полную мощность непосредственно после пуска, не нуждаясь в предварительном подогреве цилиндров. Разжижение смазочного масла в картере, которое невозможно избежать в карбюраторных моторах, исключается в дизельмоторах, в виду полного сгорания в них топлива.



Двухцилиндровый двухтактный автомобильный дизель двойного действия „Юнкерс“

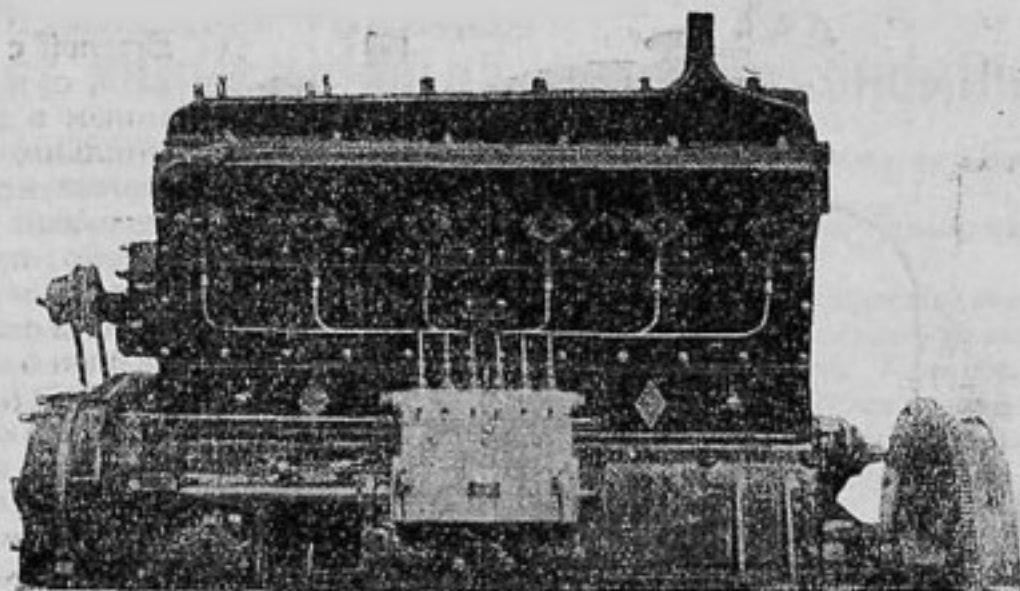
К числу недостатков дизельмотора следует отнести прежде всего холостой ход, сравнительно небольшую удельную мощность и еще несколько большой общий вес их. Число оборотов холостого хода значительно больше, чем в карбюраторном моторе. Кроме того, на ходу дизель несколько шумлив; причина этого — недостаточная распыляемость горючего, которая получается прежде всего из-за небольшой скорости движения поршней помпы для горючего при низком числе оборотов.

Умеренная литровая мощность объясняется тем, что дизельмотор требует для полного сгорания излишка воздуха около 30—50%; следствием этого являются большие размеры цилиндров. Высокое рабочее давление также требует увеличения всего агрегата.

Новейший автомобильный дизельмотор имеет от 7 до 10 кг веса на 1 л. с.

Появились уже и моторы меньшего веса, например, двухтактный дизель фирмы Юнкерс — 6 кг на 1 л. с., т. е. этот двигатель весит столько, сколько карбюраторные моторы той же мощности.

Что касается обслуживания и ухода за дизельмотором на автомобиле, то работа водителя не



Первый французский дизель для автомобиля фирмы «Рено»

сопряжена с особыми трудностями и особых познаний не требует.

Широкое применение дизеля на автомобилях, тягачах, моторных плугах и т. п., из-за его высоких эксплуатационных качеств и возможности использования дешевых видов топлива, — несомненно, обеспечено.

Необходимо нам лишь использовать богатый заграничный опыт и приступить к конструированию и постройке собственных автомобильных дизелей.

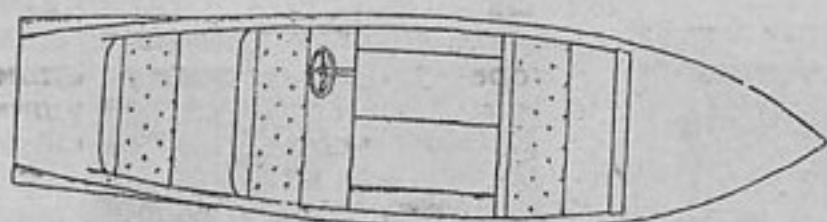
Инж. Б. Б.

ЧЕРТЕЖИ ТАТАВТОДОРА для МОТОЛОДОК

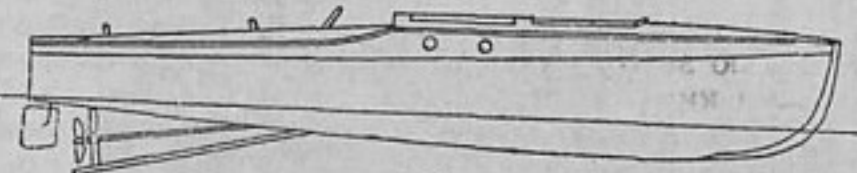
УЧИТЫВАЯ почти полное отсутствие руководящих пособий для постройки мотолодок, секция водомоторного и зимнего транспорта Татавтодора разработала рабочие чертежи корпусов, наиболее простых по конструкции и доступных для постройки коллективов.



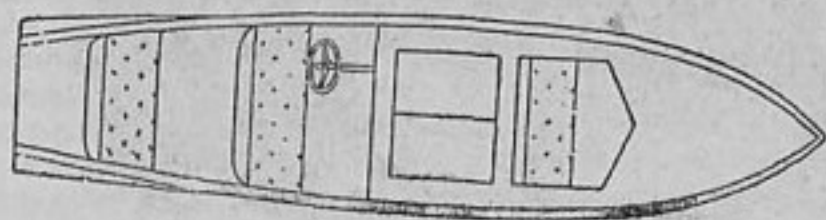
№1.



Секция имеет разработанные рабочие чертежи следующих испытанных типов деревянных корпусов моторных лодок:



№2.

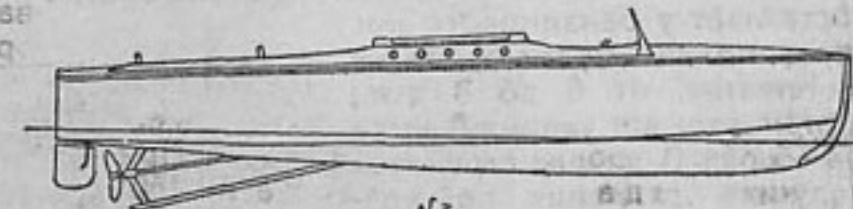


1. Моторная лодка с плоским V-образным дном на 6 человек; длина — 6 м, осадка с винтом — 0,55 м; рассчитана под мотор лодочного или автомобильного типа;

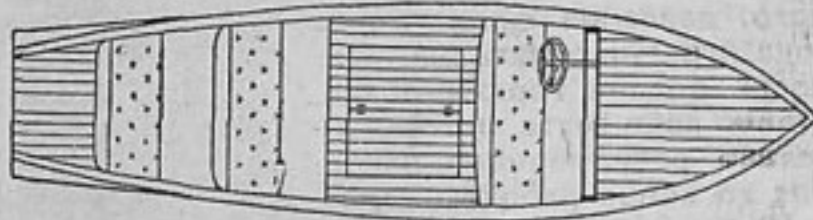
мощность — 5—20 л. с. Корпус очень прост по конструкции и общедоступен для постройки.

2. Мотолодка речного типа с обшивкой в накладку, грузоподъемностью на 6—7 человек; длина — 6,5 м, полная осадка — 0,65 м. Рассчитана под мотор автомобильного или лодочного типа мощностью 10—25 л. с.

3. Быстроходная моторная лодка с V-образным дном и обшивкой вгладь. Спроектирована специально для легкового автомобильного мотора мощи 35—70 л. с.; грузоподъемность — 6—8 человек, длина — 7,25 м, осадка на ходу — 0,7 м. Корпус несколько сложнее, но вполне доступен для выполнения более мощным коллективом.



№3.



Комплекты чертежей состоят из главных поперечных сечений и некоторых деталей в натуральную величину; остальные детали даны в крупном масштабе с приложением подробных наставлений для постройки.

Чертежи высылаются коллективам Автодора по получении полной стоимости: за комплект № 1 и № 2 по 10 руб. и комплект № 3 — 15 руб.

Бюро консультации при секции водомоторного и зимнего транспорта дает руководящие указания по всем вопросам постройки и эксплуатации моторных лодок, приспособления автомобильных и авиационных моторов для водомоторных целей и подбора гребных винтов.

Кроме того, для коллективов, желающих изготовить винты своими силами, высылаются чертежи для выполнения моделей, по получении подробных данных о моторе и корпусе. Стоимость чертежа — 5 руб.

Все письма и заказы следует адресовать: г. Казань (ТССР) секции водомоторного и зимнего транспорта Татавтодора.

Положение Сталинградского Тракторостроя

Особенности строительства

ПРОЕКТ Сталинградского тракторного завода был составлен в Америке и там же утвержден комиссией, которой были присвоены права НТС (научно-технического совета). Это обстоятельство, по мнению ВАТО, повело к тому, что промышленные здания тракторного завода в значительной мере отступают от упрощенного и удешевленного строительства требуемого ВСНХ. Сооружения Тракторостроя имеют чрезмерно остекленные поверхности, излишнюю высоту, не требуемую условиями производства и санитарией, излишнее количество металлических конструкций, а также проектируемый бетонный забор вокруг всей территории завода и архитектурные украшения, не вызываемые необходимостью.

Положение со стройматериалами

Самое слабое место строительства — это отсутствие уточненного плана снабжения материалами. „В отношении учета материалов на самом строительстве существует почти хаос, — так характеризует это положение член правления ВАТО тов. Чучин, обследовавший строительство, — нет даже приближенных сведений о действительном наличии и остатках стройматериалов. Все это делает заявки Тракторостроя на дефицитные материалы необоснованными“. Не лучше обстоит дело с отчетностью: нет инвентаризации имущества; учет материальных ценностей запутан. Эта запутанность лишает возможности учесть стоимость отдельных сооружений и вывести для них измерители. Таким образом ценный опыт Сталинградского Тракторостроя не сможет быть в достаточной мере использован другими строительствами.

Неблагополучно также со сметами: нет смет на железные конструкции, на отопление, вентиляцию, водопровод и пр. Это внушает опасение, что Тракторострой не уложится в генеральную смету, составленную на 97,5 млн. руб. „Руководители Тракторостроя (говорит обследователь, член правления ВАТО) привыкли работать вслепую, веря, что на Сталинградский тракторный завод все дадут и что всякие обоснования поэтому излишни“.

Перечисленные отрицательные моменты мы особенно подчеркиваем для того, чтобы не только ВАТО, но и автодорожная общественность строительства проследила за тем, чтобы они были как можно скорее изжиты и не легли пятном на Сталинградский Тракторострой.

Общее состояние строительства и кадры

Промышленные здания строятся таким форсированным темпом, который дает основание

полагать, что они будут закончены к 1 июля, а возможно даже к 15 июня, и, таким образом, обязательство, взятое на себя Тракторостроем в порядке социалистического соревнования, будет выполнено с честью.

Гораздо слабее обстоит дело с транспортом, складами и особенно с жилищным строительством. Очень медленно разрабатывается вопрос о развитии Сталинградского железнодорожного узла. Еще до сих пор не выяснено, в каких количествах по различным железнодорожным и водным путям будут направляться готовые тракторы. Эту работу ВАТО обязано форсировать как можно скорее, дабы здесь не образовалось тупиков.

Жилищное строительство — самое узкое место на Тракторострое, которое грозит и срывом ряда ударных строительных работ, и разрыванию производства на самом заводе. Уход рабочих и служащих, не обеспеченных жильем, большая скученность, создающая антисанитарную бытовую обстановку, а также необходимость скорейшей подготовки для завода квалифицированных кадров и обеспечение их жильем, — все это требует немедленного развертывания жилищного строительства в гораздо более широких масштабах, чем оно производилось до сих пор. Поэтому ВАТО поддерживает ходатайство Тракторостроя об отпуске ему в этом же году дополнительных 7,8 млн. руб. на жилищное строительство.

Положение с кадрами на строительстве и на самом заводе требует забить тревогу. Действующие заводы, которые обязались выделить для Сталинградского тракторного завода квалифицированных рабочих, — своего обязательства не выполняют. Комсомол, в счет обещанной им 1000 молодых рабочих, не прислал ни одного квалифицированного. Профтехкурсы, организованные на строительстве, на которых предполагалось подготовить 2350 чел., не оправдали надежд, и Тракторострой был вынужден обратиться к ПИТ, который эту брешь вряд ли заполнит. Плохо обстоит даже с высококвалифицированными работниками, которых ни в какой степени не хватает. Первостепенная государственная важность завода требует экстренных мер для своевременного пополнения его необходимыми кадрами.

Согласно последним данным, Сталинградский завод будет закончен и пущен к 15 июня с/г. в подарок XVI партийному съезду. Завод уже выпустил первые опытные тракторы. В связи с этим Президиум ВЦИК постановил наградить строительный коллектив рабочих, инженерно-технический и административный персонал Сталинградского Тракторостроя орденом трудового красного знамени.

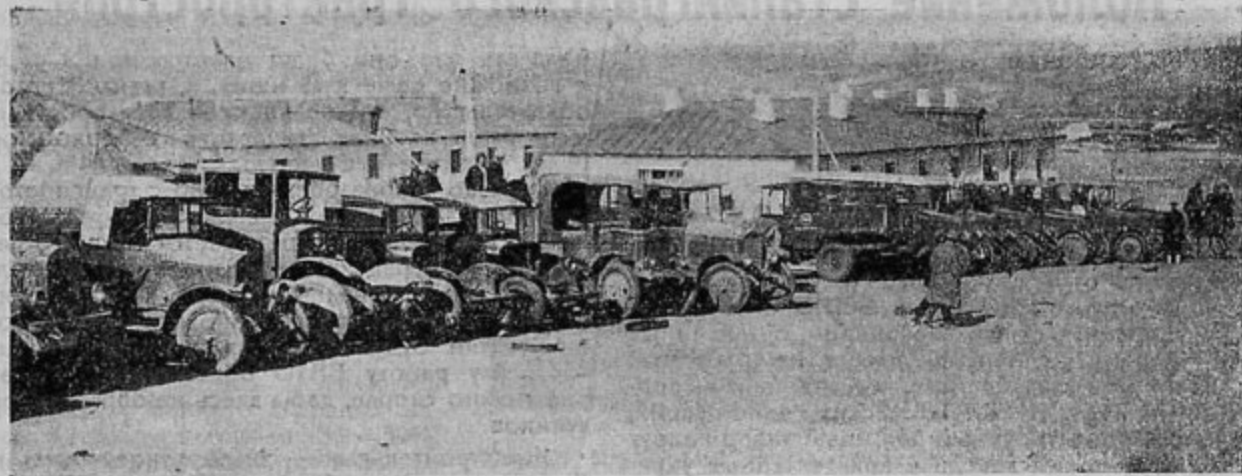
ВСЕСОЮЗНАЯ ЗВЕЗДНАЯ АВТО-МОТО-ВЕЛОЭСТАФЕТА

ВЫСШИЙ совет физкультуры совместно с ЦС Автодора организует в честь 16 Всесоюзного съезда ВКП (б) всесоюзную звездную авто-мото-велозстафету.

Эстафета направится в Москву по восьми направлениям из разных концов Союза: из Архангельска, Ленинграда, Минска, Одессы, Тифлиса, Свердловска, Сталинграда и Севастополя.

Основная идея эстафеты — передача 16-му парт'съезду коллективного рапорта от имени физкультурных организаций Союза.

Участники эстафеты будут проводить летучие митинги, распространять велосипедные и автотракторные обязательства, пропагандировать важность дорожно-строительных работ и т. д.



Автотранспорт обслуживающий курский

Фото А. Шайхета

Автодорожная общественность перед смотром

В КОНЦЕ апреля в Смоленске состоялся съезд автодорожцев Западной области.

Для широкой автодорожной массы представляет интерес оценка доклада Центрального Совета областным съездом, тем более, что часть вопросов, поднятых съездом, безусловно будет обсуждаться на расширенном пленуме Автодора.

Центральный Совет шел в ногу с темпами социалистического строительства

Съезд отметил, что „в основных вопросах моторизации и автомобилизации страны, в подготовке автодорожных кадров и, наконец, в организации дорожного хозяйства Центральный Совет стоял на аванпосте высоких темпов социалистического строительства“.

Эта характеристика безусловно соответствует действительности. В самом деле, разве Автодор не вел советскую общественность в коренных вопросах автомобилизации? Достаточно вспомнить ожесточенную борьбу Центрального Совета против маловеров, считавших несбыточной мечтой завод на 100 тыс. автомашин, чтобы получить ясный ответ на этот вопрос. Автодор выполнял здесь историческую задачу.

