

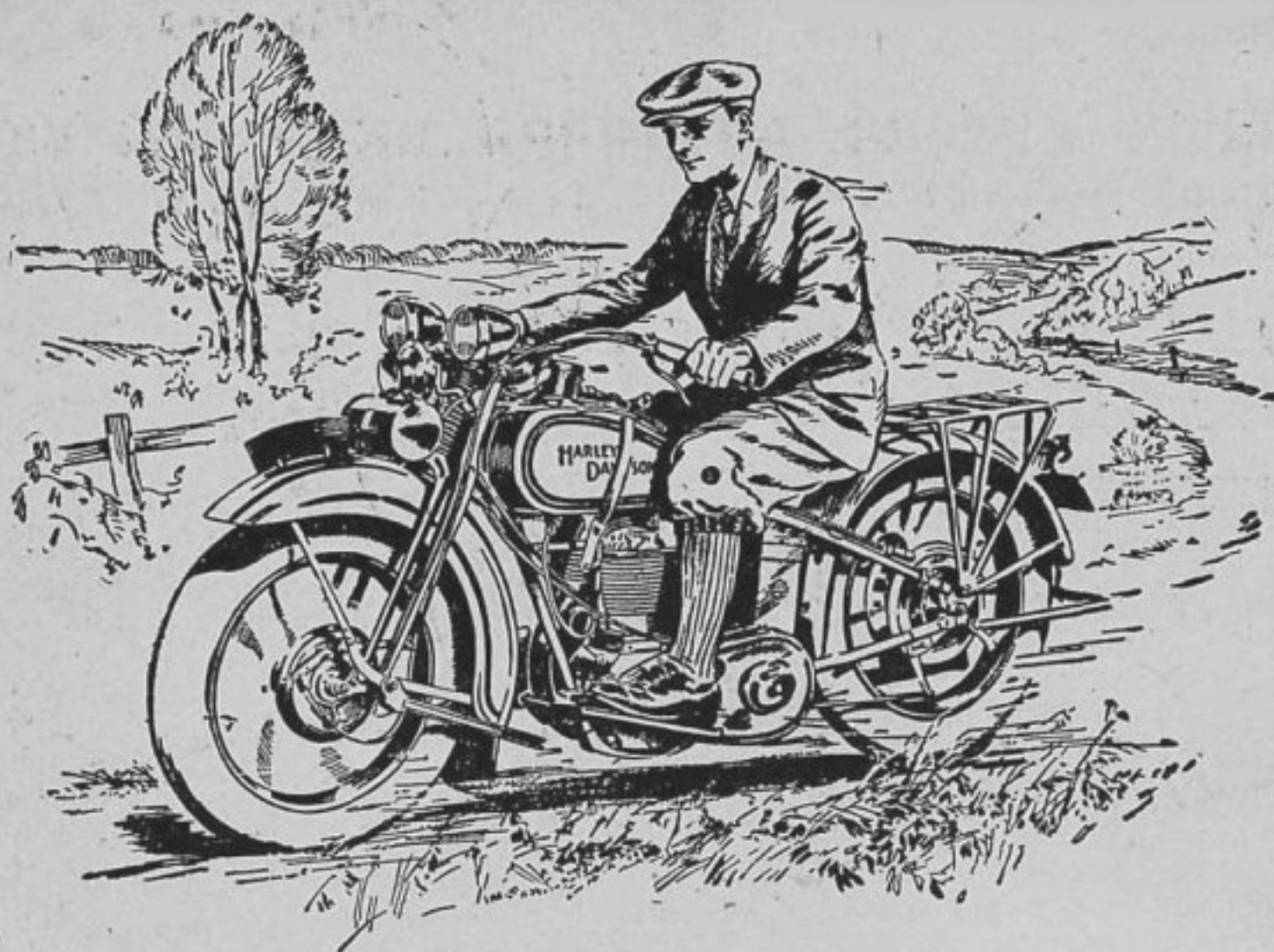
1930

13

ЗА РУЛЁМ



АРХ. ИЛЛ. О. В. О. «СОВЕТСКИЙ»



ВСЕМИРНО ИЗВЕСТНЫЙ ОДНОМЕСТНЫЙ МОТОЦИКЛ ХАРЛЕЙ-ДЭЙВИДСОН 30-50!

Хотя этот мотоцикл легкого веса, но он построен так же солидно, как и двухместный «BIG TWIN». Он сконструирован для одного ездока. Делает повороты при скорости одной мили в минуту. Обладает достаточной мощностью для езды по самым плохим дорогам. Доступ к мотору мотоцикла «30-50» весьма удобен. Все части одноместного мотоцикла, изображенного на рисунке, можно заменять соответствующими частями «BIG TWIN» в 700 см, за исключением мотора. К новым усовершенствованиям моделей 1930 года принадлежат следующие: двойной прочности рамы, кованные в штампах передние вилки, более крупные шины, кованные ободья с желобами. Резервуары более широкого и короткого размера, секретный замок, улучшенная муфта сцепления и большего размера передний тормаз.

Одноместный мотоцикл «30-50» крупного

размера, солидно построенная машина, чрезвычайно экономная в расходе горючего и масла. Конструкция настолько проста, что каждый может очень легко управлять ею и обслуживать ее механизм.

Если вы желаете иметь легко управляемый, исключительно одноместный мотоцикл, приобретите Харлей-Дэйвидсон «30-50».

Мотоцикл
Big Twin
с боковой
коляской
модели
1930 года,

для тяжелой службы и плохих дорог — вне конкуренции.



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

HARLEY-DAVIDSON

MOTORCYCLES

МИЛЛИОН ЧЛЕНОВ АВТОДОРА ШЛЕТ XVI СЪЕЗДУ ВЕЛИКОЙ ЛЕНИНСКОЙ ВКП(б) ПЛАМЕННЫЙ ПРИВЕТ!



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕРОССИЙСКОГО О-ВА
«АВТОДОР»

Третий год издания
Редколлегия: А. Брагин, Н. Беляев,
В. Дмитриев, М. Кольцов, Н. Осин-
ский, М. Презент, проф. Е. Чудаков

ОГЛАВЛЕНИЕ

Итоги пленума	1
За 15 дней	2
И. ФЕЛЬДМАН.—Чем может гордиться Чувашская АССР	3
Второй расширенный пленум Цент- рального Совета Автодора	4
Эмиль КРОТКИЙ.—Шайтан-арба	15
Английские трехосные автомобили	16
Ник. ВАСИЛЬЕВ.—За мотолодки и глиссеры!	18
Дороги и автомобили во всем мире	19
Инж. М. КАЛИТА.—Клинкер	20
Проф. Е. А. ЧУДАКОВ.—Устройство автомобиля	23
На фронте автостроительства	25
Автодорожный экран	26
Мировые автомобильные рекорды	28
Обмениваемся опытом мест	29
Техническая консультация	31
Библиография	32
На обложке — Узбек-тракторист в совхозе им. Сталина. Фото А. Шайхета	

Центральный Совет Автодора—Москва,
Садово-Кудринская, 17; тел. 4-96-15

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 Ру-
лем“: на год—2 долл., 6 м.—1 долл. 25 ц.

ИТОГИ ПЛЕНУМА

ЗАСЕДАВШИЙ в течение 5 дней расширенный пленум Центрального Совета Автодора проделал огромную работу. Всероссийский съезд Автодора, предполагавшийся к созыву весной этого года, по различным обстоятельствам был отложен и пленуму пришлось фактически выполнять работу съезда. Пленум заслушал доклады по всем важнейшим вопросам автодорожной работы. Резолюции пленума дают обильный материал для проработки и направления деятельности Автодора на местах.

Пленум заслушал доклад т. А. М. Лежавы об итогах и перспективах деятельности Автодора.

Тов. Лежава неоднократно подчеркивал, что Автодор есть организация общественная и только по линии общественной инициативы, самодеятельности и охвата общегосударственных интересов должна идти работа общества. Отменяя опасность замыкания отдельных организаций в круг узких интересов учебы или коммерческой деятельности, докладчик на ярких примерах иллюстрировал широкое поле применения автодорожной инициативы.

Большое место уделил пленум дорожному вопросу. Доклад Главдортранса и доклад дорожной секции были выслушаны с большим вниманием. Разгоревшиеся прения явственно показали, что борьба с бездорожьем на данном этапе деятельности общества — главная задача. Большая работа проделана пленумом и в разработке вопросов автостроения и проблемы кадров.

Подводя итоги прошедшему пленуму, нужно отметить напряженный и деловой характер его работы и ту активность, которую проявляют отдельные автодорожные организации на местах. Препятствия в работе Автодора огромны. Тут и равнодушие хозяйственных, партийных и общественных организаций, и новизна дела, и, главным образом, отсутствие кадров. На работу в Автодор, как сообщили некоторые делегаты, партийные и общественные организации выделяют товарищей, показавших себя неспособными ни на какую другую работу.

Это безобразие надо самым решительным образом устранить. Автодор, выходящий сейчас на передовые позиции хозяйственного строительства, должен быть укреплен сильными работниками, и это, как показала практика отдельных районов, дает чрезвычайно благоприятные результаты для хозяйственного развития этих районов.

Пример чувашских автодорожцев, сумевших организовать аэросанное и глиссерное сообщение в отсталой республике, должен служить ярким доказательством важности автодорожной работы.

Особенно интересным было выступление на пленуме представителей комсомола. Признавая, что комсомол до сих пор недостаточно оценивал работу общества, они заверили пленум, что отныне передовым отрядом автодорожцев, ведущих борьбу на автомобильном и дорожном фронте, будут комсомольцы. Автодорожные организации на местах должны будут на практике проверить конкретное выполнение данных обещаний.

На основе решений пленума вся автодорожная масса должна энергично участвовать в работе по „превращению нашей отсталой страны в страну металлическую, в страну автомобилизации, в страну тракторизации“.

ПРИВЕТ ТРАКТОРНОМУ ГИГАНТУ!

16 ПАРТИЙНЫЙ съезд и с ним вся советская страна получили от сталинградских пролетариев прекрасный подарок — своевременный пуск гигантского тракторного завода.

Темпы, которыми строился тракторный завод, вызвали восхищение всей советской общественности и являются блестящим доказательством реальности лозунга „догнать и перегнать капиталистические страны“. Мы надеемся, что темпы работы сталинградского завода не отстанут от темпов Сталинградского строительства.

Каждые шесть минут — трактор, — таково задание тракторному заводу. Сталинградские пролетарии добьются того, что именно шесть минут, а не 7 и не 8 будут интервалом между выпуском тракторов. Но для этого им нужна широкая помощь всей страны и, в первую очередь, автодорожской общественности. Автодорожские коллективы на предприятиях, снабжающих Сталинградский тракторный завод, должны связаться с автодорожскими коллективами на самом заводе и общими усилиями добиться бесперебойного снабжения завода всем необходимым. Забота о сталинградском тракторном заводе должна занять видное место в работе Автодора.