Разве не ведет Автодор передовую работы по моторизации водного и зимнего транспорта? Эксплуатационные возможности по моторным лодкам, автосаням, аэросаням уже начинают выходить из стадии первых опытов. Автодором уже дана плановая заявка на постройку моторов общей мощностью в 1 500 000 л. с. для мотолодок и на постройку 100 аэросаней; уже создается акционерное общество по эксплуатации этих видов транспорта. Нет сомнения, что в недалеком будущем удельный вес нового моторизованного транспорта даст себя почувствовать в народном хозяйстве.

А постройка мотоциклетного завода, идея которого, выношенная в Центральном Совете, облекается в плоть и кровь. Выпуск 25—50 тыс. машин советского производства с будущего года разве не говорит о том же?

Подготовка кадров также ярко иллюстрирует приведенное постановление съезда. Из-за слабости органов Наркомтруда и др. организаций основную черновую работу по подготовке автодорожных кадров ведет Автодор. 50 тыс. курсантов и кружковцев-автодорожцев заняты сегодня ликвидацией своей технической неграмотности; 75 тыс. заочников жадно ломаются в двери Центрального Совета.

Однако, Автодор и его Центральный Совет захватили только город; нужно переключить работу на деревню.

Съезд считает, что организационный период общества в общем закончился и требует дальнейшего своего закрепления. Центр тяжести работы должен быть теперь перенесен на деревню, на дорожные вопросы.

Автодор и его Центральный Совет, в порядке пробуждения общественной инициативы крестьянства, должен взять на себя почин „прорвать грязевую дорожную блокаду всерьез и надолго“. Проникновение автомашин и тракторов в деревню, рост колхозов, совхозов, машинно-тракторных станций облегчит Автодору решение этих задач на селе. Автодорожные организации должны будут тесно войти в сеть совхозов, колхозов, реализовав уже в этом году лозунг: „Ни одного колхоза и совхоза без коллектива Автодора!“ Характерно, что предложение докладчика ограничиться в этом году только крупными колхозами и совхозами было отвергнуто.

Организуем низовую дорожную общественность

К сожалению, Центральный Совет очень мало еще сделал в смысле общественной постановки вопроса об организации дорожного хозяйства в первичных хозяйственно-административных единицах и колхозах. Автодору нужно совместно с Главдортрансом немедленно созвать дорожные конференции на местах (в масштабе округа, области), а местам — проявить максимальную гибкость и бросить необходимые средства на подготовку нужной квалифицированной рабочей силы.

Дайте газету!

„Рост автодорожного движения в настоящее время идет темпами, далеко не соответствующими вниманию, которое уделяется этому движению со стороны советских и профсоюзных органов, а между тем почти лишенная материальной базы армия автодорожников выросла за 2 года до 1 млн. членов городского населения“. Отмечая, как ненормальное явление, систематическую недооценку прессой размаха автодорожного движения, съезд обращает на это внимание партийных органов и просит Центральный Совет принять решительные шаги к устранению данного явления.

Отсутствие связи периферии с центрами — областью, округом, районом — заставляет низовую сеть строить свою работу без обмена опытом, поэтому съезд обращается к Центральному Совету с предложением в кратчайший срок приступить к изданию газеты „Автодорожец“. Газета должна окружить себя широкой сетью рабкоров и селкоров-автодорожников. Тираж ее может строиться в расчете на то, что не менее 50% автодорожной армии будут являться ее читателями.

Студентов за работу! Дайте техническую литературу, кино, радио!

„Съезд поручает Центральному Совету поставить перед правительством вопрос о необходимости введения в учебные дисциплины всех без исключения вузов краткого курса автомобильного, тракторного и дорожного дела.

Автодор должен широко развернуть агитационную работу через кино и радио. Последнее в ближайшее же время должно обслужить население, давая ему элементарные сведения по ремонту и уходу за трактором и дорогой.

Съезд поручает Центральному Совету развить усиленную работу по изданию серии популярно-технических книжек, таблиц (количество таблиц должно быть доведено до 20 шт., вместо теперешних 16), разборных моделей. И то и другое необходимо иметь как по автомобилю, так так и по трактору и по дороге.“

Мобилизовать автодорожников бумажных фабрик на борьбу за бумагу

„Учитывая общий недостаток бумаги, столь необходимой для издания автодорожной лите-

ратуры, съезд считает возможным поставить перед автодорожной организацией заводов Троицко-Кондратьевских, Полотняно-заводских писчебумажных фабрик Бухаринского района Вяземского округа и фабрики Себежа вопрос о срочной помощи Центральному Совету сверхплановой выработкой бумаги газетного типа в порядке общественного почина“.

Принимая во внимание потребность Автодора в бумаге в количестве 400 т, этот голос западной организации Автодора бесспорно должен быть подхвачен мощным хором автодорожников-рабочих Нижегородского, Северного края и Ленинградской области, концентрирующих у себя 80% всего бумажного производства.

Усилим финансовую мощь

„Для укрепления финансовой базы Автодора съезд считает необходимым перед лицом советской общественности и правительства заявить о том, что объем 2-й автолотереи взят в очень скромных размерах и рассчитан, главным образом, на городского потребителя; деревенский же потребитель оставлен вне поля зрения. Считая ошибочным такой подход, съезд просит Центральный Совет возбудить перед правительством вопрос об увеличении автолотереи втрое“.

Автозаем имени Автодора в 25 тысяч автомашин

„Съезд горячо поддерживает инициативу московских рабочих ГЭТ и поручает Центральному Совету поставить перед правительством вопрос о необходимости выпуска специального автозайма имени Автодора на 25 тыс. машин для индивидуального и, главным образом, коллективного пользования. Помня, что осуществление лозунга „автомобиль—трудящимся!“ пойдет в пределах первой пятилетки и главным образом по линии общественного пользования автомашинами с постройкой общественных гаражей Автодора, съезд считает необходимым обратить на этот вопрос серьезное внимание Центрального Совета“.

М. Б-в.

БРИГАДА АВТОДОРА в ГЛАВДОРТРАНСЕ РСФСР

Специальная рабочая бригада Центрального Совета Автодора ознакомилась с работой Главдортранса РСФСР.

Общие выводы бригады отмечают и достижения и недостатки Главдортранса. К достижениям бригада относит прежде всего работы научно-исследовательского бюро, добившегося несмотря на ряд тяжелых условий (отсутствие кредитов, помещения работников и т. д.) значительного успеха в произведенных им опытных исследованиях. Заслугой Главдортранса являются также его попытки, может быть недостаточно энергичные, ввести работу по руководству автодорожным делом в строго-планируемые и научно-обоснованные рамки.

К числу основных недочетов Главдортранса бригада относит: отсутствие руковод-

ства рационализаторской работой масс и недостаточную борьбу за снижение себестоимости дорожного строительства, а также слабую борьбу с потерями. Связь с Цудортрансом сводится к слепому подчинению его директивам; примером служит бюрократическое собирание сведений о подготовке к дорожному строительству и т. д. Вообще отсутствие разграничения функций с Цудортрансом приводит к параллелизму и несогласованности в работе. Особенно это сказывается в подготовке автодорожных технических кадров.

Бригада в заключение отмечает, что вслед за ознакомлением с работой Главдортранса РСФСР должно последовать углубленное обследование его в порядке контроля автодорожной общественности.

СОВЕТСКИЙ ЛОДОЧНЫЙ МОТОР

КАК ИЗВЕСТНО, производство мелких бензиновых двигателей (3—5 л. с.) 4-тактных, и в особенности 2-тактных, в СССР, несмотря на довольно большой спрос на них, до сих пор не было организовано. Поэтому приходилось переделывать и приспособлять старые автомоторы (что носит исключительно кустарный характер).

Между тем, наша широко развитая водная сеть и целый ряд сфер хозяйства (рыбные промыслы, переправы, мелкий моторфлот, передвижные мелкие установки и т. д.) предъявляют громадные требования на простой, маломощный и дешевый по цене и в эксплуатации легкий судовой двигатель.

Недавно Киевский Металлотрест приступил к организации этого производства на одном из своих заводов. В качестве первого варианта трест остановился на 2-тактном трехцилиндровом бензиновом моторе стационарного типа. В основу конструкции он положил заграничные зарекомендовавшие себя моторы типа

„Эвинруд“, „F. Z.“, „Ферро“ и т. д. Сейчас конструкция и пробные образцы моторов заводом уже выполнены.

Принятый к производству мотор — 2-тактный, одноцилиндровый, с продувкой через кривошипную камеру; работает на бензине.

Диаметр его цилиндра — 85 мм, ход поршня — 75 мм, расчетное число оборотов — 950 в минуту, верхняя головка — сменная на 6 болтах с асбестовой подкладкой. Картер — сплошной (неразъемный). Поршень — чугунный, снабженный 3 кольцами, палец поршня — полый „плавающего“ типа. Шатун — бронзовый таврового сечения. Нижний подшипник шатуна залит композицией. Коленчатый вал — стальной, кованный. Зажигание — помощью магнето высокого напряжения (Томсона), установленного под

углом 90° к оси мотора и под углом 45° к горизонтальной плоскости. Охлаждение мотора — водяное, помощью плунжерного насоса. Карбюратор простейшего типа (беспоплавковый) позволяет регулировать подъем клапана подающего воздух и подачу бензина. Пуск мотора производится заводной ручкой спереди у маховика. Работа рассчитана на смесь бензина с маслом в пропорции 150/10.

Бензиновый бак сверху рассчитан на емкость в 2,7 л бензина и при расчетном расходе около 300 г на силу-час и мощности в 3 л. с. дает продолжительность езды около

2½ часов. Средняя скорость для лодки вместимостью 8—10 человек на стоячей воде составляет 12 км в час.

Рабочий объем цилиндра равен 423 куб. см, объем камеры сжатия равен 120 куб. см, полный объем цилиндра равен 543 куб. см.

Первая серия моторов выпускается без дополнительного комплекта; ко второй же серии будут даваться гребной вал, сальники, буксы,

гребной винт и соединительная муфта.

Сейчас идет усиленная работа по реконструкции завода Металлотреста „Красный Двигатель“, чтобы его годичный выпуск составил 12 тыс. моторов в год. Одновременно разрабатываются конструктора и приспособления для массовой упрощенной обработки деталей.

Калькуляционная стоимость мотора намечена в 230—240 рублей.

Пробная партия моторов передана в лабораторию Политехнического института для испытания.

В плане дальнейшего производства мелких моторов: выпуск 2-цилиндрового двухтактного мотора в 6 л. с. и забортного мотора.

Инж. С. Нестеровский

Киев

ОБ ОСВОБОЖДЕНИИ от НАЦИОНАЛИЗАЦИИ СПОРТИВНЫХ СУДОВ ЧЛЕНОВ ОБЩЕСТВА АВТОДОР

Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР.

СОВЕТ Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Предложить НКПС не национализировать спортивные моторные суда членов общества Автодор, независимо от мощности их двигателей.

2. Поручить НКПС совместно с президиумом общества Автодор установить правила надзора за использованием этих судов.

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР

За секретаря СНК СССР

Москва, Кремль 9. 5. 1930 г.

А. И. Рыков

Н. Матвеев

ОЧЕРЕДНАЯ СВОДКА ВЗНОСОВ на ШЕСТИКОЛЕСНЫЕ МАШИНЫ, в ВИДУ НЕДОСТАТКА МЕСТА в ЭТОМ НОМЕРЕ, ПЕРЕНОСИТСЯ в СЛЕДУЮЩИЙ НОМЕР

НА ФРОНТЕ АВТОСТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка двадцать вторая

Американцы передали Автострою все проекты, что дает возможность развернуть строительные работы по всему заводу и поселку. Однако, строительство автогиганта началось при неблагоприятных условиях: материалов и рабочей силы недостаточно, нет воды, нет электричества, нет гвоздей и строительного оборудования; противопожарные мероприятия попрежнему еще не проведены в жизнь.

ПРОЕКТИРОВОЧНАЯ работа для начатого сооружением автогиганта закончена. Фирма Остин К-о передала Автострою с некоторым запозданием почти все проекты цехов и подсобных предприятий. Во всяком случае те-

перь могут быть развернуты работы по всем промышленным объектам, кроме литейного цеха и силовой станции. К проектам специальных работ американцы представили объяснительные записки.

Для рабочего жилищного строительства имеется проект расположения поселка (первой очереди) на 6 тыс. жителей, проекты домов-коммун и домов с индивидуальным хозяйством. Так как дома, однотипны проекты охватывают 90% программы жилищного строительства этого года.

Обеспечение основного строительства материалами и рабочей силой попрежнему рисуется в мрачных красках. Совершенно нет гвоздей, что срывает весь план работ. Еще более неблагоприятно с лесом и рельсами. Пиломатериала требуется 103 тыс. куб. м, а выделено лишь 45 тыс. куб. м., что составляет 44% потребности. Рельс требуется 3 750 т, а имеется 2 485 т, т.е. обеспеченность достигает только 66%. В отношении рабочей силы ощущается недостаток в каменщиках, бетонщиках, арматурщиках и штукатурах. Строительство послало вербовщиков на места, но наем проходит медленно. Административно-технического персонала в количественном отношении достаточно, но большинство инженеров не имеет необходимого опыта в крупном промышленном строительстве.

Совсем скверно положение со строймеханизацией. Разнарядки на март—апрель по доставке строймеханизации советского производства не выполнены, а между тем имеющееся оборудование изношено и требует ремонта. Заграничное оборудование из Америки и Германии ожидается лишь в конце июня.

Руководство работами фирмой Остин К-о охвачено целиком по всему строительству. В Союзе в настоящее время имеется 20 американских инженеров, из них 6 чел. заняты работой по проектированию поселка, а 14

находятся непосредственно на строительстве завода. После тщательного изучения обстановки американские инженеры заявили, что для успешности работ необходимо своевременное получение металлических конструкций. Если последние будут доставлены не позже августа—сентября, даже в половинном размере, то к декабрю этого года все промышленные здания могут быть перекрыты и утеплены.

Особо остро стоит вопрос с подачей электроэнергии. Существующая подстанция на 150 квт дает крайне недостаточное количество энергии, что не обеспечивает работы мо-

торных установок по всему фронту строительства. Уже выстроенный большой центральный распределитель, для которого имеется трансформатор, не обеспечен электрооборудованием и арматурой. По этому вопросу с ВЭО ведутся переговоры в течение трех месяцев, но без реальных результатов.

С водой положение катастрофическое. Всего пройдено 11 буровых скважин, из них работают только три—в восточном, западном и американском поселках. Скважины же на участках основной стройки. (в социалистическом городе и на площадке автозавода) находятся в заброшенном состоянии без всякого оборудования и без подводки электроток.

Состояние механического оборудования безобразно. Почти полное отсутствие механических снарядов (экскаваторов и др.) задерживает и значительно удорожает земляные работы. Также ненормально с противопожарными мероприятиями, о которых много говорилось и еще больше писалось, „но воз и ныне там“.



Торжественный митинг на Ярославском заводе, посвященный стопроцентному выполнению промфинплана и выпуску сотой машины за апрель 1930 г.

Недавно из Америки прибыл председатель комиссии ВСНХ СССР начальник Автостроя тов. Дыбец. В беседе с нашим сотрудником тов. Дыбец сообщил следующее:

— Форд дал нам полную возможность изучить все технологические процессы производства автомобилей на его заводах и даже частично смежных отраслей промышленности.

В настоящее время наша комиссия занята изучением на заводах Форда отдельных операций и подготовкой наших молодых инженеров и рабочих для строящегося автозавода в Нижнем-Новгороде. Нам надо будет командировать в Америку группу наших экономистов, которая должна в короткий срок разработать вопросы, связанные с экономикой завода, и составить объяснительную записку к проекту.

Следует сказать, что исполнение фирмы Остин К-о принятых на себя обязательств по отношению к Автострою, идет с некоторым опозданием. Тем не менее мы надеемся, — подчеркивает т. Дыбец, — что эти опоздания не отразятся на темпах развертывания строительных работ.

В виду того, что фирмы поставщики в Америке не проявили должного внимания, видимо, придется стальные конструкции заказывать в Европе.

Сейчас в Детройте работают около 100 наших инженеров и рабочих, командированных Автостроем для работ по составлению технологического проекта и для изучения производства. Надо сказать, что молодые специалисты, недавно окончившие наши вузы, работая с энтузиазмом, быстро осваиваются с новой обстановкой, вполне справляются с порученной им работой и в дальнейшем будут хорошими руководителями как отдельных участков производства, так и отдельных цехов.

До пуска завода нам придется командировать значительное количество как технического персонала, так и высококвалифицированных рабочих на практику на заводы Форда, чтобы обеспечить пуск и нормальное производство завода.

В заключение тов. Дыбец сказал, что основные задачи, которые были поставлены перед комиссией при командировке в Америку: а) составление проекта сборочных заводов и б) составление технологического проекта основного автозавода, — выполнены удовлетворительно и задание для составления строительных проектов было передано фирме Остин К-о своевременно в оговоренный в договоре срок.

На сборочных заводах дело обстоит так: в

Нижнем-Новгороде сборочный завод стоит с 1 апреля из-за несвоевременного получения импортных деталей. Теперь эти детали уже находятся на пути в СССР, но почему-то они идут на двух пароходах таким образом, что ни на одном из них нет полного комплекта. Таким образом, после разгрузки одного парохода придется ждать прибытия второго, и только тогда можно будет пустить завод в ход. Эта неувязка в приемке и отправке целиком падает на представителей Амторга. Он же виноват и в другом. Форд перешел на модель 1930 г., а Амторг умудрился отправить нам часть деталей 1929 г., а часть 1930 г. Поэтому даже при получении всех агрегатов приступить к сборке не представится возможным без заказа некоторых деталей на наших заводах.

Часть рабочих Нижегородского сборочного завода в настоящее время занята на хозяйственной работе и на монтаже. Простой завода был использован для рационализаторских мероприятий. Из них следует отметить те, которые дали наибольший эффект. Эмалировочные установки переделаны, что совершенно уничтожило человеческий труд, механизировало окраску и сушку деталей. Проект Форда предусматривал двухсменную работу, а после этой рационализации весь процесс отнимает только три с половиной часа (вместо 14). Далее, вместо керосиновой мойки деталей устроена пароводяная мойка, освобождающая 15 рабочих. Окраска кузовов и кабин, предложенная Фордом в 15 часов, теперь делается в 7 часов, и целый ряд мелких усовершенствований дал значительную экономию во времени и средствах. Кроме этой рационализации на Нижегородском сборочном заводе проводится вторая железнодорожная ветка для погрузки готовой продукции. Из достижений следует еще отметить, что завод

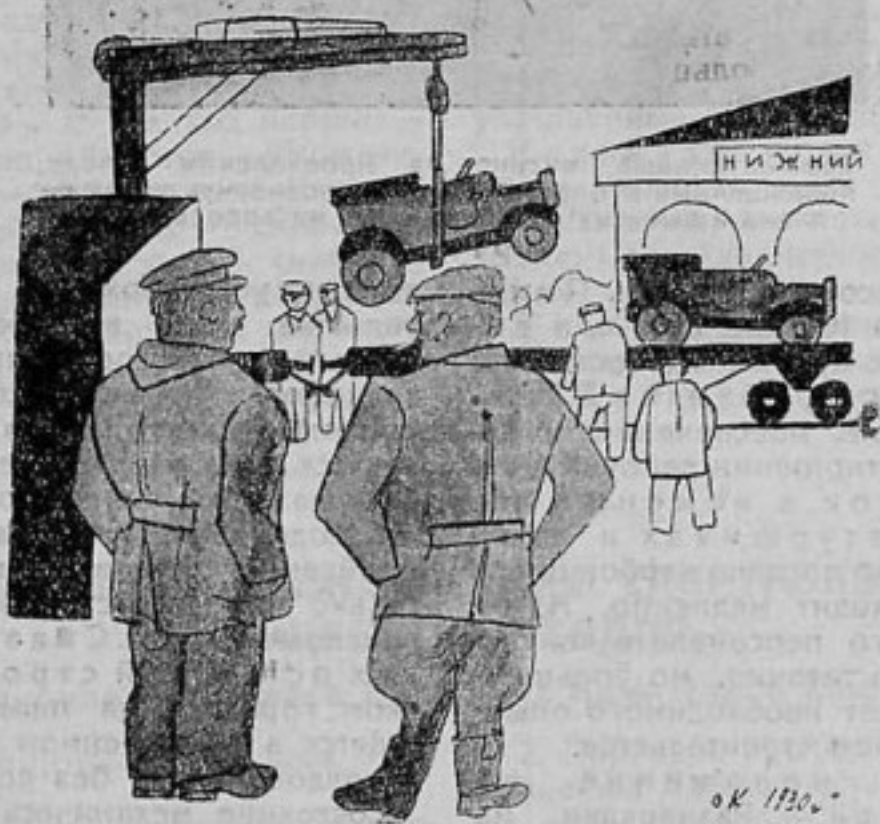
перешел на советское стекло, резину, кабины, кузова, лаки и краски, свечи и болто-заклепочные изделия, что дает экономию в 100 долларов (200 золотых рублей) на каждой машине.

На Московском сборочном заводе строительные работы заканчиваются.

Устанавливается оборудование ремонтно-механической мастерской, но основное оборудование, к сожалению, прибывает медленно и некомплектно, вследствие образовавшейся пробки в Мурманском порту.

М. Козлов.

15 мая 1930 г.



СУЩЕСТВЕННАЯ РАЗНИЦА

— Какая, все-таки, существенная разница между нами и Америкой...

— Еще бы: там Форд ездит на собственных рабочих, а у нас рабочие будут ездить на собственном Форде!

Рис. В. Козлинского

АКТ ТОРЖЕСТВЕННОЙ ЗАКЛАДКИ АВТОЗАВОДА в Н.-НОВГОРОДЕ

В ПЕРИОД великого под'ема Союза ССР на базе героической борьбы рабочего класса, руководимого коммунистической партией, за выполнение пятилетнего плана с программой строительства социалистических гигантов в промышленности и в сельском хозяйстве, в осуществлении великих заветов вождя и учителя пролетарской революции В. И. Ленина об обеспечении экономической независимости страны строящегося социализма от капиталистического мира и выполнении лозунга XV съезда Всесоюзной коммунистической партии (большевиков) догнать и перегнать капиталистические страны в технико-экономическом отношении в наиболее короткие сроки—правительством рабочих и крестьян решено построить в течение пятнадцати месяцев на территории Нижегородского края первый в Союзе социалистических советских республик автозавод.

В дни международного революционного праздника 1 мая, когда рабочий класс Советского Союза подводит итоги практической стройки социализма и намечает пути дальнейшей борьбы за осуществление социалистического общества, в лагере капитализма, раз'едаемого наступающим экономическим кризисом и ростом новой мощной волны революционного движения, идет усиленная подготовка войны против СССР и мобилизация всех темных сил капитала для борьбы с надвигающейся мировой пролетарской революцией.

Строящийся Нижегородский автозавод является одной из важнейших крепостей социалистической индустрии и крупнейшим фактором усиления обороноспособности страны и пролетарской диктатуры — цитадели международной пролетарской революции.

Во исполнение решения правительства СССР, 2 мая тысяча девятьсот тридцатого года, на тринадцатом году великой пролетарской революции, в присутствии рабочих — строителей завода, рабочих делегаций Канавина, Сормова, Москвы, Дзержинска, Балахны и представителей партийных, профессиональных и общественных организаций Нижегородского края и строительства заложен первый камень будущего автогиганта, о чем и составлен настоящий акт.

Уполномоченный правительства СССР Зими́на, за председателя крайисполкома Голованов, отв. секретарь Нижкрайкома ВКП (б) Жданов, председатель ЦК ВПРС и крайотдела Цихон, Павлович, председатель нижкрайсовпрофа Зашибаев, член правления ВАТО Чучин, отв. секретарь Канрайкома ВКП (б) Грачев, член правления Автостроя Ценципер, член правления Металлостроя Борщевский, управляющий строительством Ольхов, член президиума Ц. С. Автодор Кузнецов, отв. секретарь партколлектива Автозавода Плаксин, председатель рабочего комитета Катушкин, главный инженер строитель Уваров.

АВТОДОРОВЦЫ, ПОКУПАЙТЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА!

ПОКУПКА автомобильных обязательств — единственное гарантийное средство, обеспечивающее получение автомобилей „Форд“, которые будут собираться и производиться на наших заводах. Большинство этих машин будет продаваться за наличный расчет только колхозам, совхозам и зернотрестовским хозяйствам, где автомобиль явится основой транспорта.

Что же касается привозных (импортных) автомобилей, то надо прямо заявить, что Автодор не получил этих машин до сегодняшнего дня, и, как выясняется, нет никаких надежд на получение этих автомобилей в будущем. Эти обстоятельства создают, повидимому, такую угрожающую обстановку, что если в этом году Центральный Совет не обеспечит своих отделений автомобильными обязательствами, то они уже не смогут ни при каких обстоятельствах получить автомобили, начиная с конца 1930 и до 1934 года.

Не останавливаясь на значении автомобилизации автодоровских масс на местах, мы хотим указать только, что краевые и област-

ные отделения Автодора недооценивают важности выпущенных обязательств. Почти все отделения Автодора (за исключением двух) за полтора месяца не смогли как следует проинформировать некоторые свои коллективы.

Несмотря на это автосекция Центрального Совета Автодора, принимая во внимание, что количество полученных Автодором обязательств (всего 1500) ни в коей мере не удовлетворит потребности автодоровских масс и учитывая, что получение машин для Автодора, начиная с 1930 г. и кончая 1934 г., возможно только по автомобильным обязательствам, настойчиво требует от ВАТО дополнительных выдач автомобильных обязательств, хотя бы из контингента Колхозцентра, который не в силах сейчас распространить всего количества.

В свою очередь все краевые и областные отделения Автодора должны в срочном порядке сдвинуть вопрос реализации автомобильных обязательств, а также учесть и дополнительные запросы на обязательства с мест.

Морозов

ПУСК СТАЛИНГРАДСКОГО ТРАКТОРНОГО ЗАВОДА — ПОДАРОК XVI ВСЕСОЮЗНОМУ ПАРТИЙНОМУ СЪЕЗДУ

АВТОМОБИЛЬ И РАБОЧИЙ ВОПРОС



Английские двухэтажные рабочие автобусы (104 места) подвозят рабочих на завод

ПЕРЕД СССР в настоящее время стоит грандиозная задача быстрого развития промышленности.

В самых отдаленных районах, в далеко отстоящих местностях возводятся новые сооружения, для постройки которых необходимы значительные технические и рабочие кадры.

Но сосредоточение большого количества людей требует обеспечения их жилищами. Последние же в большинстве случаев строятся вне района строительства, порой на большом расстоянии от последнего.

В таких случаях встает вопрос об организации удобной и быстрой связи рабочих поселков с местом строительства и в дальнейшем — с новыми фабриками и заводами.

Помимо этого рост существующих предприятий связан с пополнением наличных кадров новыми источниками рабочей силы, а она может быть получена из более отдаленных местностей, так как все ближайшие местности нередко оказываются уже использованными.

В результате во всей своей остроте не замедлил встать транспортный вопрос, так как без налажения перевозки рабочих и служащих на место работы и обратно не могло быть и речи об успешном осуществлении намеченного строительства.

В одних местах, как например, в Нижнем Новгороде, Сталинграде решено было прибегнуть к помощи трамваев, в других местах (Азербайджан) к электрической железной дороге и, наконец, в третьих местах начали предприниматься попытки применения автобусного транспорта. Правда, эти попытки носят весьма ограниченный характер.

Например в Закавказском округе в промышленных предприятиях работают 5 автобусов, в Казакском округе — 3 автобуса, в Северо-Кавказском округе — 17 автобусов в том числе в нефтяной промышленности 8 автобусов.

Для организации и обеспечения удобной и быстрой связи фабрик и заводов с рабочими поселками, наиболее пригодными следует считать как раз автобусы, имея в виду рентабельность автобусного транспорта при обслуживании небольших разбросанных рабочих поселков.

Раньше в САСШ считалось, что организация большого предприятия предполагает не-

пременно постройку больших зданий и скопление громадной массы людей, работающих в этих зданиях днем, а на ночь уходящих в свои „трущобы“.

Крупные американские предприятия прежде действительно существовали в такой обстановке. Фабрики сконцентрированы были в одном районе. Рабочий из-за неудобств сообщения был вынужден жить от фабрики на таком расстоянии, чтобы можно было на работу ходить пешком, или же он должен был издерживать значительную часть своего заработка на поездки в переполненных вагонах, а чаще всего ему приходилось довольствоваться первым попавшимся жильем.

В настоящее время, благодаря широкому развитию механического транспорта, громадные предприятия удалось как бы рассеять по всей стране и перенести их в сельские районы.

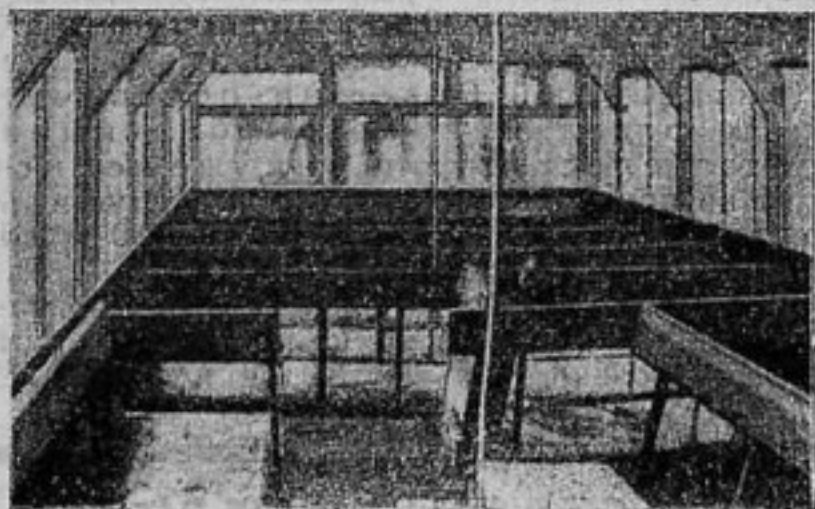
В Англии, во Франции и Германии отдельными фирмами также введены специальные автобусы, доставляющие рабочих и служащих на место работы из очень отдаленных районов.

Чрезвычайно интересна организация перевозки рабочих в автобусах, примененная одной из английских автомобильных фирм. Эта фирма после переноса завода в другое место, желая сохранить прежние кадры рабочих и служащих, организовала автобусный транспорт, причем из всего состава в 2200 человек 1200 обслуживаются автобусами.

Примененные в данном случае автобусы имеют 2 этажа и поднимают 104 человека, из них в нижнем этаже 49 человек и в верхнем 55 человек. Для каждого пассажира имеется сидячее место. Автобусы следуют по определенному маршруту и в определенных пунктах принимают пассажиров.

В виду такой значительной нагрузки верхнего этажа, центр тяжести машины для обеспечения достаточной устойчивости перемещен возможно ниже.

Для более удобного использования внутреннего помещения вместо отдельных сидений устроены сплошные поперечные скамьи (по 5 мест на скамье) с одним откидным местом в

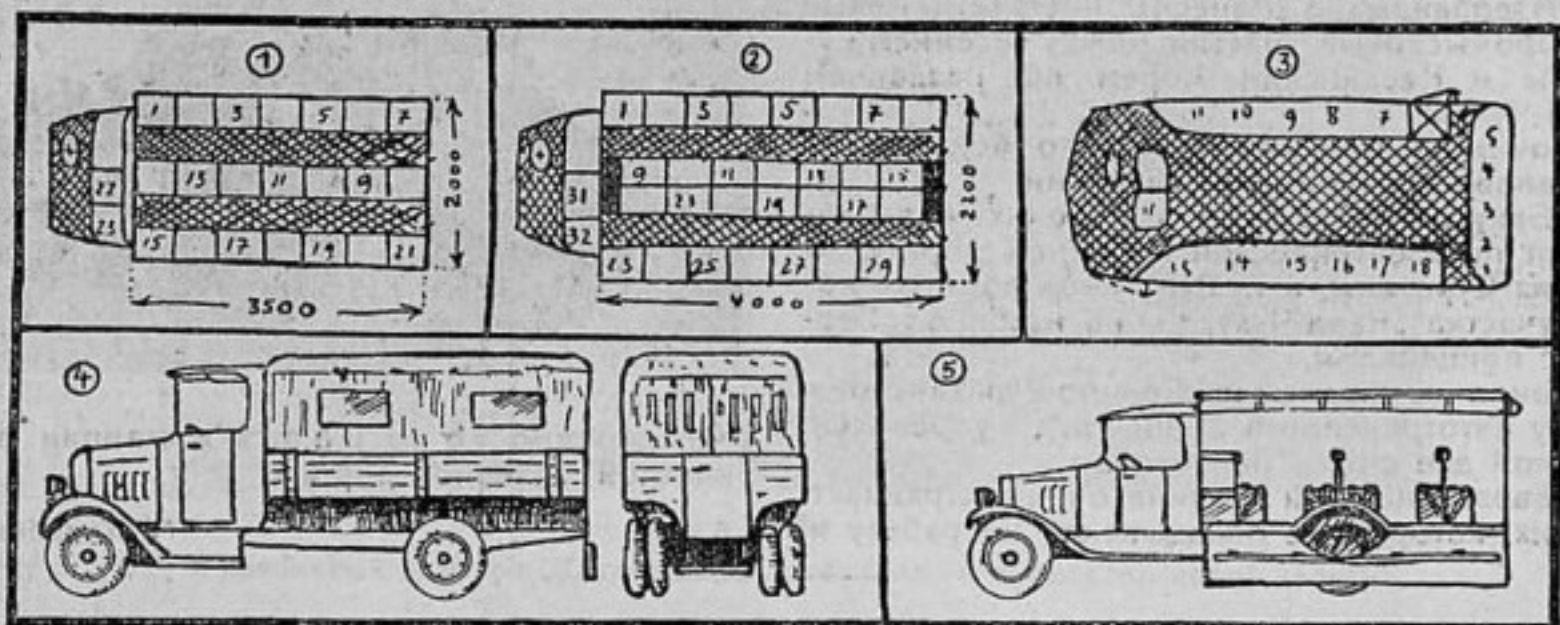


Внутреннее устройство английского рабочего автобуса

каждом ряду для прохода. Нижнее и верхнее помещения имеют в высоту 1,7 м.