ВНИМАНИЕ КЛИНКЕРУ!

Мы хотим вернуться к теме, которая покажется нашим читателям старой. Многие еще помнят широкую кампанию печати по вопросу о клинкере, поднятую в прошлом году. Скромный клинкер должен был, по мнению газет, произвести революцию в нашем дорожном хозяйстве. Наша пресса настолько яростно описывала громадные преимущества клинкера, что у читателя невольно рождался вопрос, почему до сих пор не уделяли внимания этому важному делу. Общественное мнение настойчиво требовало немедленных мер по налаживанию в широком масштабе клинкерного производства.

Эта кампания, как и многие другие, быстро отшумела. Кое-где промелькнули кисло-сладкие статьи насчет того, что, мол, клинкер перехвалили, что это очень дорогой способ замощения, что это не новость, что в Черниговской губернии его давно применяют и т. д. То, что клинкер не „новость“ было почему-то главным аргументом его противников.

Под Москвой, на Ленинградском шоссе, в результате шумихи было все же замощено клинкером десятка два метров шоссе. Прошел год. В нашем дорожном строительстве снабжение

клинкером уже не пользуется прежней газетной популярностью. Наша печать два раза на одну и ту же тему писать не любит, а дорожники, довольные тем, что их никто больше не беспокоит, о клинкере забыли. А между тем, опытный участок на Ленинградском шоссе показывает себя с самой лучшей стороны. Рядом находящийся гудронированный участок шоссе начинает разрушаться, а клинкер в прекрасном состоянии и не требует никакого ремонта.

Отдельные специалисты указывают, что в пределах Московской области имеются значительные запасы клинкерной глины. Мы имеем сведения, что в Нижегородской области приступлено к значительному расширению существующего небольшого клинкерного завода. Но все это носит случайный характер.

Автодор должен взять на себя инициативу широкой популяризации клинкера. Достоинства его никем не оспариваются. Задержка лишь в отсутствии должной инициативы и толчка извне.

АВТОДОР—на УЛИЦУ!

Тов. Лежава на расширенном пленуме Автодора очень ярко доказывал необходи-

мость для автодорожцев общественной самодеятельности и инициативы. В качестве примера для приложения инициативы т. Лежава привел московское уличное движение. Он указывал, что автодорожцы не могут быть равнодушными к тому хаосу, который царит на московских улицах.

Увы, московские автодорожцы оказались к этому совершенно равнодушными. И не спроста в дни заседания пленума газета „Вечерняя Москва“ по собственной инициативе собрала представителей всех заинтересованных ведомств и общественных организаций, шоферов и пешеходов на совещание по урегулированию уличного движения. Во время перерыва делегаты с возмущением и удивлением прочитали, что на это совещание были приглашены представители каких угодно учреждений, кроме Автодора.

Это свидетельствует не о злом умысле редакции, а о том, что Автодор настолько мало проявляет себя в этой области, что о нем в редакции невольно „забыли“. В дальнейшем, представителей Автодора все же пригласили, но приведенный случай — лишнее доказательство, что в этой области не все благополучно. Московские автодорожцы должны наверстать упущенное и усиленной энергией загладить свою бездеятельность в области уличного движения. Мы твердо рассчитываем, что указания т. Лежавы будут выполнены как конкретное задание.

20 июня 1930 г.

Н. Б.



Первый трактор Сталинградского завода после спуска с конвейера

ПРОИСХОДЯЩИЙ XVI ПАРТИЙНЫЙ СЪЕЗД ПО ТЕЗИСАМ Т.Т. КУЙБЫШЕВА И ЯКОВЛЕВА ПОДВЕРГНЕТ ОБСУЖДЕНИЮ ВОПРОСЫ АВТОТРАКТОРНОГО И ДОРОЖНОГО ДЕЛА. УЧИТЫВАЯ ЧРЕЗВЫЧАЙНУЮ ВАЖНОСТЬ ЭТИХ ВОПРОСОВ ДЛЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ВСЕГО НАШЕГО ХОЗЯЙСТВА, РЕДАКЦИЯ „ЗА РУЛЕМ“ С ИСЧЕРПЫВАЮЩЕЙ ПОЛНОТОЙ ОСВЕТИТ В ОЧЕРЕДНЫХ НОМЕРАХ ЖУРНАЛА РАБОТУ И РЕШЕНИЯ СЪЕЗДА ПО АВТОТРАКТОРНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ И ДОРОЖНОМУ ДЕЛУ.

И. Фельдман

ЧЕМ МОЖЕТ ГОРДИТЬСЯ ЧУВАШСКАЯ АССР

К десятилетию республики

ЕСЛИ во всех областях техники мы, получив в наследство от царизма нищую, полуварварскую, некультурную страну, либо сильно отстаем от заграницы, либо приближаемся на отдельных участках к достижениям американской и западно-европейской техники, то есть все же одна область, в которой, — и это мы можем смело сказать, — мы перегнали и Запад и Америку — это область аэросанного строительства.

Аэросани — совершенно новый, выросший в наших своеобразных условиях вид механического транспорта, незаменимый в нашей стране с ее снежными зимами, с ее гнетущим бездорожьем, которое в зимний период отрывает от центра и друг от друга громадные районы Союза.

Аэросани — гордость советской техники, ее подлинное детище, призванное к жизни волей и творческими усилиями советских конструкторов и рабочих.

Аэросани — советские снегоходы — обнаружили свои высокие технико-эксплуатационные данные в целом ряде пробегов по СССР, организованных в прошлом Осоавиахимом, а в последние годы Автодором, и в особенности в большом кольцевом походе 1929 г. по маршруту: Москва — Кострома — Ярославль — Вятка — Пермь — Ижевск — Чебоксары — Н. Новгород — Москва — общим протяжением около 4000 км. Однако эти походы сыграли по преимуществу агитационно-пропагандистскую роль, показав населению районов, через которые сани проложили свой путь, что они не плод воображения, не забава, а вполне серьезное, достойное темпов социалистического переустройства страны средство передвижения.

Конечно, одних пробегов было бы мало для того, чтобы обеспечить аэросаням возможность быстрого внедрения в наше народное хозяйство. Находились скептики, не верившие в рентабельность, в экономичность этого нового

рода транспорта. „Пробег — это парад“ — говорили они. „А вот вы поставьте ваши аэросани в условия нормальной эксплуатации, а потом с карандашиком в руках подсчитайте что получится, и вы увидите, что „овчинка не стоит выделки“.



Аэросани Цаги, работавшие с точностью часового механизма на 1-й аэросанной линии в Чувашской республике

Вызов был принят аэросанной секцией Автодора. Нашелся и плацдарм для этого ответственного опыта: Чувашская Автономная Социалистическая Республика, правительство которой очень чутко реагирует на всякого рода начинания в области внедрения в советский обиход новых видов механического транспорта (аэросани, глissеры и т. п.). Без долгих разговоров, без бюрократической переписки и

проволочек взялся за дело организации первой в СССР, вернее первой в мире регулярной

аэросанной линии (на участке Чебоксары — Канаш) наркомвнудел ЧАССР т. И. Степанов, горячий энтузиаст-автодоровец. Взялся энергично, и при помощи Центрального Совета Автодора и Цаги организовал зимой 1929/30 г. регулярные аэросанные рейсы между Чебоксарами и Канашем.

И что же? Линия не только работала с точностью часового механизма, позволив с невиданной в этих краях скоростью покрывать снежные пространства, но (и это особенно важно) не только не причинила убытка, а дала даже не большую прибыль.

Чувашский опыт блестяще удался, показав воочию, что аэросани должны найти и найдут себе полное и целесообразное применение в Советском Союзе.

Чувашские товарищи своей инициативой и энергичным подходом к делу, которое сказывается не только в организации аэросанной линии, но и в их новом начинании — организации летом этого года в ЧАССР трех постоянно действующих глissерных линий — заслуживают похвалы всей советской страны.

ВТОРОЙ РАСШИРЕННЫЙ ПЛЕНУМ

С 5 ПО 10 ИЮНЯ в Москве состоялся 2-й расширенный пленум Центрального Совета Автодора с участием представителей республиканских, областных и местных организаций.

Пленум заслушал и обсудил доклады ЦС Автодора о проделанной работе (А. М. Лежава), информацию о современных тенденциях американской автопромышленности (В. В. Осинский), доклады Ивановского (т. Новиков), Нижегородского (т. Кудрыс), Северо-Кавказского (т. Гомеров) и Дагестанского (т. Черкашин) отделений, доклад о дорожном деле (Ф. Я. Лавров) и со-

доклад дорожной секции (т. Пересветов), доклад Цудортранса о развитии автотранспорта в разрезе пятилетнего плана (В. А. Кононов), доклад ВАТО об автотракторном строительстве (С. И. Мозголов), содоклад автомобильной секции (профессор Е. А. Чудаков), доклад о кадрах (М. С. Баглаев) и содоклад Наркомтруда (т. Фридман), о новом уставе Автодора (В. Ф. Дмитриев). В заключение пленум выбрал новый состав ЦС общества.

Резолюции, принятые пленумом, будут изданы отдельной брошюрой. Мы даем здесь основную информацию о главных выступлениях на пленуме.

АВТОДОР — ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ

Речь т. А. М. Лежавы

Этапы первых трех лет

АВТОДОРОВСКОЕ движение возникло тогда, когда широкая общественность впервые почувствовала тревогу за наш безрельсовый транспорт, когда она начала осознавать, что в условиях наших непроходимых дорог невозможна успешная реконструкция на-

родного хозяйства. И только тем, что эта тревога стала все глубже проникать в недра рабочего класса, можно объяснить необычайный успех автодоровского движения, которое в первое же полугодие дало огромный приток в 20 тысяч членов, а затем, разрастаясь все шире и глубже, выросло к нашим дням в миллионное общество.



Тов. А. М. Лежава, вновь избранный председателем ЦС Автодора
Фото А. Шайхета

За эти три года внутри автодоровского движения произошли колоссальные сдвиги как в характере самих проблем, так и в их трактовке. Общество начало свою идейную работу со статей т. Осинского под общим названием: „Российская телега или американский автомобиль“, вызвавших большие отклики во всей стране. Тогда приходилось впервые доказывать, что замена телеги автомобилем — не неосуществимая мечта, как это казалось очень многим,

а историческая необходимость. И тогда же начались первые споры о том, с чего начинать, — с автомобиля или с дороги. От этих общих споров и разговоров общество перешло к разработке целого ряда технических вопросов, непосредственно связанных с внедрением у нас автомобиля. Вопрос о типе нужной нам машины, вопрос об упорядочении импорта, вопрос о лучшей из конкурирующих на мировом рынке марок, а также вопросы эксплуатации — все это выплывало, как первая волна автомобильных идей.