Благодаря устранению верхних окон для вентиляции удалось снизить высоту автобуса, но

имеется постоянная крыша с откидными боковинками. Для удобства посадки вдоль всего автобуса устроена ступенька. Сиденья для 22 человек размещены рядами поперек автобуса.



1. Устройство сидений в 2½-тонном рабочем автобусе. 2. То же в 5-тонном. 3. Рабочий автобус Геншея. 4. Комбинированный автобус МАН 5. Рабочий автобус Дюркопп

это не причинило больших неудобств, так как боковые вентиляторы обеспечивают достаточный приток свежего воздуха. На верхний этаж снизу ведет частично закрытая лестница в 7 ступеней, ограждающая от проникновения пыли внутрь автобуса.

Слева впереди устроена запасная лестница, доступ к которой ведет через запасную дверь. Таким образом в случае пожара имеются два выхода из верхнего этажа.

Общая длина автобуса 9 м, а ширина 2 м 15 см. Автобусы сделаны трехосными.

Кроме больших автобусов, в этом предприятии применяются 24 сорокоместных автобуса.

Другой тип двухэтажного рабочего автобуса введен французской автомобильной фирмой „Рено“. Этот автобус поднимает 65 человек. Служит он для перевозки рабочих и служащих, живущих в предместьях и окрестностях Парижа, на завод и обратно.

Следует остановиться еще на целом ряде немецких конструкций рабочих автобусов, представляющих собой обыкновенные грузовые шасси с облегченными автобусными кузовами.

На одном фото показан рабочий автобус на 23 места, переделанный из обыкновенного 2½-тонного грузовика. Пятитонный грузовик позволяет перевозить 32 рабочих.

Более целесообразными для перевозки рабочих являются специальные автомобили, которые могут одновременно служить и для перевозки грузов. Такими двумя комбинированными конструкциями оказываются рабочие автобусы Ман и Дюркопп. Кузов автобуса Ман установлен на нормальном 3½-тонном шасси с 55-сильным двигателем. Через устроенную в задней стенке дверь пассажиры проникают внутрь автобуса, вокруг которого установлены скамьи. Боковинки с целлулоидными окнами ограждают пассажиров от ветра и дождя. В случае надобности этот автобус может быть приспособлен для перевозки грузов.

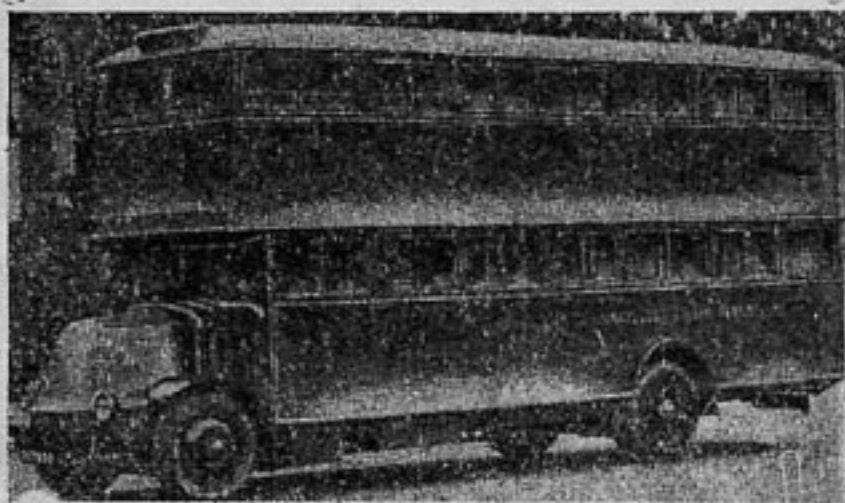
Другая конструкция — рабочий автобус Дюркопп — представляет собой 2½-тонное низкосидящее шасси с 15/40-сильным двигателем. Здесь

В случае надобности, после удаления боковых сидений автобус может быть превращен в грузовой автомобиль.

В некоторых рабочих автобусах имеется меньше сидячих мест, но зато предоставляется больше мест для стоячих пассажиров.

Отдельные заводы, расположенные недалеко друг от друга, организуют совместно рабочий автобусный транспорт.

В общем, вопрос о рабочем автобусном транспорте начинает приобретать такое же значение, как и рабочие поезда, рабочие трамваи. Поскольку мы поставили перед собой задачу обеспечения рабочего населения более удобным жильем, постольку перед нашими промышленными предприятиями должна стать очередная задача организации рабочего автобусного транспорта. Осуществление этой задачи частично должно быть возложено на существующие на заводах ячейки Автодора, которые



Французский двухэтажный рабочий автобус фирмы „Рено“ на 65 человек

благодаря самостоятельному обслуживанию этого транспорта позволят значительно удешевить эти перевозки и тем самым сократить затраты рабочих на транспорт.

Я. Гольберг

ДОСТАВКА НЕФТЯНИКОВ на АВТОМОБИЛЯХ

УПРАВЛЕНИЕм нефтяной промышленности Азербайджана „Азнефть“ построены новые промысловые участки между селением Сураханы и Каспийским морем под названием „Кара-Чухур“.

Рабочих на этом участке занято более 2 тысяч человек разной квалификации.

Из Баку на место работы рабочих перебрасывают по электрической железной дороге до селения Сураханы, а из Сураханов до места нового участка „Кара Чухур“ — на машине „Берлие“ с прицепками.

Машина принадлежит Ленино-Сураханскому гаражу автотранспорта „Азнефти“; управляют машиной две смены шоферов.

Перевозка на этой машине очень устраивает рабочих, которые не опаздывают на работу и



своевременно возвращаясь к станции электрической железной дороги.

Баку

М. Гульбандов

АВТОДОР в ОПЫТНО-ПОКАЗАТЕЛЬНЫХ РАЙОНАХ СПЛОШНОЙ КОЛЛЕКТИВИЗАЦИИ

ВЫДЕЛЕНИЕ некоторых районов сплошной коллективизации в опытно-показательные поставило перед Центральным Советом Автодора вопрос о принятии срочных мер, которые могли бы уже в этом году обеспечить надлежащее дорожное строительство.

С этой целью ЦС Автодора наметил 11 районов, куда соответствующими областными и краевыми отделениями Автодора будут посланы специальные бригады для определения объектов и размеров необходимого строительства.

После принятия планов строительства, представленных бригадами, областные и краевые отделения Автодора выделяют рабочие группы в 3—4 человека, которые выедут в соответствующие опытно-показательные районы и останутся там до конца строительного сезона. Для руководства строительством дортрансы должны назначить в районные пункты своих уполномоченных.

Центральным моментом практического проведения всех намеченных работ явится правильная организация трудового участия колхозников в дорожных работах.

Группам придется также проследить за тем, чтобы с колхозами была установлена полная договоренность о масштабе и порядке организации дорожных работ. С этой целью все намеченные мероприятия должны быть обсуждены среди колхозников как с точки зрения важности их, так и по существу работ. Большую агитационную работу необходимо развернуть вокруг вопросов трудового участия колхозников, лучшим методом организации которого должно явиться социалистическое соревнование.

Группы обязаны будут добиться максимального привлечения на дорожные работы тракторов и других сельскохозяйственных машин, приурочивая это к такому времени, когда тракторы будут меньше всего загружены работой в поле. Со своей стороны и окрдортрансы должны перебросить в опытно-показательные районы возможно больше дорожных машин.

Не возлагая особых надежд на привозные стройматериалы, группы возьмут установку на максимальное использование местных ресурсов, в частности для замены ими дефицитных материалов.

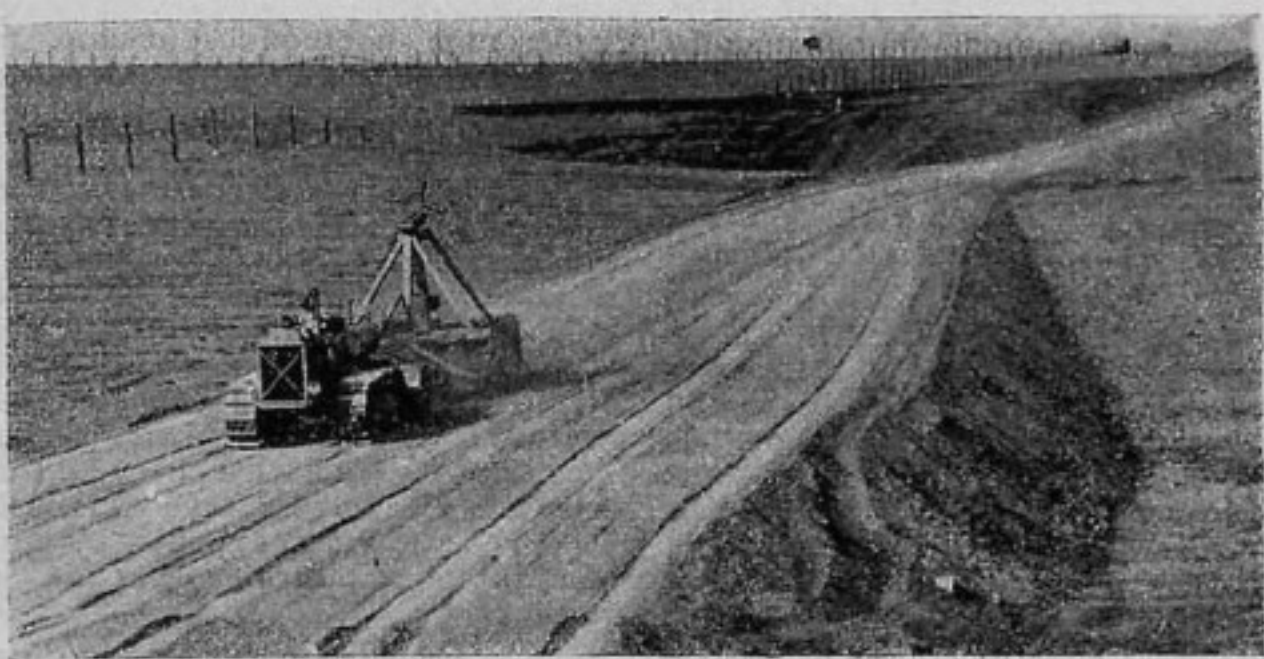
В тех местах, где придется иметь дело с совхозами, группы должны будут обеспечить полную согласованность их дорожных мероприятий с окружающими колхозами, добиваясь от первых помощи машинами, а от вторых — рабочей силой.

Вся эта работа будет проводиться впервые, в будущем году ее придется значительно расширить. Тем более важно, чтобы опыт текущего года был учтен всеми участниками предстоящей кампании в полной мере.



НА ТУРКСИБЕ. Встреча на остановке.

Фото спяцора „За Рулем“ на Турксибе А. Шайхета



Гусеничный трактор «Катерпиллер» работает на прокладке новой дороги

Инж. Содман-Михайлов

ДОРОГИ ДЛЯ ТРАКТОРОВ*

В СВЯЗИ с механизацией безрельсового транспорта и перспективами моторизации армии, а также в связи с переходом сельского хозяйства на тракторную тягу во всю ширь встает вопрос о приспособлении дорог ко всем видам механического транспорта.

В настоящее время нет двух мнений в вопросе о том, что существующие шоссе нас не удовлетворяют, что нас не удовлетворяет и будыжная мостовая. Мы знаем, что во время маневров РККА 1929 г. шоссе было разрушено тракторами и танками в течение нескольких дней, между тем мы продолжаем строить шоссе и мостовые, т. к. не знаем, чем их заменить.

Мы утверждаем, что грунтовые дороги не гарантируют в течение круглого года автомобильного движения, так как в периоды сильных дождей и, особенно, в периоды весенней и осенней распутицы они все в той или иной степени загрязняются, а многие из них становятся совершенно непроезжими. Автомобили, особенно, если они идут в большом количестве, режут полотно дороги, месят грязь, вязнут в этой грязи, буксуют и многие машины быстро выходят из строя. Никаких расчетов движения транспорта, никаких графиков при таких условиях строить нельзя.

Дороги покрытые каменной одеждой обеспечивают автомобильные перевозки, но в течение нескольких дней приходят в негодность, если по ним двигаются танки и тракторы.

Все применяемые нами тракторы и танки как колесные, так и гусеничные, рассчитаны по конструкции колес и гусениц на передвижение не по твердым каменным или бетонным дорогам, а по земле. Шпоры, которыми снабжены колеса и гусеницы тракторов и танков, в короткое время разворачивают и разрушают каменные и бетонные дороги, и сами чрезвычайно быстро снашиваются.

Увеличение толщины шоссейной коры, гудромирование, увеличение размеров камня, идущего в мостовую и пр. могут лишь незначи-

тельно увеличить срок пригодности дорог для движения по ним тракторов.

Действительность и в частности развитие военной техники настоятельно требуют в этой области чего то нового, каких то изобретений. И вместе с тем весьма трудно рассчитывать на то, что мы найдем такой универсальный тип дороги, который был бы пригоден и для массовых автомобильных перевозок и для движения тракторных колонн и танков.

По всей вероятности нам придется на долгие годы признать несовместимыми требования, предъявляемые к автомобильным дорогам и к дорогам тракторным. И на тех направлениях, где мы предполагаем иметь оба вида движения нам придется строить две параллельных дороги — одну для автодвижения, другую для пропуска танков и тракторов.

Дороги предназначенные для этой последней цели будут носить характер простейших типов грунтовых дорог с облегченными техническими требованиями, на подобие тех, что в некоторых местностях крестьяне называют «летними путями».

Эти «летние пути» необходимо приспособить для движения по ним танков и тракторов. А если таких путей в важных для нас направлениях нет, — мы должны построить их.

Имеются предложения и иного порядка. Предлагают вместо того, чтобы дороги приспособить к тракторам сделать обратное и приспособить тракторы и танки к дорогам снабдив их для этого особыми щитками, которые должны закладываться между шпорами по ободу колес и гусениц, перед тем как пустить машины на мощную или шоссейную дорогу.

Но такое предложение может быть принято лишь как частичная мера, преимущественно для условий работы в сельском хозяйстве, где не приходится ожидать особенно большой густоты движения тракторных колонн. В условиях же будущей войны оно вряд ли будет приемлемо, так как закладыванием таких щитков

* В порядке обсуждения

мы с одной стороны значительно понизили бы тяговые свойства тракторов, с другой стороны такой мерой мы сильно усложнили бы их эксплуатацию, требуя при переходах с каменных дорог на грунтовые и обратно неоднократного снятия и одевания этих щитков. В условиях военных действий такая мера была бы чрезвычайно неудобна.

Решение этого вопроса приходится сейчас искать в приспособлении дорог к движению механического транспорта, и поскольку в этой области мы также очень далеки от какого бы то ни было радикального решения, мы вынуждены говорить о мерах хотя бы временного характера, потому что вопрос этот очень важен и не допускает промедлений.

Мы будем его рассматривать совместно с вопросом о древонасаждениях по сторонам дороги.

Дело в том, что этот последний вопрос уже давно разрешен. Обсадка дорог деревьями применялась в России еще в Екатерининские времена на государственных трактах. Она практикуется и нами, главным образом из тех соображений, что деревья, бросая тень на дорогу, тем самым маскируют происходящее по ней движение. Но обычно древонасаждения делаются нами в один ряд с каждой стороны дороги, а следовало бы делать их в два ряда и более для того, чтобы дать возможность передвигающимся войскам и обозам в случае надобности сойдя с дороги укрыться непосредственно под деревьями.

Нужно поставить за правило производить эти насаждения правильными рядами, чтобы образовать по обе стороны от дороги аллеи и, если данная дорога покрывается каменной или какой либо другой одеждой, приспособлять одну из таких аллей или обе, смотря по предполагаемому назначению дороги, в качестве „летнего“ или „тракторного пути“, как условимся его именовать в дальнейшем.

Несомненно, что устройство таких параллельных дорог потребует дополнительных ассигнований, которые не предусматривались проектами, но оно все же совершенно необходимо, так как допустить движение тракторов и танков по мощеным и шоссейным дорогам — значит в течение нескольких дней их разрушить и оставить армию без дорог.

Стоимость тракторных путей будет весьма незначительна, потому что технические требования, предъявляемые к ним в отношении продольного профиля, водоотвода, качества грунтов и пр. могут быть очень облегченными.

Наиболее сложным вопросом при постройке тракторных путей является устройство переправ через водотоки. В большинстве случаев при пересечениях многочисленных мелких канав, ручьев и рек придется рядом с мостами на основной линии дороги строить для тракторных путей самостоятельные мосты; длина по настилу таких наиболее часто встречающихся малых мостов составляет 2-4 м; и только в случаях переходов через крупные водотоки, во

избежание постройки больших параллельных мостов, тракторные пути могут подводиться к основной линии дороги для совместного с нею пользования мостом.

Устройство тракторных путей в условиях мирного времени на много лет сохранит нам наши дорогостоящие мощеные дороги и шоссе. В условиях же военных действий оно в значительной степени поможет нам попутно разрешить и другую проблему. А именно: езда по мощеным дорогам в безрессорных экипажах и повозках с колесами на железных шинах составляет крайнее неудобство благодаря жесточайшей тряске. От этой тряски будут страдать обозы, артиллерия, вся материальная часть войсковых частей и раненые.

Бетонные и шоссейные дороги такой тряски не дают и с этой точки зрения они были бы хороши, но в нашем текущем строительстве такие дороги по многим причинам должны занимать весьма незначительное место. Главное место из разных типов твердых дорог занимают мощеные дороги. Это объясняется тем, что они являются относительно наиболее дешевыми.

Постройка мощеных дорог более соответствует взятым нами темпам строительства, но мы даем себе отчет в том, что вполне удовлетворительными такие дороги будут только для автомобильных перевозок. Для тракторных перевозок и для перевозки раненых они будут плохи, и вряд ли можно рассчитывать на то, что в ближайшие годы мы сможем для избежания тряски сделать их гладкими.

В разрешении этой проблемы для нас опять-таки окажутся весьма полезными вышеописанные тракторные пути, которые будут нами использоваться не только по прямому назначению и позволят нам для разных видов транспорта и, главным образом, для перевозки раненых выбирать в различных условиях погоды любую из двух параллельных дорог. В этих целях с главного пути должны быть устроены на тракторный путь удобные съезды. Расстояние между этими съездами определяется условиями местности. Примерное их количество 1-3 на один километр дороги.

За границей и в частности во всех западноевропейских странах вопрос о тракторных путях разрешается проще, потому что там имеется несравненно более густая сеть устроенных и исправных дорог. В условиях военных действий там будет возможность в армейских и корпусных тылах, имея несколько параллельных дорог, подразделить их по назначению и в нужных случаях выделить специальные дороги для движения тракторных и танковых частей.

В наших же условиях, при невозможности в короткое время построить достаточно густую сеть, вопрос о тракторных путях является чрезвычайно важным и нужно признать совершенно необходимым его скорейшее разрешение.

1 ИЮЛЯ КОНЧАЕТСЯ ПОЛУГODOВАЯ ПОДПИСКА на ЖУРНАЛ „ЗА РУЛЕМ“ НЕ ОТКЛАДЫВАЯ возобновите подписку на второе полугодие 1930 г.



Париж Панорама уличного движения на площади Звезды

Л. Гулевич

УЛИЧНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЖЕРТВЫ

НЕСМОТРЯ на малочисленность нашего автотранспорта, он дает чрезвычайно неблагоприятную статистику несчастных случаев.

Общие (абсолютные) показатели этой статистики, конечно, не так грандиозны, как в американских городах и в других странах с сильно развитым механическим транспортом, но в процентном отношении мы—увы!—впереди.

К сожалению, города Союза с небольшим автотранспортом до сих пор не ведут точного учета автомобильных происшествий; поэтому такой важный вопрос, как несчастные случаи, остается без достаточного внимания и освещения.

Статистику автомобильных несчастных случаев впервые ввел Ленинград и положил ее в основу борьбы с несчастными случаями. Материал нашей статистики очень интересен.

Автомобильный транспорт Ленинграда по данным последнего учета имеет 1767 машин (672 легковых, 894 грузовых и 201 специальных).

В 1928 г. автомобильное движение дало 248 несчастных случаев. Кроме того, зарегистрировано 505 автомобильных происшествий, но без человеческих жертв (наезды автомобиля на другие экипажи, на сооружения и т. п.) Учитывая только тяжелые случаи, на каждые

семь машин приходится одна жертва. Пострадавшими оказались 145 мужчин, 54 женщины и 49 детей.

Обращает внимание очень высокий процент детских жертв (20%). В американских городах превышение 10% считается уже крайне неблагоприятным. Показания нашей статистики лишний раз подчеркивают безнадзорность детей, как причину, увеличивающую уличные жертвы.

Из 248 несчастных случаев жертвами собственной неосторожности стало 111 пешеходов, в остальных—вина в полной мере лежит на шоферах.

Наибольший процент жертв—(38) приходится на летние месяцы с большим уличным движением и ремонтом тротуаров и мостовых.

Больше всего несчастных случаев происходит на перекрестках: при проезде перекрестка—104, при левом повороте—27, при правом повороте 17. На прямой зарегистрировано 100 случаев.

Статистика устанавливает увеличивающуюся опасность при левых поворотах по сравнению с правыми. Большой процент несчастных случаев на прямой является результатом превышенной скорости. Из 248 несча-

стных случаев у трамвайных остановок произошло 67 — это прямой результат нарушения правил движения в зоне трамвайных остановок.

Взяв соотношение несчастных случаев к ходовым машинам, мы имеем одну жертву на каждые 8 автомобилей. Берлинские техники движения, изучая статистику, делают вывод, что грузовые машины дают в 12 раз меньше жертв, чем легковые. У нас как те, так и другие имеют одинаковые показатели. Это надо приписать движению грузовиков с непозволительной скоростью (иногда до 50 км в час), а также их частому появлению на улицах, предназначенных только для пассажирского движения.

В статистике очень полно отражен шоферский вопрос. Так, установлено, что наибольшее количество несчастных случаев приходится на возраст шоферов от 20 до 25 лет. Чрезвычайно интересны показания — на каком часу работы произошел несчастный случай. Большой процент таких случаев при-

ходится наблюдать на 12—15 часу работы. Здесь утомляемость шофера, несомненно, играет главную роль. Зарегистрировано 22 случая, когда шофер был в нетрезвом состоянии (90% к общему числу несчастных случаев).

Из различных влияний на несчастные случаи статистика также отмечает неисправность уличных покровов, плохое содержание тротуаров, вследствие чего пешеходы предпочитают пользоваться мостовыми, несвоевременную уборку снега, уличную торговлю (сбито 8 киосков) и т. д.

Соответствующее воспитание населения — главное средство борьбы с опасностями движения. Поэтому, имея перспективу насыщения городов механическим транспортом и, следовательно, некоторого увеличения несчастных случаев, неотложной задачей должна стать организация охраны безопасности движения и поддержка этого начинания широкой общественностью.

Ленинград

Л. Гулевич

УХОД ЗА ГЛУШИТЕЛЯМИ ОЧЕНЬ ВАЖЕН!

МНОГИЕ автоработники не интересуются глушителем автомобиля; большинство считает, что глушитель в исправности, если кронштейны и болты затянуты, глушитель не дребезжит, не производит неприятного шума и этим не нервирует пассажиров и шофера.

Известно, что глушитель должен заглушать звуки выходящих в атмосферу отработавших газов и тем самым устранять неприятный шум и треск. Вот почему многие автомобильные фирмы при выпуске машин последних конструкций изощряются установить такие глушители, при которых вообще не слышно работы мотора. На многих машинах даже не устанавливают клапана свободного выпуска.

Вспомним, что принцип глушителя состоит в том, чтобы пропустить отработанный газ из одного помещения в другое, предоставив газу постепенно расширяться.

При этом почти при всех конструкциях глушителя газу приходится проходить через узкое пространство (например, в глушителях автомобилей „Шенар“ отработавший газ проходит через ряд отверстий в 4 мм). Ясно, что сопротивление выхода увеличивается, если отверстия эти забиваются или, вообще, если вследствие „помятости“ или загрязненности глушителя его пропускная способность понижается. А раз газ при проходе через глушитель встречает большее сопротивление, чем это рассчитано фабрикой, то мощность мотора при этом падает, и тем более, чем выше нормального сопротивление, встречаемое газом при выходе.

Часто при проезде по плохим дорогам шофер „слегка“ задевает глушителем о камень или еще о что-нибудь и стенки глушителя вдавливаются внутрь; при этом часть отверстий или перегородок, по которым проходит газ, совер-

шенно закрывается и пропускная способность глушителя падает нередко на 20—40%.

К тому же глушитель помещается под машиной, его совершенно не видно и шофера не интересует слегка „неприятный“ внешний вид глушителя; часто со спокойной совестью продолжается эксплуатация машины, у которой глушитель потерял пропускную способность на 20—40%. Нам известен случай с машиной „Фиат“ модели 505, где вследствие чрезмерной загрязненности глушителя, машина вообще перестала „тянуть“, обороты мотора пали и те подъемы, которые она брала, примерно, на 3-й скорости, стала „брать“ на второй; тем самым значительно увеличился расход горюче-смазочных материалов.

Однако после искусственного разбора и очистки глушителя (глушитель „Фиат“, модель 505, неразборный), мотор как бы ожил, стал давать прежние обороты, „тянуть“ по старому и расход горюче-смазочных материалов стал прежний. Таких случаев из практики автодела нам известно очень много.

Отметим, что при загрязненном или „помятом“ глушителе для получения прежней нормальной мощности мотору приходится работать на больших оборотах; от этого мотор быстрее изнашивается и идет в ремонт.

Вопрос, затронутый нами, имеет серьезное значение, в особенности в больших автохозяйствах, где вследствие загрязненности или помятости глушителя расходуются излишние десятки тонн бензина и не мало денег на преждевременный износ моторов.

Внимание потерям из-за скверного глушителя!

Тифлис

Ваган Арзуманов

АВТОДОРОВЕЦ, ЗАВЕРБОВАЛ ЛИ ТЫ ПОДПИСЧИКОВ ДЛЯ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ»?

УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЯ

Охлаждение автомобильного двигателя *

ДЛЯ иллюстрации термосифонного и насосного охлаждения ниже дано описание системы охлаждения для двигателей автомобиля „Форд“ модели „Т“ и модели „А“.

На фиг. 6 представлено общее устройство термосифонного охлаждения двигателя „Форд“ модели „Т“. Вода циркулирует через всю систему благодаря наличию разности температур воды в радиаторе и в рубашке двигателя. Через трубу *М* и колено *Л* вода поступает в рубашку цилиндров *К*, а отсюда, проходя мимо цилиндров, идет в общий сборник *И*. Сборник *И*, через посредство резинового шланга *Ж*, соединяется с верхним впускным коленом радиатора *Е*. Далее вода поступает в верхнюю камеру радиатора *В*, а отсюда по трубкам *У* спускается к нижней камере *О* и к выпускному колену радиатора *Н*. Между выпускным коленом радиатора *Н* и трубой *М* также имеется соединительный резиновый шланг *Р*. Резиновые шланги *Ж* и *Р* введены здесь потому, что радиатор укреплен на раме автомобиля отдельно

от двигателя. Поэтому между этими двумя механизмами может быть небольшое

расстояние. Вода из радиатора выходит через специальный спускной кран *П*, расположенный в нижней части выпускного колена радиатора *Н*. Для охлаждения воды, проходящей через радиатор, служит вентилятор *Ц*, приводимый в движение при помощи ременной передачи от специального шкива, установленного на переднем конце коленчатого вала двигателя.

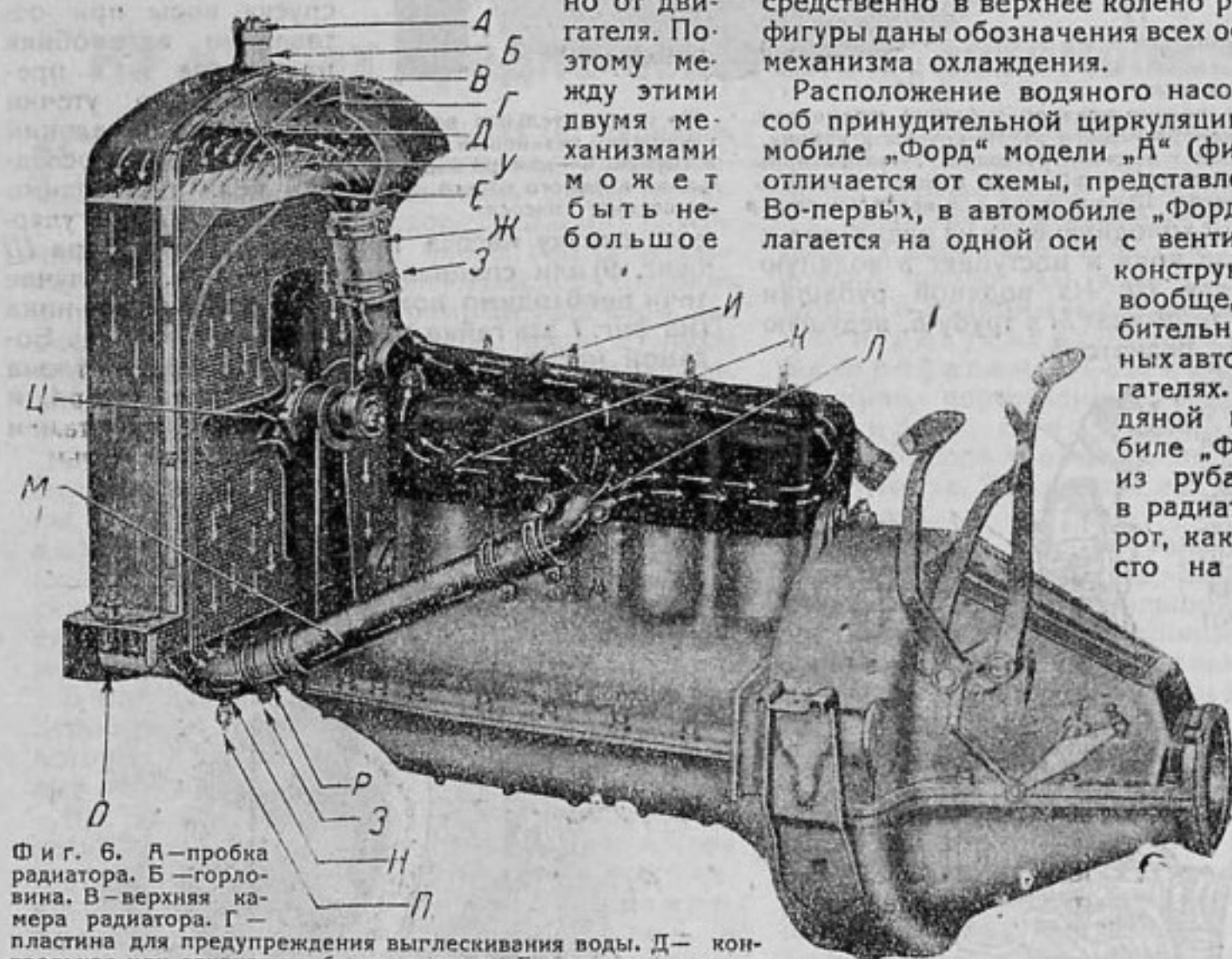
В случае кипения воды давление внутри всей водяной системы—водяной рубашке и радиаторе—должно резко подняться, если только не будет соединения этой системы с окружающим пространством. Для этой цели служит контрольная трубка *Д*, которая соединяет самую верхнюю часть радиатора с окружающим пространством и дает возможность образовавшемуся пару или излишку воды стекать вниз.

Система водяного охлаждения двигателя „Форд“ модели „А“ с насосом представлена на фиг. 7. Здесь основные элементы системы обозначены теми же буквами, что и на фиг. 6. Водяной насос расположен на одной оси с вентилятором и гонит воду из рубашки цилиндра непосредственно в верхнее колено радиатора. Снизу фигуры даны обозначения всех основных деталей механизма охлаждения.

Расположение водяного насоса а также способ принудительной циркуляции воды в автомобиле „Форд“ модели „А“ (фиг. 7) несколько отличается от схемы, представленной на фиг. 4. Во-первых, в автомобиле „Форд“ насос располагается на одной оси с вентилятором; такая конструкция является, вообще, весьма употребительной в современных автомобильных двигателях. Во-вторых, водяной насос в автомобиле „Форд“ гонит воду из рубашки двигателя в радиатор, а не наоборот, как это имеет место на схеме фиг. 4.

Благодаря этому водяной насос в автомобиле „Форд“ гонит более горячую воду и если только температура этой воды близка к температуре кипения, насос может отказать в работе.