Следующий этап — это зарождение в центре и на периферии кружков курсов с непрерывной заботой о добывании захудалых автомобилей для учебы. Затем — организация пробегов, возбуждавших ряд новых вопросов и задач. Вокруг общества начинают группироваться крупные специалисты автомобильного дела, теоретики и практики. Вопросы автомобиля и дороги начинают захватывать все новые круги, они проникают на заводы, на фабрики, на предприятия и рождают в широких рабочих массах все больший интерес к автодоровскому движению. Тогда же организуются секции и вместе с автомобилем и дорогой проникают идеи моторизации и второстепенного механизированного транспорта: мотоциклетного, водомоторного и аэросанного. Вокруг каждой секции группируется актив, который начинает вникать в целый ряд новых вопросов и задач, связанных с моторизацией безрельсового транспорта.

Вопросы советского автостроения, выходя из подготовительного периода, реализуются в Нижегородском автогиганте, контуры которого растут и расширяются в связи с бурным ростом народного хозяйства и все более глубоким проникновением в нашу страну идей автомобилизации.

В чем мы отстаем?

Если теперь взять всю сумму вопросов, охваченных автодоровским движением, и сравнить их практическое оформление с теми требова-

ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА АВТОДОРА



Трактор стал новым участком работы Автодора

ниями, которые к нам пред'являет народное хозяйство, то мы можем констатировать, что начинаем все больше отставать от жизни, от ее требований. И любопытнее всего, что отстают именно крупнейшие автодорожные центры — Ленинград и Москва.

Возьмем хотя бы вопросы малолитражного водного транспорта, приобретающего все большее значение в связи с целым рядом хозяйственных задач. Что же мы видим? Ленинградский Автодор, сидящий под боком у наиболее развитого машиностроения и у обильных водных путей, палец о палец на ударил, чтобы вопрос о водном моторе практически поставить и разрешить.

Далекий Чувашский Автодор может с гордостью сказать, что он, находясь у небольшого клочка Волги, опередил в этом вопросе все автодорожные организации Союза. Чувашский Автодор первый организует регулярные рейсы глиссеров; он же является пионером в области внедрения азросанного транспорта. Регулярно, в течение четырех месяцев этой зимы, Чувашский Автодор поддерживал азросанные рейсы на протяжении

80 км. Он поставил дело так, что новый неисследованный способ сообщения в первый же сезон себя оправдал и технически и экономически. На будущую зиму чувашцы ставят семь азросаней, они организуют акционерное общество, они пускают по водам глиссеры. Одним словом, люди открывают целую страницу в практическом применении и постановке водомоторного и азросанного транспорта.

А вот за это же азросанное дело взялись архангельцы и у них оно „замерзло“ на первых же шагах.

На этих двух примерах мы видим, как при приложении общественной энергии и инициативы можно наше дело поставить и поднять. А ведь эти проблемы — не шуточные, ведь эти опыты решают коренные вопросы новых моторизованных видов сообщения в таких местах, где сообщение замирает на полгода. Сейчас там жизнь, кипуче развиваясь, требует, чтобы эти новые виды транспорта приобрели широчайшее применение и развитие, ибо там судьба этих видов сообщения связана с хозяйственным и культурным развитием целых областей.

Жизнь выдвигает новые участки работы

Автодорожное движение, охватывая ряд проблем, столкнулось и с пожарным делом. Автодору пришлось включить и это дело в сферу своего влияния. Пожарная оборона страны, в условиях обострившейся классовой борьбы, в условиях перехода сельского хозяйства на

коллективные индустриальные рельсы, потребовала перехода от примитивных форм пожаротушения к механизированным средствам борьбы с огнем. Пожарное бюро Автодора здесь сыграло значительную революционизирующую роль. Оно заставило и руководящие

органы и общественность обратить внимание на этот вид автомобилизации, оно сдвинуло это дело с мертвой точки.

Я должен также остановиться на вопросе о нашей работе по линии тракторизации сельского хозяйства. Мы в Центральном Совете долго колебались и отвергли постановку вопроса относительно того, зачем нам заниматься трактором, когда у нас и без того хватает работы. Однако, жизнь в лице наших местных организаций, местных работников, приезжавших сюда, молодежи, давила на нас и надала до такой степени, что мы должны были уступить и включить тракторы в планы нашей работы, но, конечно, тракторы не как орудия сельскохозяйственного производства. Это не в нашей компетенции.

Перед нами был поставлен и другой вопрос: нам доказывали и блестяще доказали, что нет

грамотных трактористов, машины ломаются и портятся, а бороться с этим — наше дело; ведь мы обучаем управлять автомобилем и наши кружки должны быть направлены к тому, чтобы учить управлять трактором, беречь трактор, а также затрагивать вопросы о ремонте, запасных частях и т. п. Все это такие родственные операции, которые никому так не близки, как нам, и никто кроме автодорожской общности не может прийти здесь на помощь.

Мы поставили перед собой эту задачу, организовали специальную секцию, которой поручили заниматься этим делом. Дело это новое, думаю, что наша тракторная подсекция похвалиться большими достижениями еще не может. Тут предстоит, особенно местным автодорожским организациям, гигантская работа и она не будет оторвана и разделена от работы над автомобилем.

Основное внимание дороге!

Разрешите перейти к вопросам дорожным. Автомобиль и дорога. Конечно, по-нашему, по-марксистски, вопрос об автомобилизации, о вне-

дрении автомобиля предпринимает уже и вопрос о дороге. Поговорить о том, в каком состоянии находятся наши дороги, не приходится. Вы, я думаю, на своих боках, в особенности те из товарищей, которые живут ближе к негородским местностям, да, вероятно, и большинство живу-

щих в городах, хорошо знаете и прочувствовали

это на своих собственных ребрах. Но мало знать на ребрах, надо сознать то, что страдают не только ребра, а и нечто более существенное и серьезное — наши хозяйственные интересы. Тут похвастаться какими-нибудь точными расчетами никто не может, но я думаю, что совершенно основательно исчисляются миллиардами убытки, которые несет советское хозяйство от этого бездорожья.

С бездорожьем связана телега и отвратительный транспорт. Задача это чрезвычайно трудная. Поэтому Автодор одновременно поставил вопрос и о дорогах. Вопрос о дорогах обслуживался специальным аппаратом, специальной организацией в составе Центрального Совета — дорожной секцией. Задачи ее — выяснить состояние дорог, выяснить мыслимые в наших условиях меры и методы воздействия на дорожное строительство, чтобы при минимальных затратах, с использованием последних достижений европейской и американской техники, получить возможно большую сеть дорог и как можно скорее.

Для нас ясно, что мы уже начинаем строить и выпускать автомобили гораздо раньше, чем

мы приготовим дороги теми способами и методами, которые делались до сих пор. Перед нами встала задача созвать всесоюзный съезд дорож-

ных работников. Как вы знаете, этот съезд состоялся в 1928 г. — многолюдный, чрезвычайно интересный, давший очень ценные результаты, поднявший широкий интерес к дорожной проблеме и оказавший громадное влияние на последовавшее затем новое дорожное законодательство.

В дальнейшем мы ставили це-

льный ряд вопросов по осуществлению всех тех заданий и наметок, которые были даны как съездом, так и законодательством для работы над дорожным хозяйством. В первую очередь, конечно, бросилось в глаза, что без механических средств заниматься египетскими методами устройства дорог, как этим занималась старая Россия, мы не можем. Встал вопрос о создании промышленности, производящей дорожные агрегаты, дорожные машины, дорожные инструменты. До какой степени мы и в этой области отстали, вы можете видеть из того, что с 1927 по 1928 год эти важнейшие вопросы были сформулированы и поставлены, а практическое их решение только лишь начинается.

Возьмите многих из наших промышленников, руководящие верхушки, много ли среди них людей, которые до сих пор отдают себе ясный отчет, что наивно думать, будто можно заставить промышленность двигаться вперед высокими темпами, игнорируя предприятия, производящие дорожные машины. В первую очередь по многочисленным десяткам и тысячам километров грунтовых дорог приходится возить сырье для промышленных предприятий. Уже теперь



...Мы будем через год иметь массу автомобилей и будем ломать их из-за бездорожья

больно бьет нашу промышленность бездорожье. И вот получается такая картина: мы будем через год иметь громадное число наших автомашин и будем их ломать из-за бездорожья.

Нетерпимое положение заставляет каждого автодорожца на всех перекрестках кричать

о проблеме машиностроения для дорожного хозяйства. Это — важная проблема. Чем мы беднее дорожными машинами, тем рациональнее должны их эксплуатировать. Однако похвалиться этим не могут наши дорожные органы — простои машин у нас еще очень велики.

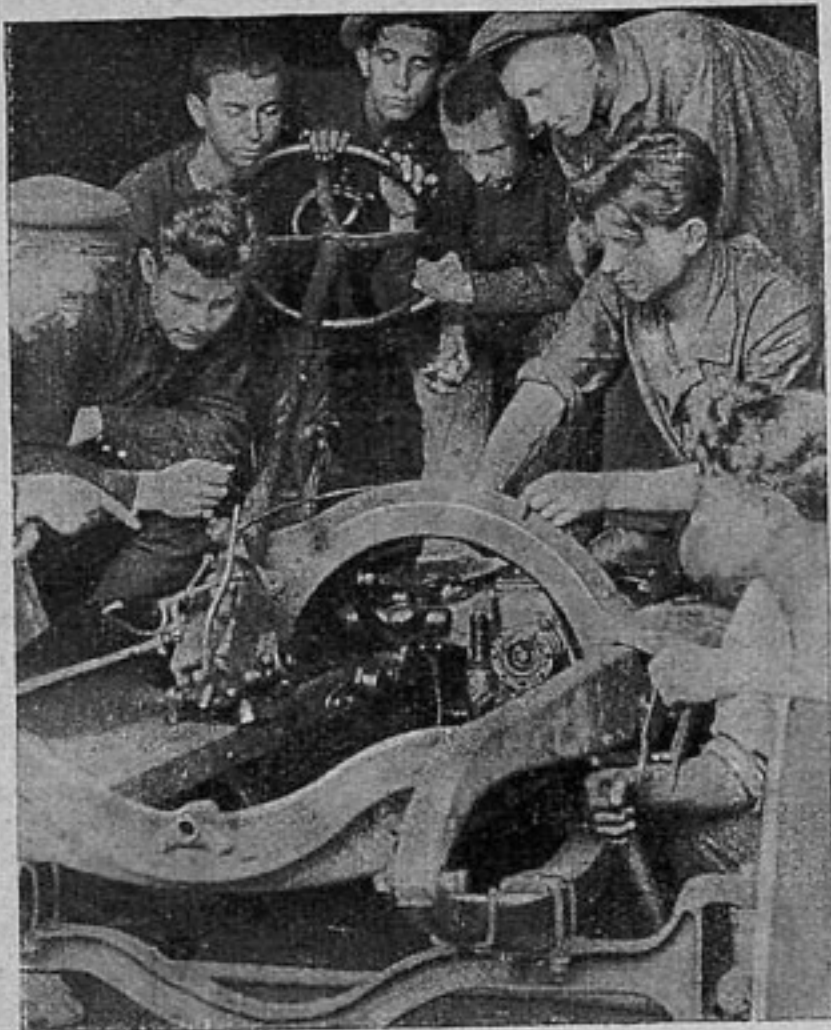
Кадры — узкое место

Я хочу коротко остановиться на нашей работе в области кадров.

Конечно, раз хозяйство отсталое, раз имеется русская телега, раз имеются непроезжие и непроходимые дороги, то какие же тут могут быть

высоко квалифицированные кадры, высшие, средние, низшие и т. д. Вы знаете ряд вредных организаций, которые имелись в этой области. Скиньте этот элемент и вы получите, что называется, „кот наплакал“. Вот каково положение с нашими кадрами в дорожном хозяйстве, механическом транспорте, в машинно-дорожном строении.

Кризис автодорожных кадров Автодор предвидел еще в первую стадию своего развития, и в течение последних лет не только выработал ряд проектов, но сам организовал большую сеть кружков и курсов, где готовил, быть может с грехом пополам, первые низшие кадры, сперва шоферов, а затем и трактористов. Сейчас на курсах и в кружках Автодора обучается по всей периферии свыше 40 тысяч человек. Но эти курсы и кружки в большей своей части сидят на мели, потому что нет учебных машин.



...На курсах Автодора обучается 40 000 человек
Фото Нестеренко

Если, товарищи, просмотреть автодорожскую корреспонденцию, телеграфную и почтовую, куда, с одной стороны, стекается вопль с курсов об отсутствии учебных машин, а с другой — вопль совхозов, колхозов и промышленных

предприятий о повальных поломках машин неопытными водителями, не получившими достаточной практической закалки, то ясно, что положение здесь действительно трагическое, и выход из него надо найти как можно скорее.

Не только как председатель Центрального Совета Автодора, но и как член правительства, я должен в порядке самокритики сказать, что в целом ряде учреждений и предприятий можно было бы пока как-нибудь обойтись без машин, чтобы со стократно большей пользой эти машины бросить в организации, которые подготавливают кадры водителей.

Вообще вопрос кадров сейчас — основное, важнейшее дело, и здесь по линии Автодора и по линии Наркомтруда необходимо принять ряд срочных

мер, чтобы это дело оздоровить и поставить на правильные учебные рельсы.

Наша агитация и пропаганда

Несколько слов относительно деятельности Центрального Совета по линии агитации и пропаганды. Для работы по этой части у нас имеется специальная секция. Я должен констатировать, что работа нашей секции протекала не без успеха. Нами был организован ряд агитационных поездок и проработан целый ряд автодорожных вопросов в связи с развитием нашего социалистического строительства. Эта же секция организовывала соответствующую прессу нашим пробежам и походам. Нами выпущена популярная литература по вопросам автомобиля и дороги.

Конечно, всего этого недостаточно, все это оставляет желать еще многого, но здесь мы, в первую очередь, стеснены кадрами. Во всем аппарате Центрального Совета 42 человека, а

в секции агитации и печати — всего только 2. Конечно, двумя человеками большого энтузиазма не зажжешь и широкой агитации не развернешь. Имеющимся у нас достижениям мы обязаны, главным образом, привлеченным к работе в секции автодорожским добровольцам.

Конечно, нужда автодорожских масс в книжной и брошюрной литературе очень велика. То, что нами сделано, не может удовлетворить и в малой степени огромного спроса, предъявляемого к вопросам дорожного и автомобильного хозяйства. Вот те обширные области, над которыми надо работать и работать.

Но я еще раз должен вам напомнить, что и дорога и автомобиль страшно бедны людьми, работающими в этих областях. Очевидно, что эта бедность в первую очередь, сказывается, на



Агитационные пробеги Автодора привлекали внимание населения к автодорожной проблеме Фото М. Пенсона

специальной литературе, ибо писать по сложным вопросам дорожного и автомобильного хозяйства могут люди, достаточно квалифицированные и обладающие достаточным запасом знаний. А вам известно, что для писания книг и брошюр мало обладать необходимыми знаниями, надо еще владеть пером и уметь популярно излагать перед широкими массами эти знания.

Конечно, нужна автодорожная газета. Об этом нам заявляют отовсюду. Мы встречаем отовсюду благожелательное отношение к идее издания нами своей газеты. Но мы здесь встре-

чаемся с временными затруднениями, заключающимися в недостатке у нас бумаги. Однако, мы не теряем надежды в ближайшее время осуществить эту мечту автодорожцев.

Однако, я думаю, никто не допускает мысли о том, что издание газеты отразится на издании нашего журнала „За рулем“. Я лично имею основания считать, что этот журнал признается автодорожцами вполне удачным. Он достаточно живой и отзывчивый, разносторонне освещающий свежим материалом автодорожные вопросы. Я знаю многих товарищей, занятых по горло делами, которые находят время для регулярного просмотра журнала „За рулем“.

Мне приходилось слышать недовольствия со стороны некоторых автодорожцев, что в журнале „За рулем“ провинциальная жизнь и работа

местных организаций отражаются в недостаточной мере. Это, конечно, правильно, но нельзя винить в этом редакцию журнала. Если наш журнал не помещает на своих страницах многих статей и корреспонденций, часто весьма интересных, то это происходит только из-за недостатка бумаги. Если бы не это обстоятельство, то наш журнал был бы толще и тираж его был бы больше, хотя и нынешним тиражом журнал может по праву гордиться. Тираж этот достигает сейчас 64 тыс. экз., а вы знаете, что среди аналогичных журналов это, вероятно, самый крупный тираж.

Больше общественной инициативы!

Автодор, товарищи, организация общественная, и самое опасное для нее сейчас—это соскользнуть с путей общественной инициативы и самостоятельности и покатиться по рельсам бюрократического ведомства. Если мы с вами покатаемся по этому пути, то грош нам цена как общественной организации. И поэтому надо, не взирая на достижения, сказать со всей откровенностью, что мы как раз сейчас находимся в такой опасности. У нас есть показатели, свидетельствующие о том, что местные организации и наш центр с'езжают на бюрократические рельсы, на работу аппаратом.

Надо помнить, товарищи, главное: что наше хозяйство и культура связаны сейчас особенно тесно с вопросами движения. И тут Автодор должен проявить особую зоркость, особую инициативу, он должен поднять самостоятельность широких масс, чтобы преодолеть длинный ряд мертвых точек на пути безрельсового транспорта и борьбы с бездорожьем.

Отсюда вывод. Необходимо перестроить все формы и методы автодорожной работы так, чтобы аппарат играл исключительно служебную, подсобную роль, а вся работа проводилась бы в общественном порядке через здоровый и крепкий актив, увлеченный идеями автодорожного движения.

Нужно всю карту Союза расчертить. Нужно выбрать районы, наиболее напряженные в отно-

шении подвозки сырья и промышленных изделий, и туда бросить особые силы. Нужно всячески поднимать активность местного населения в упорядочении и строительстве тех дорог, в которых оно кровно заинтересовано. Нужно перевести дорожную повинность на рельсы большого массового движения под знаменем Автодора. Все эти вопросы надо тщательно продумать, дать им твердую практическую установку. Только этим путем мы включим миллионную автодорожную энергию на рычаги нашего социалистического строительства.

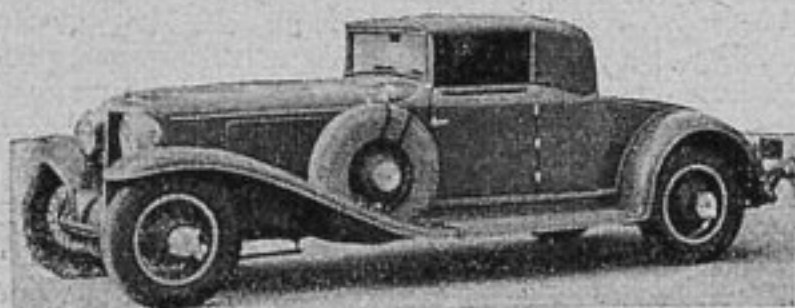


...Журнал „За Рулем“ пользуется популярностью, его читают...

АМЕРИКАНСКОЕ АВТОСТРОЕНИЕ СЕГОДНЯ

Выступление т. В. В. Осинского

СВОЕ выступление т. В. В. Осинский посвящает характеристике основных тенденций современной американской промышленности, главным образом, САСШ и Канады, на основании тех непосредственных наблюдений, которые он сделал за время своей последней поездки в Америку.



Автомобиль „Форд“ с передними ведущими колесами—сенсация в Америке

Основной тенденцией современного американского автопроизводства является стремление возможно больше сократить механическую обработку металлов. Докладчик приводит такой, разительный с нашей точки зрения, факт, что на американских заводах совершенно не существует теперь квалификации токаря.

Механическую обработку металлов передовые технические страны стремятся еперь заменить формовкой. Равным образом уходит в прошлое свинчивание отдельных частей, которые теперь всюду стараются заменить сваркой. Это объясняется тем, что свинчивание, представляющее собой в сущности несложную операцию, требует больше времени, чем сварка.

Правда, сварка частей иногда затрудняет доступ к отдельным агрегатам машины, но при достаточном количестве сварочных аппаратов можно научиться быстро „склеивать“ и „расклеивать“ машину.

В конструктивных принципах современных американских машин за последнее время особых изменений не произошло.

Можно назвать, однако, две марки, которые вызывают известную сенсацию у американцев. Это автомобили „Франклин“ и „Форд“¹⁾.

„Франклин“ — единственная марка в САСШ, имеющая воздушное охлаждение. Преимущества его известны — машина не требует воды и радиатор поэтому зимой не замерзает, в лето не кипит. Исходя из собственного опыта (докладчик проделал на „Франклине“ по Америке 6 тыс. км), т. Осинский считает, что

¹⁾ От редакции. Помещая в этом номере снимки внешнего вида „Форда“ и мотора „Франклина“, о которых говорит т. Осинский, редакция в следующем № даст более подробное техническое описание этих машин, а также 16-цилиндрового „Кадилака“

здесь достигнуто почти идеальное охлаждение — мотор ни разу не отказывался работать и никаких дефектов не наблюдалось.