В большинстве современных кон-



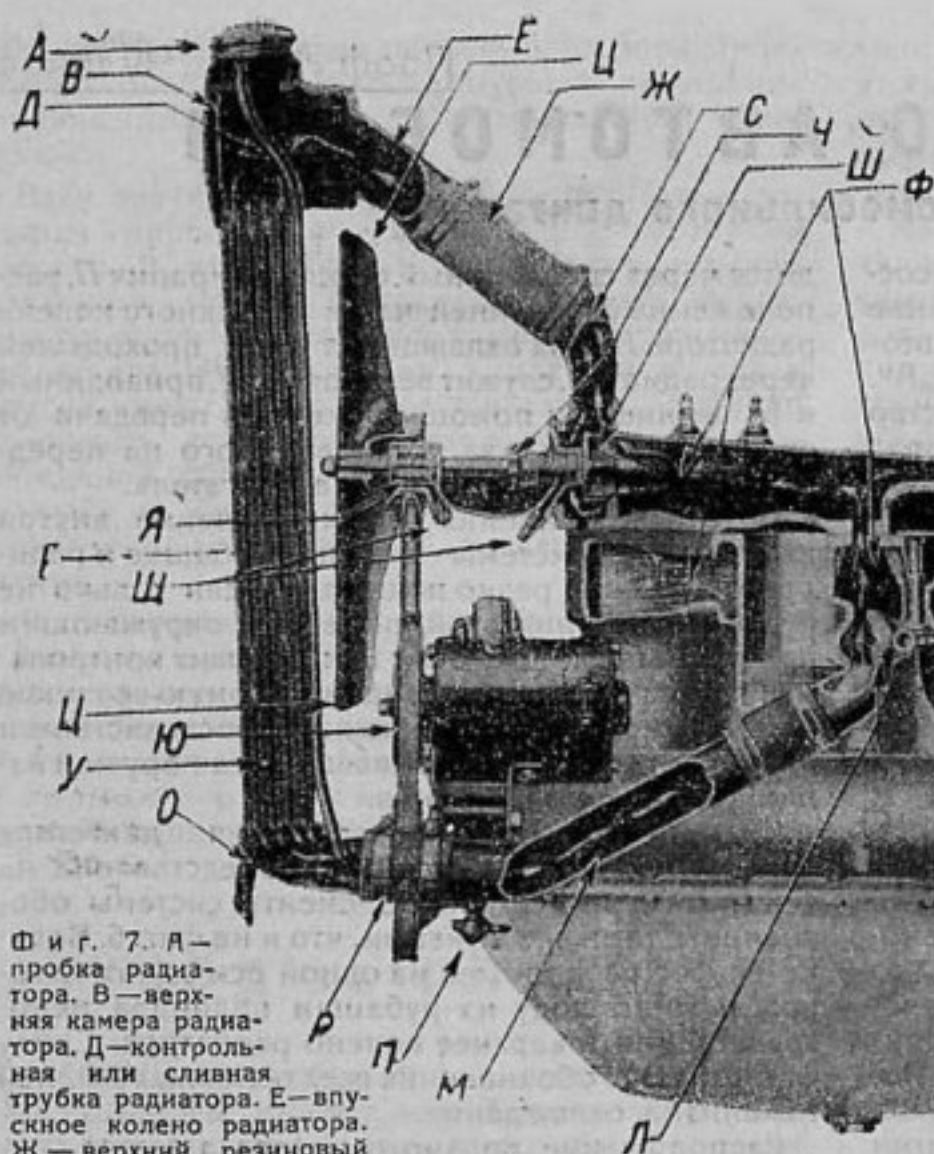
Фиг. 6. А—пробка радиатора. Б—горловина. В—верхняя камера радиатора. Г—пластина для предупреждения вытекания воды. Д—контрольная или сливная трубка радиатора. Е—впускное колено радиатора. Ж—верхний резиновый шланг. З—хомут для укрепления резинового шланга. И—водяной насос. К—блок цилиндров. Л—впускное колено водяной рубашки цилиндров. М—соединительная водяная труба. Н—выпускное колено радиатора. О—нижняя камера радиатора. П—спускной кран. Р—нижний резиновый шланг. У—радиаторные трубки. Ц—вентилятор. Я—подшипник вентилятора.

относительное перемещение, и для компенсации его служат указанные выше резиновые шланги.

Вода в радиатор заливается через пробку *А*. Спуск же воды, в случае надобности, произво-

дится через специальный спускной кран *П*, расположенный в нижней части выпускного колена радиатора *Н*. Для охлаждения воды, проходящей через радиатор, служит вентилятор *Ц*, приводимый в движение при помощи ременной передачи от специального шкива, установленного на переднем конце коленчатого вала двигателя.

В случае кипения воды давление внутри всей водяной системы—водяной рубашке и радиаторе—должно резко подняться, если только не будет соединения этой системы с окружающим пространством. Для этой цели служит контрольная трубка *Д*, которая соединяет самую верхнюю часть радиатора с окружающим пространством и дает возможность образовавшемуся пару или излишку воды стекать вниз.



Фиг. 7. А—пробка радиатора. В—верхняя камера радиатора. Д—контрольная или сливная трубка радиатора. Е—впускное колено радиатора. Ж—верхний резиновый шланг. Л—впускное колено водяной рубашки цилиндров. Труба. О—нижняя камера радиатора. П—спускной кран. С—выпускной клапан у водяной рубашки. У—радиаторный рубашки. Ц—вентилятор. Ч—гайка для подвешивания са водяной насос. Ш—масленки для вентилятора и д труба Р подводит холодную воду из радиатора к насосу Ш, откуда вода и поступает в водяную рубашку двигателя Ф. Из водяной рубашки вода идет через термостат М в трубу Е, ведущую в верхнюю часть радиатора.

В виду несколько своеобразного способа установки водяного насоса в автомобиле „Форд“, применяемую здесь систему охлаждения иногда называют



Фиг. 8

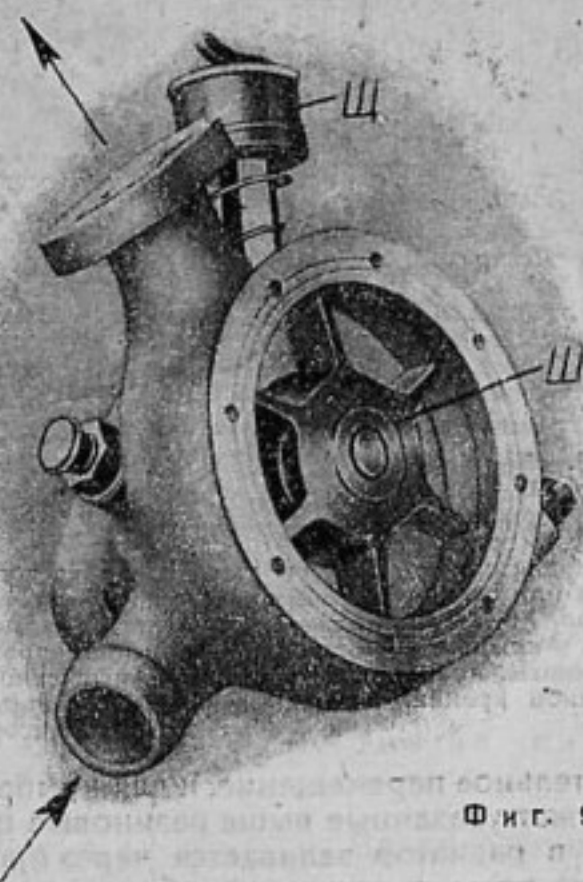
„термосифонной с принудительной калькуляцией“. Все проходы для воды при

этой системе должны быть примерно такими же большими, как и в случае нормального термосифонного охлаждения.

4. Водяной насос

В современных автомобилях, имеющих насосное водяное охлаждение, применяется почти исключительно крыльчатый насос, как это и представлено на фиг. 7 и 8. На фиг. 9 представлен отдельно общий вид такого насоса со снятой крышкой. Здесь крыльчатка Ш приводится во вращение при помощи специального привода от коленчатого вала двигателя и гонит воду через впускное и выпускное отверстия, как это показано стрелками.

Уход за водяным насосом сводится, главным образом, к спуску воды при оставлении автомобиля на морозе и к предупреждению утечки воды через сальник насоса. Для последней цели необходимо производить регулярную смазку насоса при помощи штаффера Ш (фиг. 9) или специальных масленок. В случае течи необходимо подвешивать гайку сальника (на фиг. 7 эта гайка обозначена буквой Ч). Водяной насос чаще располагается снизу блока двигателя, как это и представлено на фиг. 4, и приводится в движение от продольного или



Фиг. 9

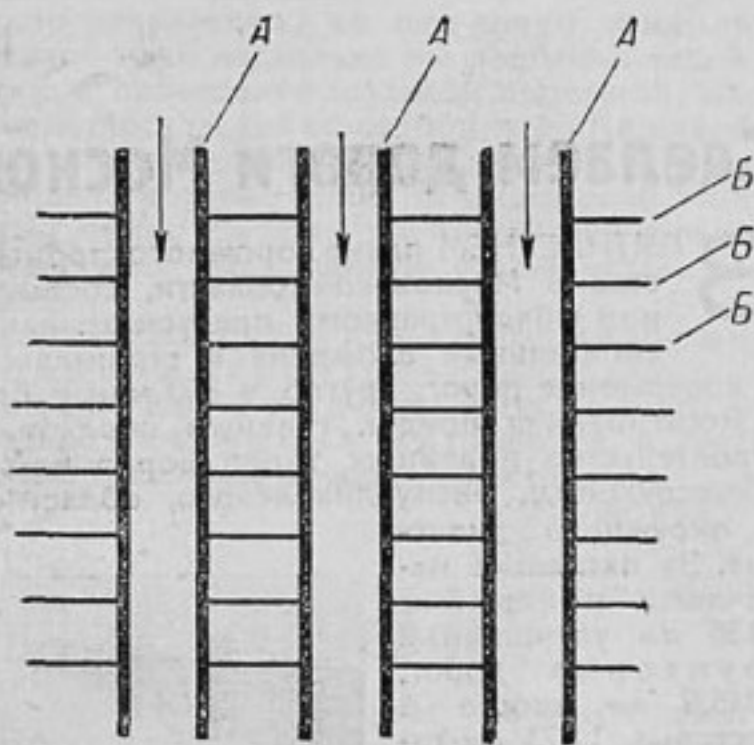
поперечного валика, связанного шестернями с коленчатым валом двигателя. За последнее

время преимущественное распространение получает верхнее расположение насоса непосредственно на одном валу с вентилятором, как это и представлено на фиг. 7 и 8. При таком приводе значительно упрощается и удешевляется конструкция.

5. Радиатор

Употребляющиеся в настоящее время радиаторы могут быть разделены по своему устройству, на три типа: трубчатые, пластинчатые и сотовые.

Схема устройства трубчатого радиатора представлена на фиг. 10. Здесь между верхней и нижней камерами радиатора помещаются трубки *А*, по которым движется вода, направляясь сверху вниз. Между трубками расположены припаянные к ним или плотно насаженные на них пластинки *Б*. Эти пластинки служат для увеличения поверхности соприкосновения с воздухом. Благодаря этому тепло от трубок *А* сначала передается к пластинам *Б* и далее к воздуху, проходящему мимо этих пластин. Пластины *Б* могут иметь как ровную, так и гнутую форму. В последнем случае поверхность сопри-



Ф и г. 10

косновения с воздухом может быть еще более увеличена.

Проф. Е. А. Чудаков

Продолжение в следующем номере

На ухабах средне-азиатской автомобилизации

12 ТЫСЯЧ человек, носящих в карманах членские книжки Автодора — цифра порядочная. Но когда такая масса не может выделить из своей среды хоть какой-нибудь актив — это уже плохо. Год существования не дал Ташкентскому Автодору людских кадров, и это является огромным пробелом. Без актива трудно расти вглубь, нести в массы идеи автомобилизации. А его нет ни в городе, ни в кишлаке. Больше того. В кишлаках вообще нет автодоровских ячеек.

Однако, правление Автодора может похвастать другими достижениями, которые бесспорны. Организованы и неплохо оборудованы автомобильные мастерские, пользующиеся хорошим именем в городе. При мастерских создана автошкола на 150 учащихся, усердно штудирующих автомобильную премудрость.

В мае школа выпускает первых шоферов для Зернотреста и Главхлопкома. 50 человек, из которых треть „националы“, поедут в хлопковые и зерновые совхозы.

На предприятиях и в учреждениях создано десятка полтора кружков по изучению мотора и управлению автомобилем. Но этого всего недостаточно. Кружковцы мало интересуются общественной работой, а правление Автодора почему-то не может использовать их в этом направлении.

Работать Автодору очень трудно — это надо признать. К тому же косность многих наших государственных и общественных организаций в отношении автомобилизации и дорожного строительства дает себя сильно чувствовать. Только недавно Ташкентский горсовет издал постановление, по которому все автомобили облагаются ежемесячным налогом в 50 руб. в пользу поливальщиков

улиц (есть такая категория в нашем знойном Ташкенте!). Стоит ли говорить о том, как это может отразиться на автомобилизации!

С дорогами положение не лучше. В прошлом году на дорожное строительство было израсходовано около 300 тысяч руб., при чем деньги в полном смысле слова ушли в землю и результатов никаких не дали. За пределами Ташкента из-за рытвин и канав, пересеченных оросительной сетью, не видать совсем дороги. У ташкентских шоферов сложилась поговорка:

— Кто за Ташкентом не бывал, тот и горя не видал...

Однако, это горе не только за Ташкентом. Оно и в самом городе. Езда по важнейшим улицам сопряжена с большой опасностью для жизни едущих и самой машины. Трудно подсчитать (этим никто не занимался) сколько теряем мы на плохих городских дорогах.

В этом году предполагается в дорожное строительство вложить около 4 млн. руб. частью из государственных и местных средств, частью за счет учреждений и дорожной повинности кишлачного населения.

Предположено перестроить одну из важнейших окружных магистралей Ташкент — Той-Тюбе — Пскент. Эта дорога, грузоподъемностью в 100 тыс. т, имеет колоссальное значение для округа. Работы на ней уже начались, но проходят они без общественного контроля.

Ташкентскому Автодору надо усилить работу по созданию актива и вынести, наконец, свою деятельность в кишлаки, особенно в Янги-Юльский и Мирзачульский районы сплошной коллективизации — наиболее хлопковые районы округа.

Ташкент

М. Янзвский

Сделаем дороги Московской области образцовыми

В ПЯТИЛЕТНЕМ плане дорожного строительства в Московской области, составленном Облдортрансом, предусматриваются капитальные вложения в строительство и содержание дорог, кругло, в 300 млн. рублей.

Ассигнования пойдут, главным образом, на строительство новейших типов дорог, на сети общесоюзного, республиканского, областного и окружного значения. За пятилетие намечается постройка 5136 км улучшенных грунтовых дорог, 1345,6 км шоссе и мостовых, 1873 км гудронированного шоссе, 2176 км битуминозного макадама, 129,8 км асфальто-бетонных и, наконец, 503 км гравийных дорог. Всего 11163,9 км.

По сравнению с октябрем 1929 г. когда у нас имелось улучшенных дорог всего 3800 км, к концу пятилетки количество их возрастет в три раза; но, сопоставляя это число с общим протяжением дорожной сети в 98400 км, видно, что дорожное строительство бюджетной сети развивается далеко недостаточно.

Намеченный план дорожного строительства еще отстаёт от общих темпов социалистического строительства и не связан с развитием сельского хозяйства и промышленности.

Пятилетний план дорожного строительства при участии трудового населения предусматривает использование труда населения Московской области в количестве 1186800 человек и 793660 лошадей. Принимая во внимание ежегодный прирост населения на $2\frac{1}{2}\%$, — размер трудового участия за последние три года пятилетки составит в денежном выражении 67,2 млн. рублей. Нельзя, разумеется, сказать, что эта сумма нас удовлетворяет. Она далеко недостаточна, ибо бездорожье сильно бьет еще по хозяйству.

Реконструкция народного хозяйства требует объявления беспощадной борьбы бездорожью, приносящему нашему государству и крестьянскому населению ежегодно сотни миллионов рублей убытка.

Нужно и нам, автодорожцам, переключиться на новые темпы, так как участие Автодора в развертывании дорожного строительства было до сих пор чрезвычайно слабым. Трудовинность в 1929 г. была сорвана, ее немного поддерживали лишь в некоторых районах, где проводилась „неделя Автодора“ (в Московской и ряде друг. губ).

Для того, чтобы в оставшийся летний период трудовинность не сорвалась, все автодорожские организации, и, в первую очередь, деревенские коллективы и все члены Автодора вообще должны мобилизоваться вокруг дорожного строительства, проводимого в порядке трудовой повинности. Каждый член Автодора должен ежечасно и ежеминутно помнить, что

большая часть вины за срыв трудовинности или слабое проведение ее в этом сезоне падает на него.

Для каждого автодорожца должно быть понятно, что, перестраивая деревню на социалистический лад, нужно заботиться о постройке хороших дорог.

В начале этого года на страницах журнала

„Зв. Рулем“ достаточно освещалось значение трудовинности, но всеми ли членами Автодора усвоена их роль и место в этом важнейшем мероприятии? Нужно сказать, что не всеми. Даже некоторые руководители окружных отделений недостаточно серьезно отнеслись к этой кампании, по-

рою „выезжая“ на „объективных причинах“.

Серпуховское отделение, скажем, развернуло хорошо работу по изучению автомобиля, по налаживанию работы коллективов в городе, но совершенно забыло про организацию коллективов Автодора в деревне, забыло про дорожное строительство и, в частности, про трудовинность. Такое же положение и в других окружных отделениях.

Между тем от Автодора ждут помощи и сельсоветы и дорожные органы. Многие работники окружных и районных отделений Автодора ссылаются на отсутствие внимания и поддержки партийных и профсоюзных организаций. Но прежде чем обижаться на других, надо самим показать свою работу и свое лицо.

В каждом округе, в каждом районе и коллективе Автодора участие в проведении трудовой повинности надо сделать ударным. Эту работу нужно проводить на началах соцсоревнования. Сезон дорожного строительства следует использовать как можно рациональнее. Для этого теперь же нужно развернуть агитационную работу, уделив особое внимание районам сплошной коллективизации.