Второй новинкой является машина „Форд“ с передними ведущими колесами. Эти машины гораздо устойчивее на поворотах, чем машины с задними ведущими колесами, и на виражах они совершенно свободно делают 70 км в час. Такая машина как бы „пишет“ повороты. Кузов у нее посажен ниже и сопротивление воздуха значительно меньше.

Однако по обычным дорогам СССР на „Форде“ ездить нельзя. На одной из канадских дорог, напоминающей российскую, где „Форд“ застрял, вспомнил докладчик, извлечь его удалось только с большим трудом.

Общей конструктивной тенденцией американского автостроения является увеличение количества цилиндров мотора. Шестицилиндровые машины стали самым обычным явлением; все больше появляются восьмицилиндровые машины, а последняя модель „Кадилака“ имеет шестнадцать цилиндров.

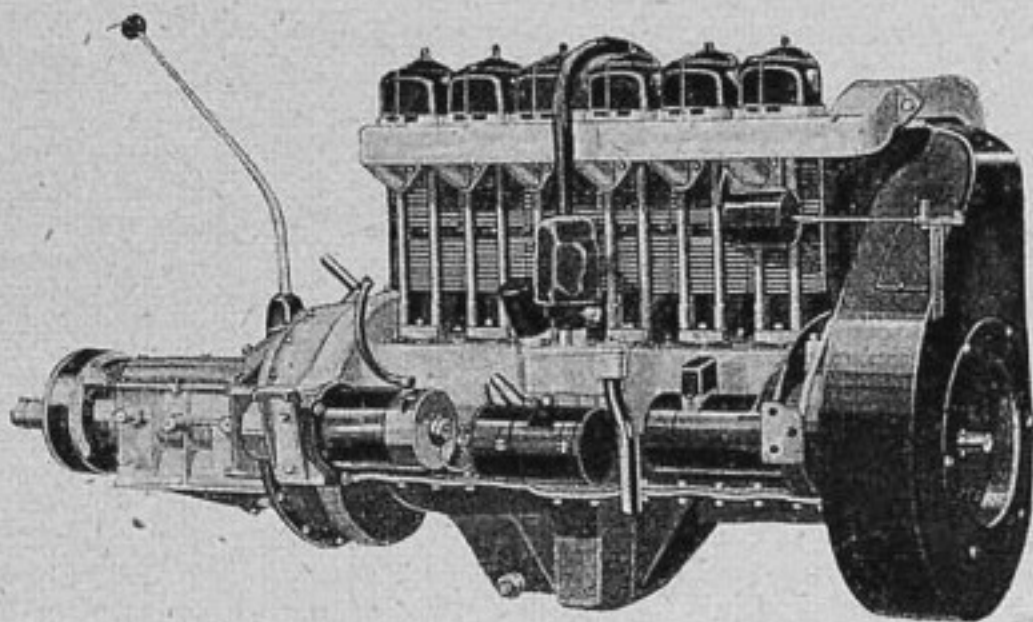
* * *

В организации производственного процесса последним словом американской техники является объединение всего завода в одном здании, единственную перегородку которого представляет стенка у конторы, где кончается производственный процесс.

По этому принципу будет строиться Челябинский автотракторный завод.

Фордовский завод, по мнению т. Осинского, не представляет собой в данное время сколько-нибудь законченной твердой системы и во всех его звеньях происходит непрерывное изменение производственных методов. Докладчик отмечает, что Форд в данное время не вполне справляется с выпуском должного количества запасных частей.

Принципом организации советского автопроизводства будет твердо выбранная модель, которая будет производиться



Вид мотора „Франклина“ с воздушным охлаждением

три — четыре года, пока приспособления и штампы получат полный оборот при интенсивной работе станка. Затем будут подытожены все изменения за этот период у нас и за границей и введена новая модель автомобиля, примерно, на тот же срок.

* * *

Экономическое состояние американской автопромышленности характеризуется, прежде всего, сильным кризисом перепроизводства, который начался собственно в американской промышленности раньше общего кризиса. В этот кризис вовлечен и „Форд“, который все же идет на американском рынке впереди всех, оставив далеко позади своих конкурентов. „Шевроле“ теперь выпускает в год всего 50—70 тыс. машин, „Дюрант“ почти исчез с рынка, сбыт „Бьюиков“ систематически падает. Ряд мелких заводов находится в совершенно плачевном состоянии.

Все же на рынке купить подержанный „Форд А“ довольно трудно и на эти машины имеется большой спрос.

* * *

Говоря о дорожном деле, т. Осинский отмечает стремление американцев и канадцев строить цементные дороги. В САСШ иногда прокладывают по несколько цементных полос с каждой стороны, а между ними оставляют зеленую траву. Получается дорога невероятной ширины, по которой можно ехать с громадной скоростью. Вообще, в Америке вопрос ставится так, что автомобиль должен развивать скорость отнюдь не меньшую, чем поезд. Именно поэтому такое огромное распространение получили в Америке цементные дороги, после которых даже гудронированные производят скверное впечатление.

Заключительную часть своего доклада т. Осинский посвящает варварскому состоянию московских мостовых, на которых безжалостно растрясывается и изнашивается наш автопарк.

ВОПРОСЫ ДОРОЖНОГО ДЕЛА

Доклад т. Ф. Я. Лаврова

ОБЩЕИЗВЕСТНО, отмечает прежде всего докладчик, что наше дорожное строительство чрезвычайно отстало от основных отраслей народного хозяйства. Несмотря на это, на дорожное дело и сейчас еще обращают недостаточное внимание и госорганы и советская общественность.

Из общего протяжения дорожной сети по РСФСР, примерно, в 1100 тыс. км, каменной одеждой покрыто только 2,5%. Между тем вся наша дорожная сеть должна быть приспособлена для автомобильного движения, — иначе не будет осуществлен полностью лозунг автомобилизации страны.

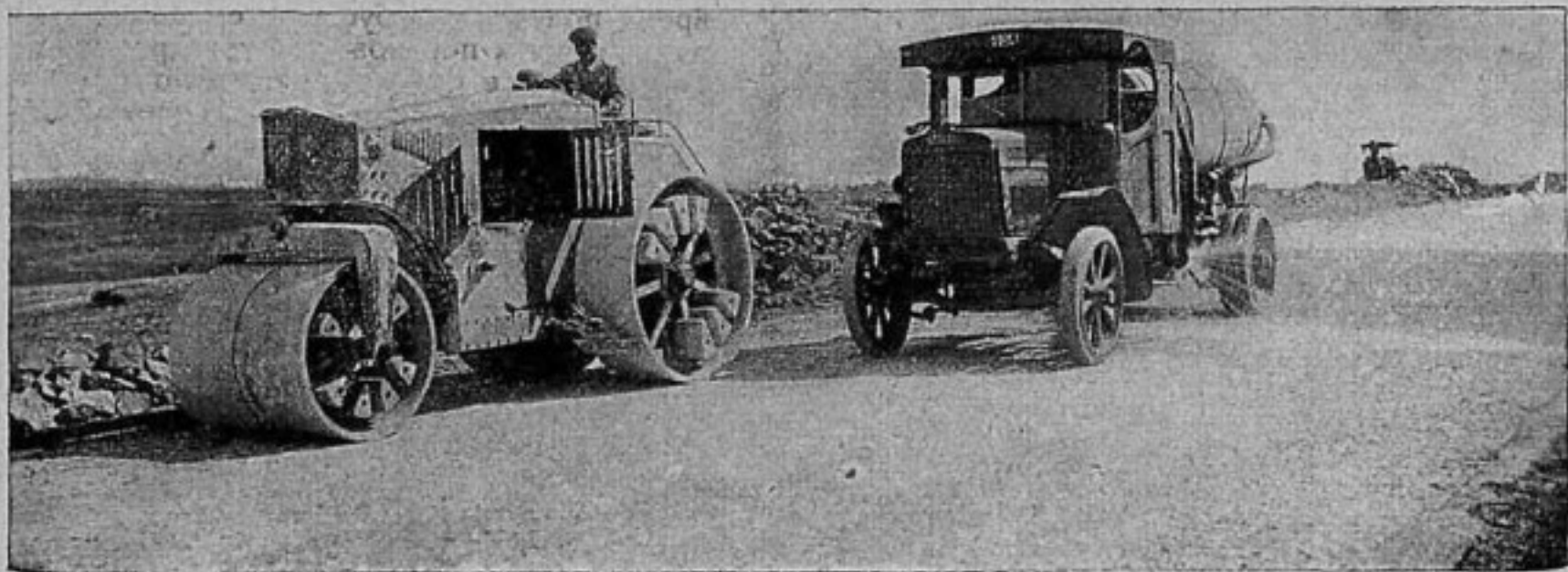
Чтобы обслужить нужды народного хозяйства, нужно в оставшийся отрезок пятилетки построить около 500 тыс. км улучшенной дороги. Однако мы в нашем пятилетнем плане намечаем новое дорожное строительство по РСФСР в 250—300 тыс. км, из них улучшенные

грунтовые составят 135 тыс. км и высокоусовершенствованные около 2 тыс. км.

Правительство внимательно относится к дорожному делу; закон от 28 ноября 1928 г. дал возможность приблизить все дорожное дело к местным органам. Декрет от 1 апреля требует от местных органов выделять столько средств по местным бюджетам, чтобы полностью покрыть все расходы по содержанию местных дорог, и запрещает расходовать специальный потонный сбор на другие цели, кроме дорожного строительства.

Чрезвычайно остро положение с дорожными кадрами. Технического персонала нам нехватает, поэтому сейчас будет развернута сеть учебных заведений для подготовки дорожных работников всех квалификаций.

Остро положение также с механизацией дорожного строительства. Тракторов, например, мы получаем в этом году только 13% от потребностей до-



На дорожных работах

Фото Я. Гуревича (Баку)

рожных органов. Правда, сейчас наблюдается большее внимание к производству дорожных машин.

Самые методы дорожного дела также нуждаются в решительном освежении. Старое щебеночное шоссе нас в целом ряде районов удовлетворить уже не может. Нужны дороги более высокого класса. У нас еще не ставился серьезно вопрос о применении клинкера. В средней полосе РСФСР мы таких дорог почти не имеем. Необходимо в срочном порядке разрешить вопрос о постройке ряда клинкерных заводов и всячески поддержать здесь местную инициативу.

Трудовая дорожная повинность должна привести к решительному сдвигу в дорожном деле. Докладчик отмечает, что в прошлом году трудоповинности не было оказано почти никакого внимания. Контрольные цифры, дополненные материалами с мест, намечают объем дорожной повинности на 1929/30 год в 51 млн. руб. Особенно осторожно надо подойти к дорожному делу в колхозах, которые могут привлекаться к работам только в половинном по времени размере, т.е. вместо 6 дней на 3 дня.