Надо быстро и решительно покончить с нашей замкнутостью и делячеством. Нужно усилить связь с комсомолом, шефским обществом и др. общественными организациями. В дорожном строительстве они могут принести большую пользу. Надо немедленно покончить со всякой косностью и всю работу по трудовинности проводить вместе со всеми общественными организациями. С шефскими обществами нужно договориться насчет использования на селе отпускников, едущих в деревню для проведения автодорожской работы. Городские коллективы Автодора должны взять шефство над деревенскими, — это должно стать ближайшей задачей автодорожских организаций.

Комсомол, по существу, никакой работы в дорожном и автомобильном строительстве не ведет. До сих пор отсутствует какая-либо связь между ним и обществом Автодор. Красиво де-



Вид улучшенной грунтовой дороги

кларировал на первом областном съезде представитель комсомола о тесном контакте с автодорожной общественностью, но на деле никакого контакта нет. Между тем, комсомол должен был и обязан выделить лучших товарищей для работы в отделениях и коллективах общества Автодор. Комсомол должен быть организатором ячеек Автодора в деревнях, колхозах, фабриках и заводах. При крепкой связи Автодора с комсомолом можно значительно оживить всю автодорожную работу на селе.

Коллективы должны добиваться постановки отчетов об их работе и участии в дорожном строительстве на бюро ячеек, открытых партийных собраниях, общих собраниях и пр.

Нужно немедленно же нам самим заняться проверкой того, насколько мы подготовились к участию в проведении трудовой дорожной повинности. Московский областной отдел Автодора сейчас специально посылает в округа и районы товарищей, которые займутся проверкой этой работы. Нужно оказать им содействие в выявлении „узких“ мест и вместе с ними устранить неполадки.

Надо добиться, чтобы пятилетний план дорожного строительства был бы доведен до каждого отдельного коллектива, члена Автодора и всей широкой советской общественности.

З. Леонов

УВЕЛИЧИМ ЧИСЛО КАМЕННЫХ КАРЬЕРОВ

ХОРОШАЯ постановка каменного хозяйства имеет колоссальное значение в дорожном деле, так как обеспечивает правильное выполнение плана дорожных работ.

У нас до настоящего времени совершенно не были организованы разведки каменных карьеров. Зачастую это вело к тому, что даже при наличии камня в местах строительства его привозили из других районов, удорожая, тем самым, стоимость дороги. Удорожание происходило не только при постройке, но и дальнейшей эксплуатации дорог, когда их приходилось ремонтировать.

Только недавно Цудортранс, наконец, рассчитался и поручил Трансземстрою совместно с автодорожным исследовательским институтом в Ленинграде произвести систематическое обследование на территории СССР каменных и гравийных карьеров, пригодных для снабжения дорожного строительства каменными материалами, с нанесением месторождений камня на карту.

После обследования будет составлен план разработки карьеров с применением максимальной механизации, употребляемой за границей, особенно в САСШ. К плану должны быть приложены экономические расчеты стоимости продукции для строительства и восстановления дорог, намеченных пятилеткой.

Предполагается, что уже в этом году удастся поставить опытные установки по разработке карьеров, а в 1930/31 г. приступить к широкой добыче каменных материалов для снабжения ими построек и капитального ремонта дорог.

Правильно поставленная разведка, в особенности местных карьеров, находящихся вблизи тех или иных трактов, безусловно откроет широкие перспективы для снижения стоимости не только постройки, но и эксплуатации дороги. Независимо от директив Цудортранса, в районах сплошной коллективизации места должны уделить этому вопросу сугубое внимание.

КАК ВЫПОЛНЯЕТСЯ ДОРОЖНАЯ ПОВИННОСТЬ

В СВЯЗИ с растущими требованиями сельского хозяйства и развитием автомобильного дела, СНК СССР предложил НКПС и Совнаркомам союзных республик добиться перелома в строительстве шоссейных дорог и обеспечить привлечение средств местного населения к дорожному делу.

Постановление Союзного Совнаркома еще раз подчеркнуло то значение, которое имеет для дорожного строительства трудовое участие населения.

Последнее обследование дорожных работ на началах трудовщины, произведенное инспекцией Цудортранса, установило ряд существенных недочетов, вызывающих опасение, что места не уделили трудовщины достаточного внимания.

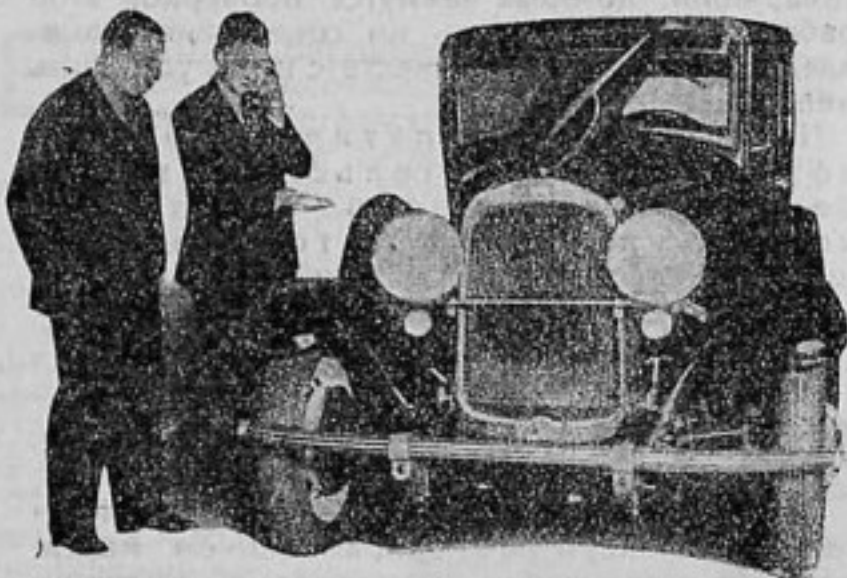
Так, например, было обнаружено, что гужевая трудовщина, предназначенная для дорожных работ, зачастую используется на хлебозаготовках, постройке изб-читален, больниц, школ и даже для перевозок ответработников. Трудовщина сплошь и рядом применяется на дорогах не-

соответствующих классов. Выяснилась также слабая подготовленность к работам технического персонала, а зачастую и полное его отсутствие. Как правило, почти не проводится общественная подготовка к трудовщине, и — что особенно показательно — даже местные организации Автодора не проявляют должной активности в этом деле.

Разумеется, что эти недочеты сказались на результатах дорожного строительства. В частности, вследствие слабой подготовки и отсутствия необходимого технического персонала, и без того плохие сельские дороги после работ на них в порядке трудовщины приходили в совершенно непроезжее состояние. Неудивительно, что и стоимость грунтовой дороги, построенной в таких условиях, получается крайне высокой и колеблется от 4 до 7 тыс. рублей за километр.

Идея трудового участия населения в дорожном строительстве должна быть всемерно популяризирована вовлечением общественных организаций и в первую очередь Автодора.

УПРАВЛЕНИЕ по ТЕЛЕФОНУ



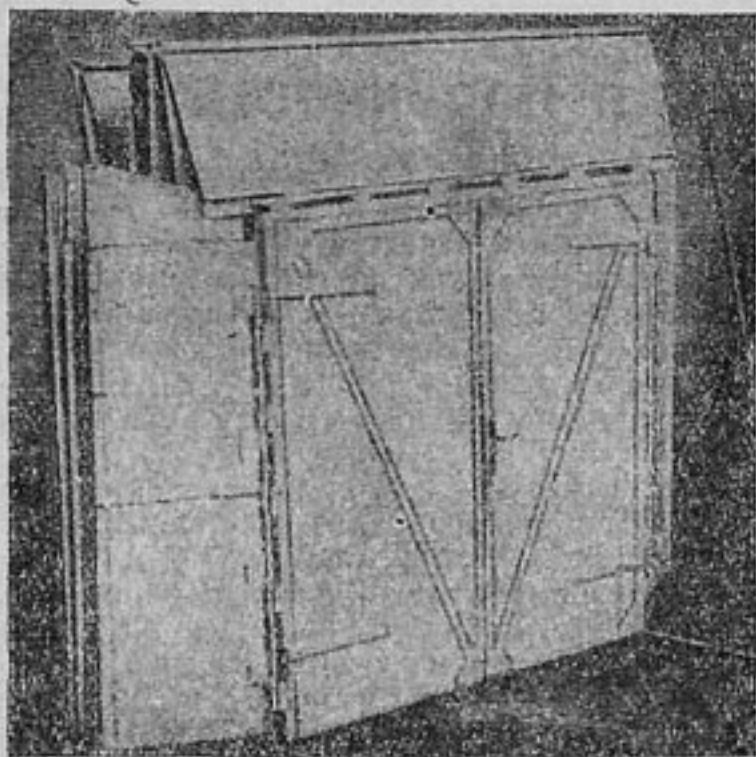
НЕДАВНО Г. Максвелл (работник „Вестингауз Компании“) демонстрировал на автомобильной выставке в Нью-Йорке автомобиль, управляемый без водителя, через телефон.

Посредством „электрического уха“ автомобиль может выполнять такие указания, как „Назад, пожалуйста“, „Дайте полный свет“ и другие. Однако, выполнение указаний всецело зависит от силы голоса командира.

СДВИГАЕМЫЙ ГАРАЖ

НЕМЕЦКИЙ инженер Строда сконструировал оригинальный сдвигаемый гараж. Такой гараж безопасен в пожарном отношении и очень прочен. С помощью простой рукоятки его можно легко сдвигать и раздвигать.

Строится этот гараж следующим образом: на стене укрепляется рама из углового железа, на



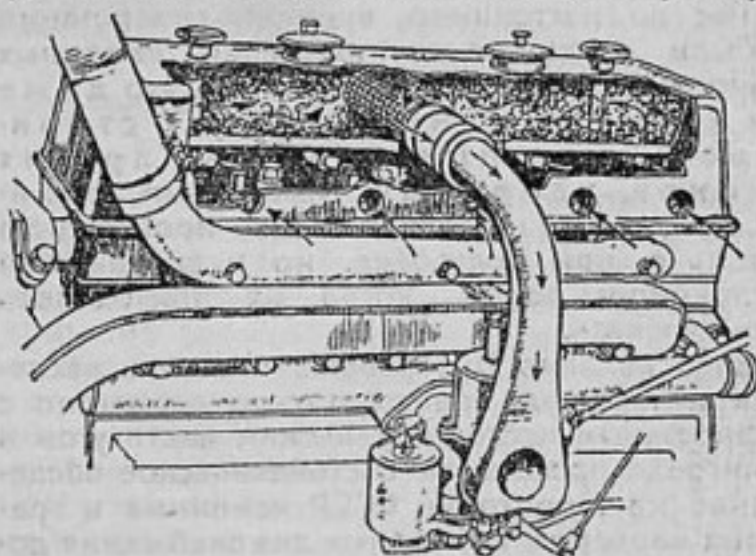
которой пристраивается продольная стенка, движущаяся на шарнирах. Каждые две продольные стенки держатся на одной стойке, движущейся при помощи роликов на U-образных рельсах. На этих же стойках держится и крыша, движущаяся на шарнирах; в развернутом виде она опирается на продольные стенки.

Внутри гаража устроено приспособление в виде гармонии для свободного движения отдельных стоек и продольных стенок.

ВОЗДУШНЫЙ ФИЛЬТР в КРЫШКЕ ЦИЛИНДРА

ОЧЕНЬ целесообразное применение крышки цилиндра, как воздушного фильтра, дано в новой шестицилиндровой машине „Моррис-Оксфорд“.

Крышки цилиндров у нее на несколько сантиметров выше обычного. Воздух всасывается через шесть боковых отверстий в крышке, благодаря чему одновременно достигается некоторое охлаждение находящихся поблизости свечей. Кроме того, спереди и сзади через устроенные в цилиндре каналы всасывается из картера теплый воздух. В качестве фильтра при-



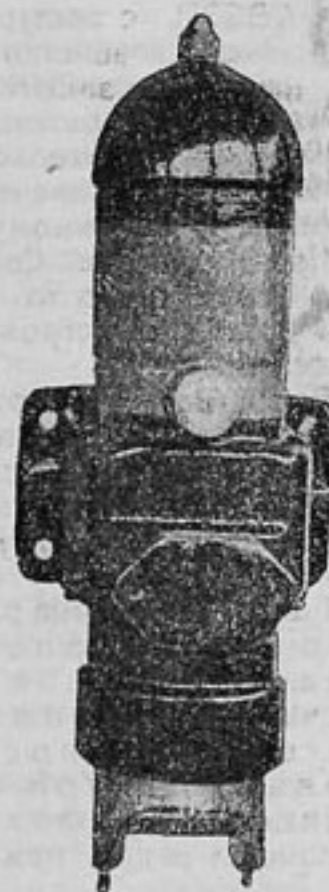
меняется конский волос, который достаточно намазывается воздухом, притекающим из картера, и задерживает мельчайшие частицы пыли.

ВОЗДУШНЫЕ АМОРТИЗАТОРЫ

СЖАТЫЙ воздух является самым лучшим поглотителем ударов, так как он пре расно сохраняет свою упругость, поглощая удары плавно и без толчков.

На снимке изображен воздушный амортизатор, наполняемый воздухом при помощи клапана, расположенного наверху цилиндра. Давление в цилиндре является упругой средой для поршня, который поднимается или опускается в зависимости от состояния дороги.

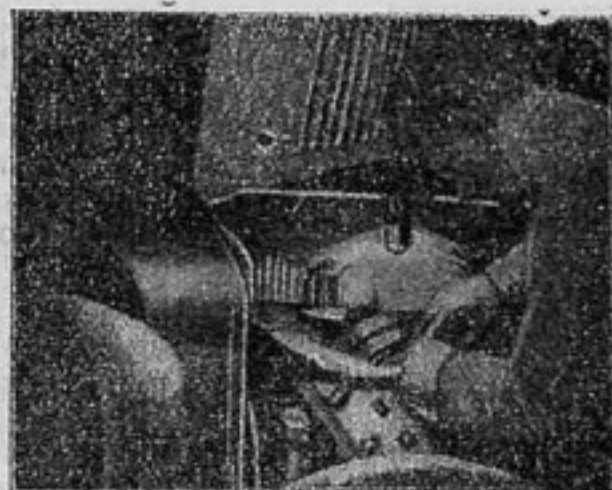
Воздушный амортизатор устанавливается между рамой и рессорами, что создает эластичную среду сжатого воздуха, предотвращающую передачу толчков через колеса на раму шасси.



ЛАМПА с МАГНИТНЫМ ЦОКОЛЕМ

ДЛЯ различных починков в автомобиле, которые необходимо производить в пути, очень часто требуется лампа (даже днем, если приходится подлезать под автомобиль). Чтобы было удобнее пользоваться лампой, она недавно сконструирована с магнитным цоколем. Лампа присоединяется к осветительной сети автомобиля; при включении тока цоколь намагничивается и лампа „прилипает“ к любой железной части автомобиля.

Свет можно направить в то место, где он именно нужен; при этом обе руки остаются свободными. Выключатель вделан в лампу, с



магнитным цоколем, которая может быть в течение очень долгого времени соединена с осветительной сетью автомобиля.

АВТОМОБИЛЬ-ТРАКТОР „FWD“

ЭТОТ автомобиль-трактор повышенной проходимости построен в Англии. На ровной дороге он везет 6 т полезного груза со скоростью 25—30 км в час и может еще тянуть за собой две или более прицепов общим весом до 10 т, но при соответствующем уменьшении скорости.

На плохих дорогах и бездорожья полезная грузоподъемность его снижается до 4 т.

Основное отличие его от других шестиколесных машин заключается в том, что все шесть колес являются ведущими, но передние можно включать или выключать по мере надобности, независимо от задних.

При движении по плохим дорогам и без дорог на колеса задних осей для увеличения проходимости надеваются специальные металлические ленты, в роде гусеницы.