Докладчик указывает, что закон о трудовой дорожной повинности в некоторых местах был истолкован так, что под флагом неподготовленности местных органов трудовая дорожная повинность, вообще, не проводилась. А между тем дорожная повинность — вопрос не только чисто хозяйственного порядка, но и политического.

Неудовлетворительно положение и с искусственными сооружениями на наших дорогах. Мосты совершенно не приспособлены для пропуска тяжелых грузов, и наблюдался ряд случаев, когда, например, по мостам не могли быть пропущены комбайны. Поэтому вопрос о пропуске тяжелых тракторов по нашим дорогам требует особого решения, и рядом с шоссейными или гудронными дорогами нужны специальные дороги для тракторов.

В заключение докладчик дает ряд конкретных указаний о порядке проведения трудовой дорожной повинности.

„Кончая, я подчеркиваю, что нам теперь никак нельзя разделять вопрос дорожный и вопрос автомобильный, заниматься дискуссией о том, что раньше — автомобиль или дорога. Эти две части, две отрасли нашего хозяйства, самым тесным образом связаны между собой.

АВТОТРАНСПОРТ в ПЯТИЛЕТНЕМ ПЛАНЕ

Доклад т. В. А. Кононова

ОГРОМНЫЕ сдвиги, происшедшие за последнее время в нашем народном хозяйстве, обязывают подойти к вопросам автомобилизации гораздо углубленнее и шире, чем год тому назад. Если по многим отраслям производственные программы приходится поднимать на 25—200%, то неудивительно, что автогужевые перевозки, которые год тому назад определялись, примерно, в 10 млрд. т на км, теперь приходится определять уже в 24 млрд. т на км. Эти исчисления скорее преуменьшены.

По пассажирским перевозкам Цудортранс определяет для 1932/33 г. общий объем работы в 70 млрд. пассажиро-километров.

Распределение всей огромной работы сети по различным секторам движения приводит нас к выводу, что работа распределена между ними далеко неравномерно.

В области автотранспорта Цудортранс считает, что необходимо, примерно, половину всей грузовой работы возложить на машины большого тоннажа (от 3½ т), 30% на малый тоннаж (1½ т) и остальные на средний тоннаж (2½ т). В городе и на подъездных путях к железным дорогам предполагается автомобилизировать 80% всех перевозок. По пригородной работе, исходя из западно-европейского и американского опыта, Цудортранс считает необходимым 95% перевозок возложить на автомобиль.

По междугородному сообщению мы уже сейчас имеем около 20 тыс. км регулярных автомобильных линий.

В среднем, из всего количества безрельсовых перевозок 1932/33 г. предполагается 85% отнести на автомобиль. Все это предъявляет категорическое требование повысить коэффициент использования машин. По-

ложение, когда машина находится в работе в среднем 8 часов совершенно нетерпимо, а явление, когда машина находится в езде всего два-три часа — полная экономическая нелепость. Поэтому большие машины, как правило, должны использоваться в две смены, средние — на половину в две смены, малые — на 20% в две смены. Переводя это на язык цифр, большая машина должна давать в год 40 тыс. тонно-километров пробега, средняя — 35 тыс., малая — 30 тыс. Использование подъемности в среднем будет 0,6. Специальных машин на пятилетие нам потребуется не меньше 30 тыс.

Необходимость в тяжелом машиностроении заставляет нас обратить особое внимание на Ярославский завод, который должен выпускать по плану 17 тыс. тяжелых грузовиков.

Так как громадное значение в ближайшее время получит автобус как средство массовых пассажирских перевозок, Цудортранс наметил потребность в размере 33 тыс. автобусов. Потребность в таксомоторах определена в 15 тыс.

Чтобы внедрить автомобиль в быт трудящихся, Цудортранс предполагает поставить опыт организации в ближайшее пятилетие прокатных баз автомобилей.

Выдвинутая программа автостроения встречает затруднения с бензином и резиной. Нефтяная промышленность уже пять раз пересматривала за последнее время свою программу, т.к. рост тракторизации и автомобилизации вызывает все больше требований на горючее. Недопустимо такое положение, когда известное количество топлива расходуется на поездку одного-двух человека (деловые поездки). Это заставляет выдвинуть вопрос

о постройке малолитражных машин. Общая программа Цудоргранса предполагает постройку в этом пятилетии 360 тыс. км искусственных дорог и на них смогут работать не сотни тысяч, а миллион автомобилей. Ориентировочное количество нужных малолитражных машин на пятилетие определено в 200 тыс. штук. Во многих случаях будет необходимым и мотоцикл.

Организационными принципами советского автохозяйства докладчик считает, в заключение, возможную концентрацию основной части автотранспорта, организацию крупных баз и гаражей, создание органов автоснабжения, равномерное распределение бензина по территории распространения автомобиля, организацию ремонтной сети. Во всей этой работе виднейшее место должен занять Автодор.

НАШЕ АВТОТРАКТОРНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Доклад т. С. И. Мозголова

БУРНОЕ развитие всех отраслей нашего народного хозяйства неминуемо требует быстрого развития советской автомобильной и тракторной промышленности.

Решительный перелом, который мы должны сделать (и нет никаких сомнений в том, что мы его сделаем), очень метко охарактеризован т. Осинским, заявившим, что в ближайшее время нам будет казаться далеким сном то, что теперь у нас имеется по автотракторному хозяйству.

В ближайшие годы нам придется строить, в дополнение к уже строящимся заводам, еще завод для производства полутракторных грузовиков с выпуском до 300 тыс. машин в год. По машинам среднего тоннажа ($2-2\frac{1}{2}$ т) надо будет расширить производство до 100 тыс. в год.

Потребуется ускоренное строительство завода тяжелых грузовых машин с выпуском до 20 тыс. в год.

Становится совершенно очевидной необходимость спешной организации завода для производства малолитражных машин.

Все это потребует, вероятно, концентрации отдельных производств на заводах по принципу специализации (карбюраторный завод, ресурсный, ободный и т. д.).

ВАТО считает необходимым организацию специального моторного завода.

Сильно вырастет и наша тракторная промышленность. Мы уже почти закончили Сталинградский завод и на днях пустим его в ход. Начата постройка завода в Харькове, который будет готов летом 1931 г. Развертывается строительство Челябинского завода, которое закончится в начале 1932 г.

Только эти три мировых гиганта нам будут давать ежегодно до 150 тыс. тракторов.

Дополнительно к этим заводам, — а их мы, вероятно, в ближайшие годы будем расширять, — нам надо еще организовать производство универсальных тракторов.

Эти цифры являются минимальными, они будут расширены, так как хозяйство потребует значительно большего количества машин. Мы занимаемся сейчас разработкой плана на ближайшие 7 лет.

В темпе строительства мы достигли больших успехов, что видно на примере Сталинградского тракторного завода. Однако эти темпы далеко не предельные: их еще можно и должно усилить.

Главнейшей причиной, задерживающей нормальный ход строительства являются кадры.

Мы ощущаем в них большой недостаток и по количеству и по качеству. Приглашая американских инженеров, мы стремимся не только с их помощью сделать работу хорошо и скоро, но и воспитать на этой работе своих специалистов и руководителей, широко воспринять опыт американской практики.

Построив Сталинградский завод, Московскую сборочную, получая оборудование для завода Амо, мы увидели, что многое из того, что мы продолжаем закупать за границей, мы смогли бы сделать сами.

Президиум ВСНХ СССР уже вынес специальное решение об усилении развития нашей машиностроительной промышленности. Это решение надо всеми силами поддерживать; без этого нам будет необычайно трудно вести производство и расширять его.

По выполнению сроков строительства мы все же имеем некоторое запоздание. Опаздывают в составлении проектов, опаздывают кое-где и в строительстве. Здесь надо еще усилить работу, возможности для этого есть.

Мы запаздываем с реконструкцией Амо от 6 до 9 месяцев.

Велика напряженность и по Нижегородскому строительству, но это еще не значит, что мы тут опоздаем. Надо мобилизовать всех и эти сроки выдержать.

В 1929/30 г. наш выпуск автомобилей составил: машин $1\frac{1}{2}$ т Амо около 2000 шт.; машин Ярославского завода—800—900 шт.; машин, собранных из деталей Форда, около 2500 шт.

Несколько хуже дело с выпуском машин „Автокара“ (новая модель завода Амо). Здесь мы имеем ряд совершенно непредвиденных затруднений. Нами принимаются все меры к тому, чтобы одолеть их, но, вероятно, из запроектированных 900 шт. мы сможем выпустить 400—500 единиц.

ВАТО намечает в ближайшее время организовать 3—5 мастерских. Это, конечно, не решает задачу, а является только первым опытом.

В заключение т. Мозголов говорит, что мы сейчас уже встали на вполне реальный путь автомобилизации и тракторизации СССР. Мы уже ввели в шеренгу бойцов Сталинградский тракторный завод. Приближаются к линии и остальные гиганты. Советская автотракторная промышленность развернутым строем, вооруженная высокой американской техникой, выходит на фронт социалистического строительства.

Центральный Совет общества Автодор — массового проводника идей автомобилизации и тракторизации страны — от имени миллиона членов общества приветствует рабочих и технический персонал Сталинградского Тракторостроя, блестяще применяющих в строительстве нашего первого тракторного гиганта лозунг: «Догнать и перегнать капиталистические страны». Американские темпы Тракторостроя в соединении с социалистическим соревнованием дали вам возможность поднести XVI партс'езду открытие первого тракторного завода, которым вместе со всем пролетариатом Союза гордится вся автодоровская общественность.

Председатель Центрального Совета Автодора ЛЕЖАВА

СОСТАВ РУКОВОДЯЩИХ ОРГАНОВ АВТОДОРА

На 2-м расширенном пленуме Ц. С. избраны:
Председатель президиума т. Лежава А. М.
Зам. председателя тт. Дмитриев В. Ф. и Осинский В. В.

Члены президиума: тт. Баранов, Брагин, Енукидзе А., Соловей, Лавров, Халепский, Чудаков, Серебряков, Брусянцев, Грибов, Алкснис, Бенштейн, Куйбышев, Фельдман, Блжм, Дробнис, Кузнецов, Месяцев, Саморуков, Тепфер, Ушаков, Феоктистов, Черных Каменев СС.

Члены ревкомиссии: тт. Балецкий, Налимов, Лукша, Толбузин, Федотов.

Кандидаты: тт. Бржецкий, Хлуп.