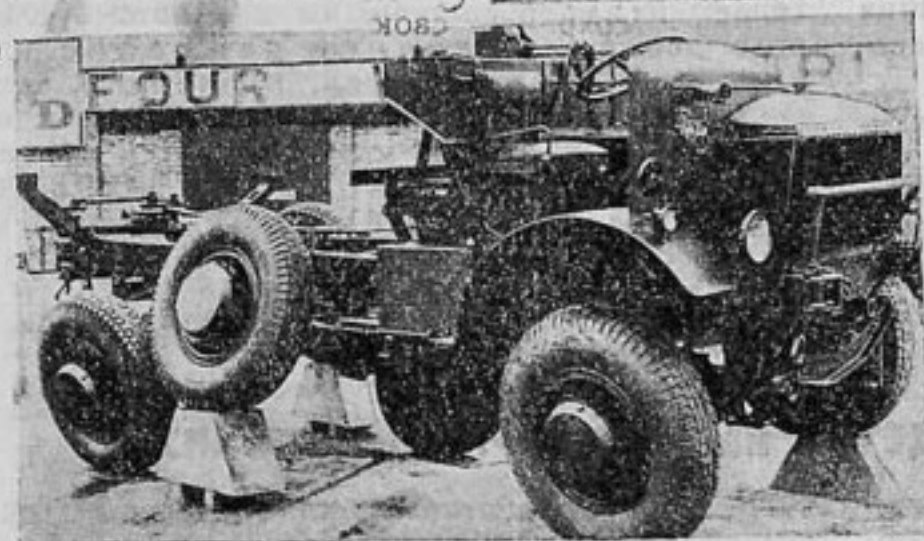
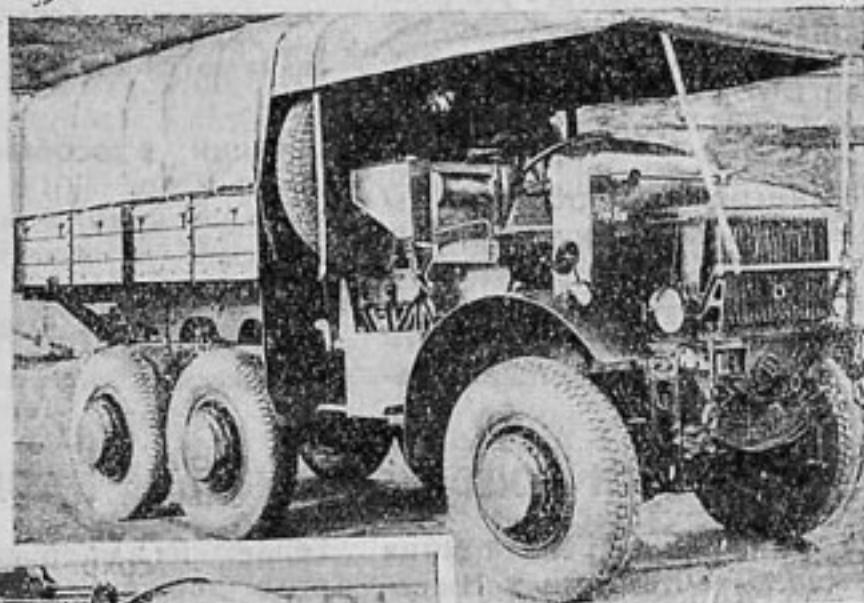
На колесах шины низкого давления — „баллон“, размера $42 \times 10,5$.

Для вытаскивания, в крайних случаях, самого себя и других автомобилей, прицепов и пр. из грязи, глубоких песков и т. д. автомобиль-трактор снабжен мощной лебедкой, приводимой в действие от его двигателя и развивающей силу тяги до 7,3 т.

Двигатель его 6-цилиндровый,

при 2000 оборотах в минуту дает мощность в 78 л.с.

На верхнем рисунке показан общий вид автомобиля-трактора „FWD“ типа RGT, а на нижнем — перекосы осей, допускаемые конструкцией подвески. Величина этих перекосов такова, что одно колесо может подниматься выше рядом стоящего на 305 мм без малейшего отражения этих перекосов на раме шасси автомобиля-трактора.



Несвоевременная доставка журнала — результат поздней подписки. Подпишитесь заблаговременно на журнал „За Рулем“, по возможности до 15 числа. Этим будет обеспечена аккуратная высылка издания.

ОБМЕНИВАЕМСЯ ОПЫТОМ

„УДАРНЫЙ“ ТЕМП

КРАСНОЯРСКАЯ окружная организация Автодора насчитывает около семи тысяч членов, из них 500 кружковцев.

Старшая группа кружка депо ст. Красноярск давно уже сдала теорию и уже много времени ждет практики. Это при ударном темпе подготовки кадров авторботников, при посевной кампании, когда в город прибывают машины и нет шоферов.

Некоторые из товарищей решили, что всякие ожидания будут тщетными и попросту разбежались.

В лице их окравтодор потерял хороших активистов, уже руководивших начинающими кружками.

Н. Я.

Красноярск

25 МИЛЛИОНОВ на ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

ДОРОГИ Северо-западной области в катастрофическом состоянии. 81% отвратительных дорог — яркий показатель местного дорожного бескультурия.

1930 г. должен явиться переломным в дорожном строительстве Ленинградской области. В этом году предполагается построить 911 км грунтовых дорог и 680 км шоссейных (вместо 148 прошлогодних). Помимо этого будет отремонтировано 4300 км старых дорог. Смета дорожных работ в текущем году составляет 25 млн. руб.

По пятилетке в Ленинградской области мы будем иметь новых 22 тыс. км оборудованных дорожных путей.

Выполнение плана дорожного строительства возможно в том случае, если в осуществлении его примут участие все заинтересованные орга-



Московские легковые извозчики при своей кассе взаимопомощи организовали коллектив Автодора и при нем автокружок. В кружке из 280 автодоровцев занимаются 250 ч. л. На снимке — группа извозчиков за учебой.

низации, в особенности кооперация, Колхозцентр и др.

Также крайне важно чтобы между облдортрансом и областным отделением Автодора была установлена тесная связь путем представительства и в практической работе.

А. М.

Ленинград

ГРУЗОВИКИ НОВОЙ СБОРКИ под НАВЕСОМ

НА-ДНЯХ в Вятку прибыла первая партия грузовых автомашин, выпущенных Нижегородским автосборочным заводом.

Машины находятся в настоящее время в эксплуатации и показали высокое качество советской сборки. Но вместе с этим городское хозяйство обнаружило полную непригодность к новому виду транспорта.

Отвратительное состояние мостовых и дорог, запущенных и давно не видавших ремонта,

делает их мало доступными для автомобильного движения; уличное движение никем не регулируется. Кроме того, беспечность и равнодушие коммунального отдела довели до того, что вопрос о гараже остается до сих пор не разрешенным, и прибывшие машины пока стоят под навесом.

Что же делает Вятский Автодор?

Б-ров

Павлов

СЕРПУХОВ СОБИРАЕТ СРЕДСТВА на ТРАКТОРНУЮ КОЛОННУ

СЕРПУХОВСКОЕ отделение Автодора в течение апреля развернуло кампанию по сбору средств на организацию тракторной колонны.

Коллектив Автодора фабрики „Красный Узбекистан“ вынес вопрос о тракторной колонне на обсуждение рабочих. Рабочие единогласно постановили отчислить 10% месячного заработка, что составило

1071 р. 96 к.; коллектив фабрики „Красный Текстиль“ собрал 50 р.

Серпуховское отделение предполагает усилить сбор средств на тракторную колонну и вызывает на соревнование Ногинский район, Тульский, Калужский, Тверской, Коломенский и Орехово-Зуевский округа.

Серпухов

М. Г.

НОВЫЕ МАШИННО-ТРАКТОРНЫЕ СТАНЦИИ

КОЛЛЕГИЯ Наркомзема ЗСФСР обсудила и одобрила представленный уполномоченным Трактороцентра план организации новых машинно-тракторных станций в Закавказьи.

Осенью начнется организация Ленинанканской станции в Армении и одной станции в Азербайджане.

На будущий год намечено построить 13 станций в Азербайджане и 5 станций в Армении. На Азербайджанских станциях будет сосредоточено 1685 тракторов (от 80 до 184 тракторов на каждой). Одна станция будет в зерновом районе, другая будет занята, главным образом, культурой кенафа, а остальные организуются специально в хлопковых районах.

В Армении три станции организуются в хлопковых районах и три в зерновых. На всех станциях будет сосредоточено 695 тракторов.

Наконец, в Грузии будут работать 10 станций с 950 тракторами.

Организация этих станций потребует подготовки 6 тыс. рулевых и 600 трактористов.

Машинно-тракторные станции будут огромным вкладом в дело реорганизации сельского хозяйства. Поэтому теперь же все общественные организации на местах должны, учитывая важность их организации, начать самую деятельную работу по мобилизации средств населения для постройки этих станций.

Баку

Руж

НЕ ЗАБАВА, а БОЛЬШОЕ, ПОЛЕЗНОЕ ДЕЛО

АВТОДОР в Коростене начал существовать с декабря 1928 года. Трудное было начало. Многие считали, что Автодор создается лишь для забавы. „Разве это дело,—говорили они,—кататься на поломанных автомобилях. Подумаешь организация!..“

Но голый протокольный лист первого заседания послужил толчком к большой полезной работе. В короткий срок актив ячейки с помощью журнала „За Рулем“ добился того, что коллектив вырос до 120 человек и объединил весь железнодорожный узел, а также городских рабочих и служащих.

В мае 1929 г. у нас уже был гараж с двумя „Фордами“, а в июне открылись курсы шоферов. Выпуск курсов дал 75% водителей 3 категории. И только тогда нас стали понимать.

Сейчас Автодор еще более расширил свою работу: переизбрано прежде бездействовавшее окружное бюро, организованы сельские коллективы, созданы курсы при военном ведомстве, где готовится кадр трактористов из красноармейского состава, организуем и мастерские, чтобы автодоровец умел не только крутить рулевое колесо, но и знал слесарное дело.

Большим тормозом нашей работы является отсутствие материальной поддержки со стороны местных профессиональных и общественных организаций. Плохо также и то, что старые спецы и отдельные хозяйственники не берут новых шоферов-автодоровцев на службу. Но ничего! Молодые автодоровские зубы перегрызут это упрямство и руки скоро завертят заветный бублик.

Коростень

Юрко Услок

АВТОПРОБЕГ по УЗБЕКИСТАНУ

УЗБЕКИСТАНСКИЙ Автодор организует первый республиканский автопробег.

Главная задача пробега — популяризация идей Автодора среди декханства, которое еще очень мало знает о существовании этого добровольного общества. На всех остановках будут устраиваться митинги и проводиться вербовка в Автодор.

Для окончательного выбора маршрута из Самарканда и Ташкента выехали рекогносцировочные партии.

Машины для автопробега дадут местные учреждения. Лучшие водители будут премированы.

Самарканд

Ал. Ветров

АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

Ярославль

Ярославский автозавод апрельскую программу выполнил на 100 проц. Выпущено 100 автомобилей.

В марте завод изготовил 74 автомобиля.

Минск

Размеры ассигнований на дорожное дело в этом году увеличены по сравнению с прошлым годом больше чем в 2½ раза.

План работ наступающего сезона намечает покрыть каменной одеждой свыше 600 км дорог, подготовить 1000 км под покрытие камнем в последующие годы, построить на этих дорогах необходимое количество деревянных мостов, отремонтировать 1063 км существующих шоссе и продолжать о тройку 4 крупных мостов по тсянского типа.

Удовлетворительно идет проектировка строительства. В этом году ни одна дорога не будет строиться без проекта. Значительная часть проектов уже утверждена и разослана на места.

Кара-Бугаз

Полугрузовик Амо выдержал испытание при пробеге через пески Красноводск — Кара-Бугаз. Первый опыт автомобильного сообщения через пески открывает большие перспективы перед пустынным побережьем Каспийского моря.

Коломна

На Коломенском заводе цех ФЗУ отремонтировал для колхозов подшефного района 4 трактора и 17 плугов. Работа производилась сверхурочно и в выходные дни.

Браковочный цех на отработанные деньги купил 5 тракторов, при чем из них 4 трактора для Коломенского района и 1 для Коровинского района.

Самарканд

Программа дорожного строительства в Узбекистане на этот год вместо прошлогодних 3 млн. руб. установлена в 15 млн. руб.

В наиболее важных хлопководческих районах Узбекистана в 1930 г. будет построено 300 км дорог улучшенного типа.

Б И Б Л И О Г Р А Ф И Я

Значительный рост периодической и непериодической литературы, посвященной вопросам дорожного, автомобильного и тракторного дела не позволяет рядовым работникам быть постоянно в курсе всех выходящих новинок и в полной мере использовать многие статьи и книги, могущие оказаться очень полезными для ознакомления с отдельными интересующими их вопросами. Кроме того, среди выходящей литературы попадаются иногда книги, не заслуживающие внимания или требующие указаний на имеющиеся ошибки или неправильности. Желая притти навстречу читателям, редакция „За Рулем“ с текущего номера вводит и в дальнейшем будет регулярно помещать отдел библиографии.

Редакция

„Машина в деревне“, „Совхоз“, „На стройке МТС“

ЖУРНАЛ „Машина в деревне“ представляет большой интерес для наших читателей в виду большого количества помещающихся на его страницах сведений о тракторах, их конструкциях, эксплуатации, обслуживании, и ремонте.

Большую пользу могут оказать сведения о ремонте. Так, в целом ряде номеров „Машина в деревне“ за 1929 г. были помещены, например, такие статьи: Устройство сварочного поста в ремонтных мастерских (№ 4), Нормирование ремонтных работ (№ 12), Ремонт подшипников (№ 6), Верстаки для ремонтных мастерских (№ 6), Ремонт блока и червяка (№ 5), Ремонт бака (№ 5), Ремонт задних полуосей (№ 5).

Из статей, посвященных тракторам, заслуживают внимания статьи: Газогенераторы (№ 11/2), Тракторные электроустановки (№ 4), Регулировка тракторных двигателей (№ 7), Автостетоскопы (№ 8), Приспособление для перекачивания горючего (№ 9), Уход за шариковыми подшипниками (№ 10), Ночная работа тракторов в Германии (№ 8), Испытание тракторов в Америке (№ 12).

Другой журнал „Совхоз“ (переименован в 1930 г. в „Социалистическая зерновая фабрика“), представляющий собой орган крупного государственного сельского хозяй-

ства, включает в себе меньше статей, посвященных вопросам техники тракторного дела, нежели „Машина в деревне“, но несмотря на это помещенные в нем статьи представляют большой интерес.

Из отдельных статей, полезных нашим читателям, следует указать на статьи: Работа транспортов в совхозе „Гигант“ (№ 4), Нормирование расов тракторов на внутрихозяйственном транспорте (№ 6), О типе ремонтной мастерской (№ 6), Рациональная организация тракторного хозяйства в зерносовхозах (№ 12), Учет пользования тракторами (№ 13), Механизация заправки тракторов (№ 13), Плохие дороги разрушают автотранспорт (№ 12), Способ определения расхода неросина при работе на тракторе (№ 6), Об оптимальности зерносовхозов, о величине участка и о дорожном строительстве (№ 13).

К указанным журналам следует присоединить начавший выходить в 1930 г. агротехнический журнал „На стройке МТС“, освещающий вопросы строительства крупного механизированного обобществленного сельского хозяйства на базе машинно-тракторных станций.

В появившихся за 1930 г. №№ 1, 2, 3 „На стройке МТС“ имеются следующие интересные статьи: И. Ройтерштейна „Тип ремонтной мастерской“, Орлова „О работе на автомобиле „Форд“ модели „А“.

Н. В. Брусанцев и М. В. Кашкаров — Военно-автомобильный транспорт

Изд. Воен. Акад. РККА. Москва, 1929 г. 232 стр. + 152 чертежа, схемы и фотографии. Цена 2 р. 75 к.

НАСТОЯЩАЯ книга знакомит читателей с вопросами военно-автомобильного транспорта. В заслугу авторам следует поставить удачное освещение военно-автомобильных вопросов как со стороны специальных, так и под углом зрения общетехнических задач, являющихся слабым местом нашей автомобильной деятельности.

Достаточно указать, что в рассматриваемой книге в отдельную главу выделен вопрос о приспособлениях для выполнения погрузочно-разгрузочных операций. Этому вопросу в нашей общетехнической и технической литературе до сего времени уделялось слишком мало внимания, несмотря на всю его важность с точки зрения наивыгоднейшего использования автотранспорта. Далее следует указать на главы, посвященные анализу основных типов

машин, применяемых для несения службы в армии (автомобили легковые, грузовые, повышенной проходимости, специальные, тракторы и тягачи, мотоциклы).

Весьма полезными мы считаем главы „о способах и условиях механического транспортирования грузов по обыкновенным (не колежным) путям“ и о принципах конструкции автомобилей.

Серьезное внимание уделено эксплуатации автомобильного транспорта, где исследуются причины, влияющие на производительность работы автомашин, даются измерители работы, нормы расхода эксплуатационных материалов, приводится расчет количества машин, необходимых для выполнения перевозок и дается понятие о себестоимости автомобильных перевозок.

Заключительные главы посвящены автомобильной службе в армии в мирное и военное время.

В общем книга должна быть признана полезной для работников Автодора.

Я. Г.

Книги, поступившие в редакцию на отзыв

Проф. В. С. Наумов — Расчет двигателя внутреннего сгорания. Стр. 47. Ц. 45 к. Гиз.

К. Шувалов — Машинно-тракторно-конные станции и колонны. Стр. 79. Ц. 12 к. Изд. Гиз.

Ал. Швер — Работа тракторных колонн. Стр. 48. Ц. 10 к. Изд. Гиз.

Инж. А. Назаренко — С чего и как начинать улучшение дорог. Стр. 32. Ц. 5 к. Гиз.

В. Проценко — Хочешь трактор, собирай кости и крапиву. Стр. 59. Ц. 10 к. Изд. „Московский рабочий“.

А. И. Анохин — Трактор в дорожном строительстве. Стр. 61. Ц. 20 к. Изд. Гиз.

В. З. Есин — Какую пользу дает трактор. Стр. 44. Ц. 12 к. Изд. Гиз.

Главное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта — Трудовая дорожная повинность, ее организация и проведение. 2-е допол. изд. Стр. 112. Ц. 15 к. Изд. Транспечать НКПС.

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“