Члены Центрального Совета Автодора: тт. Алкснис, Баранов, Блюм, Брагин, Беляев, Брусянцев, Баглаев, Баранов, Ваксов, Вегчин-

кин, Воробьев, Вдовиков, Бенштейн, Грибов, Гиммельфарб, Гребнева, Дмитриев, Дробнис, Дзенис, Дуганов, Енукидзе, Зоф, Захарычев, Иванов, Ильичев, Ишуков, Кольцов, Каменев, Каминский, Кржижановский, Куйбышев, Кононов, Кузнецов, Кудрявцев, Кириченко, Куприянов, Конюхов, Карцев, Кузнецов (Цаги), Кулаков, Кашафутдинов, Лавров, Лавровский, Левин, Лежава, Любич, Леонов, Лейман, Лизарев, Муралов, Месяцев, Мозголов, Матсон, Новиков, Осинский, Презент, Пиолунковский, Пересветов, Панов, Приданцев, Розен, Рухимович, Серебряков, Соловей, Семашко, Саморуков, Седой, Степанов, Солдатов, Савельев, Тепфер, Тамбиев, Томилин, Туполев, Ушаков, Удрис, Фельдман, Фадеев, Феоктистов, Халепский, Харченко, Чудаков, Черкашин, Черных, Штейнер, Шерер.

Руководящий состав секций ЦС Автодора

Автомобильная секция. Председатель — Халепский, зам. председателя — Чудаков, Феоктистов, Черных.

Дорожная секция. Председатель — Дробнис, зам. председателя — Зарзар, Пересветов, Дудукалов.

Секция профтехнического образования. Председатель — Ушаков, зам. председателя — Грибов, Петриковский.

Секция агитации и печати. Председатель — Месяцев, зам. председателя — Брагин.

Мотоциклетная секция. Председатель — Каменев С. С., зам. председателя — Чигорин.

Секция зимнего и водно-моторного транспорта. Председатель — Баранов П. И., зам. председателя — Алкснис, Саморуков, Туполев.

Тракторная секция. Председатель — Кузнецов С. М., зам. председателя — Ильичев, Денисов Соловей.

Военная секция. Председатель — Куйбышев Н. В., зам. председателя — Окулич, Лаврентьев.

Юношеская секция. Председатель — Блюм, м. председателя — Бенштейн, Ленгник.

Лотерейный комитет. Председатель — Дмитриев В. Ф., зам. председателя — Фельдман И. А.

АВТОДОРОВСКИЙ ТРАКТОР ИМЕНИ XVI ПАРТС'ЕЗДА

ПЛЕНУМ Северо-Кавказского краевого правления Автодора по предложению Сальской организации постановил:

XVI партийный с'езда ВКП(б) в условиях значительного успеха развёртывания индустриализации страны и перелома в области реконструкции сельского хозяйства на основе проведения в целом ряде округов и районов сплошной коллективизации, сыграет решающую роль в деле окончательного закрепления и дальнейшего расширения успехов социалистического строительства Республики Советов и окончательно ударит по всем правооппортунистическим уклонам, шатаниям и колебаниям и левым перегибам ленинской большевистской линии партии.

Пленум краевого правления постановляет по инициативе Сальской организации Автодора собрать средства на трактор имени XVI партийного с'езда ВКП(б) для передачи его через подшефную коммуны с'езду ВКП(б) и вызывает последовать его примеру все республиканские, краевые и окружные организации Автодора.

ПОСЛЕДНИЕ ДАННЫЕ мировой АВТОСТАТИСТИКИ

ПО ДАННЫМ на 1 января 1930 г.* количество зарегистрированных на земном шаре автомобилей достигло почти 35 млн. единиц, не считая 2 565 889 мотоциклов. Точнее, в эксплуатации к 1 января 1930 г. находилось 34 879 323 автомобиля всех типов. По сравнению с количеством автомашин прошлого года (31 851 790) мы имеем увеличение на 3 027 533 машины.

Это увеличение является рекордным за все годы, начиная с 1926, когда американскую автомобильную промышленность, подобно другим отраслям, постиг кризис.

Рост мирового автомобильного транспорта характеризуется следующими цифрами:

На 1 января	Мировое наличие, включая САСШ	Мировое наличие без САСШ
1930 г.	34 879 323	8 314 664
1929 г.	31 851 790	7 357 210
1928 г.	29 638 535	6 384 653
1927 г.	27 527 238	5 467 328
1926 г.	24 452 267	4 608 331
1925 г.	21 374 506	3 634 272
1922 г.	12 588 949	2 083 289

Рост автотранспорта в различных странах мира с 1922 г. по 1930 г. наглядно иллюстрируется следующей таблицей (не считая мотоциклов):

	1922	1930	Увеличение в %
Соединенные Штаты	10 505 660	26 564 659	151
Канада	463 448	1 169 445	152
Великобритания	497 582	1 370 711	176
Индия	45 983	164 275	257
Швейцария	18 011	70 651	292
Италия	53 000	230 509	334
Франция	287 188	1265 841	341
Новая Зеландия	37 500	173 815	362
Дания	22 260	103 249	364
Испания	37 560	178 176	375
Аргентина	75 000	358 625	377
Египет	5 084	26 365	418
Южно-африканский союз	26 468	141 674	436
Австралия	89 191	570 000	540
Германия	91 384	609 030	567
Голландия	13 500	98 428	628

После этой общей картины обратимся к ее отдельным частям. Прежде всего придется говорить о Соединенных Штатах, занимающих первое место в мировом автомобиллизме.

В 1929 г. автомобильная промышленность САСШ и Канады выработала 5 621 656 легковых и грузовых машин (включая такси и автобусы). По сравнению с 1928 г. выработка 1929 г. увеличилась на 1 020 515 машин или 21,7%.

С 1 млн. машин, произведенных в 1918 г., американское и канадское автомобильное про-

изводство увеличилось до 5 621 656 машин в 1929 г.

Если взять прошлый год, то наибольшего расцвета американская и канадская промышленность достигли в апреле, когда было выработано 663 811 машин. На фоне марта (626 078) и мая (636 250) особенно резко заметен катастрофический кризис. Выработка декабря составила почти $\frac{1}{5}$ выработки апрел

Легковые и грузовые машины

	САСШ	Канада	Всего
Январь	401 037	21 501	422 538
Февраль	466 418	31 287	497 705
Март	585 457	40 621	626 078
Апрель	621 910	41 901	663 811
Май	604 691	31 559	636 250
Июнь	545 932	21 492	567 424
Июль	500 839	17 461	518 300
Август	498 628	14 214	512 842
Сентябрь	415 912	13 817	429 729
Октябрь	380 017	14 523	394 540
Ноябрь	217 570	9 424	226 994
Декабрь	119 950	5 495	125 445
1929 г.	5358 361	263 295	5621 656
1928 г.	4358 759	242 382	4601 141

Если обратиться к Европе, то здесь цифры получают значительно меньшие размеры.

В течение 1929 г. всеми европейскими странами было выработано 585 985 автомобилей, распределяющихся по странам так ¹⁾.

	Легковые	Грузовые	Всего
Австрия	6 050	3 250	9 300
Бельгия	6 500	1 200	7 700
Чехо-Словакия	12 900	2 700	15 600
Дания	45	75	120
Франция	110 000	65 000	175 000
Германия	46 500	24 000	70 500
Венгрия	420	250	670
Италия	51 400	16 500	67 900
Польша	100	570	670
Испания	150	250	400
Швеция	650	1 200	1 850
Швейцария	175	1 100	1 275
Англия	178 000	54 000	232 000
СССР	—	2 000	2 000
Прочие	—	—	1 000
Всего	412 890	170 095	585 985

Таким образом, если сравнить результаты европейской автомобильной промышленности за прошлый год с данными 1927 и 1928 гг., то можно сделать вывод, что эта промышленность от американской и канадской отличается известной стабильностью, имея такой выпуск: 1927 г. — 576 тыс. единиц, 1928 г. — 589 900 единиц, 1929 г. — 585 985 единиц.

Таковы основные показатели мирового и европейского автодела.

¹⁾ Точных данных о выработке европейской промышленности еще нет. Приводимые цифры следует рассматривать, как наиболее отвечающие действительности.

* „The American Automobile“, март и апрель 1930 г.

ВСЕ ЧИТАТЕЛИ „ЗА РУЛЕМ“,

владеющие фотографическим аппаратом, должны активно участвовать во втором автодорожном фотоконкурсе

Подробные условия фотоконкурса — см. „За Рулем“ № 12, стр. 32.



Во время „байги“ (национальные казакские бега) всадники состязаются в скорости с неожиданно появившимся мотоциклом. Фото А. Шайхета

ШАЙТАН—АРБА

В КИНО-ФИЛЬМЕ „Турксиб“ есть такой кадр: верблюд нюхает рельсу.

Запах рельсы, — говорит Шкловский, — ему, вероятно, не совсем нравится. Пахнет соперничеством.

Запах автомобильной шины верблюду, надо полагать, тоже не понравился бы. Автомобиль — не менее опасный соперник верблюду, чем поезд.

* * *

Автомобиль пришел сюда с первой разведывательной партией. Работы у него было по самый рулы!

Автомобиль мчал разведчиков.

Автомобиль подвозил строительные материалы.

Автомобиль связывал разбросанные по пустыне участки ж.-д. строительства.

„Трудно, — утверждает автор одного исследования о верблюде, — найти другое такое животное, которое было бы в состоянии вынести этот длительный путь по безводной пустыне без намека на дорогу, под палящими лучами жгучего солнца, имея, кроме того, от 250 до 300 килограммов клади“.

„Таким (и значительно более выносливым) животным“ оказался... автомобиль!

Автомобилей на Турксибе было свыше 180.

* * *

Лошадь для кочевника — синоним быстроты, — Кара-айга — почтительно называет он паровоз. — Черный жеребец!

И мчится он на своей невзрачной лошаденке, сиюсь обогнать ее металлического тезку.

Эти своеобразные состязания наблюдал я на Турксибе неоднократно.

Исход их, конечно, предрешен.

Видел я и „состязание“ лошади с автомобилем.

Было это в Айна-Булаке, в праздничный день смычки южного и северного путей.

Предстояла „байга“ — национальные казакские бега. Тысячи всадников заполняли естественный ипподром — зажатую меж гор великолепную равнину. И вдруг, не дожидаясь начала состязаний, вся эта масса дрогнула и понеслась. Куда? За случайно промелькнувшим автомобилем.

Мчались они в этот день, помню, и за мотоциклеткой. Туча пыли, взметенная конницей, никак не могла нагнать маленького облачка, обозначавшего путь машины.

— Чортова телега, — говорят об автомобиле казаки. — Шайтан-арба!

Это — не брань. Это дань уважения машине, за которой не угонится сам чорт!

* * *

„Чортовых телег“ в Казакстане, к сожалению, еще мало. Стада верблюдов, конечно, более характерны для казахстанского пейзажа, чем автомобильные стоянки.

Но, как много говорит сердцу автомобильная стоянка в песках!

Помню, как порастил меня в Айна-Булаке вид пятнадцати выстроившихся в ряд машин. Это был целый караван. Караван автомобилей в пустыне! В Москве, на Страстной они никогда не казались мне такими значительными.

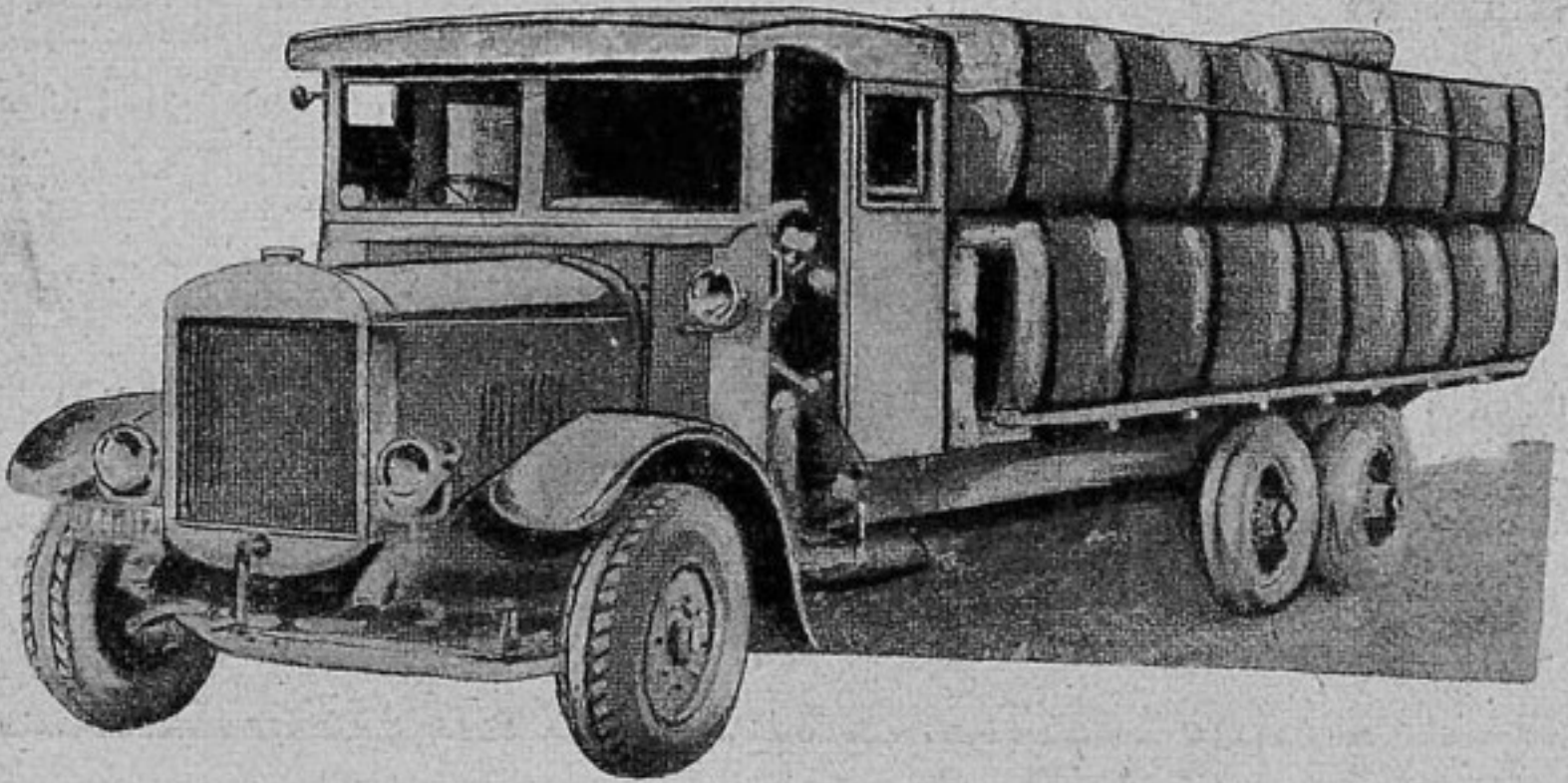
Я обошел их со всех сторон. Да, это были те самые грузовики и полугрузовики, которые в Москве, в будни развозят товары по кооперативам, а в праздник — детей и музыкантов!

Здравствуй, старые знакомые, первые знакомые, встреченные мной в Азии!

Я вплотную подошел к крайней из пятнадцати машин. Мне хотелось потрепать ее по радиатору, как кочевник треплет по шее своего коня.

Эмиль Кроткий

АНГЛИЙСКИЕ ТРЕХОСНЫЕ АВТОМОБИЛИ



Нормальный грузовик „Торникрофт“ с удлиненной рамой и большой грузовой платформой

КАК ИЗВЕСТНО, главным преимуществом трехосного автомобиля является его способность нести высокие полезные нагрузки при возможном значительном увеличении грузовой поверхности.

Не менее велики преимущества трехосных машин в проходимости их по бездорожью в любых условиях.

В Англии уже давно признаны все преимущества этих машин и к настоящему времени ряд английских заводов специально строит трехосные машины, непрерывно совершенствуя и увеличивая при поддержке военного ведомства свою продукцию.

Трехосные машины строятся самых разнообразных конструкций в зависимости от назначения: с низкой рамой для городских и междугородных омнибусов, обычные грузовые, специального назначения (военные) и пригородные при работе в колониях (в пустыне).

Конструктивно трехоски можно разделить на машины с простой, ведущей осью и с двойным приводом.

Привод на 4 или даже на все 6 колес (3 ведущие оси) обычно встречается в моделях, предназначенных к работе на бездорожьи; в этом случае особое внимание уделено способности максимального качания вверх всех трех осей соответственно тяжелым особенностям профиля дороги.

Как ни странно, но для получения этих свойств конструкторы пользуются жесткой осью, а не качающимися полуосями. Необходимо добавить, что при переезде по непроходимым дорогам на задние колеса надевают металлические или резиновые гусеницы.

Привод на одну или две оси

В последнее время в Англии уделяют много внимания вопросу о преимуществах привода

на одну или на две оси для некоторых типов машин.

Дело в том, что при применении у трехосной машины привода только на одну ось, затраты на сооружение такого шасси не на много будут отличаться от стоимости двухосного. В этом случае имеется возможность использовать простое шасси, подвесив третью ведомую ось. Такая переделка конструкции нормального шасси должна производиться с большой осторожностью, так как на практике может оказаться, что 3-я ось останется совсем не нагруженной, из-за чего основные оси будут перегружаться; это неминуемо приведет к серьезным повреждениям.

Однако, несмотря на простоту и дешевизну такого шасси, оно применимо только тогда, когда нужно удлинить грузовую поверхность. Если же, помимо удлинения, от шасси потребуются также увеличение грузоподъемности — необходим переход к более сложному двойному приводу.

Конечно, в отношении военных или колониальных машин такой вопрос не ставится: основное свойство проходимости таких машин создается именно приводом на 2 оси, а в некоторых специальных типах — и на передние колеса.

Вкратце здесь можно коснуться последней, наиболее типичной, конструкции фирмы „Мaudslayi“, выпускающей трехосные шасси с одной ведущей осью.

Рама фирмы „Мaudslayi“ — ровная, без подвеса у осей, шасси — нормальное.

Привод к ведущей оси осуществляется от самостоятельно подвешенной коробки, через чрезвычайно короткий карданный вал с червячной передачей.

Место водителя вынесено сильно вперед над мотором.

Запасная ось подвешена на полуэллиптических рессорах, передний конец которых имеет

нормальное закрепление на раме. Задний же конец связан с двухплечным качающимся рычагом, имеющим ось вращения трубообразную траверсу. Второе плечо этого рычага охватывает третью ведомую ось (см. чертеж).

Благодаря такой конструкции обе задние оси связаны одной общей рессорной системой; толчки, получаемые одной осью, передаются и уравниваются другой, и, таким образом, нагрузка остается равномерной.

Шасси „Маудслей“ снабжено колесами с шинами как из сплошной резины, так и пневматиками, при чем по 2 колеса с каждой стороны имеется только на ведущей оси, так как для получения лучшего сцепления с почвой она, обычно, несет большую нагрузку.

Переходя к машинам с двойным приводом, следует отметить общее принципиальное сходство всех конструкций с приводом на 2 дифференциала, осуществляемым червячной передачей. Рессоры, обычно полуэллиптические, расположены между осями и подвешены к раме на средние расстояния между ними.

этажных омнибусов на специальных изогнутых рамах.

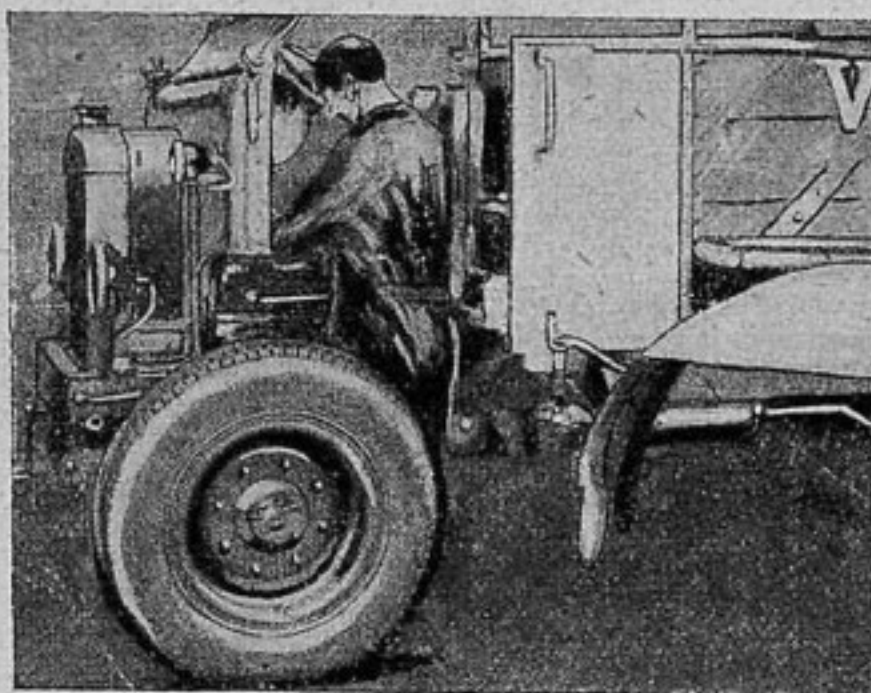
Конструкции всех типов в общем сходны. У всех шасси привод через червячные передачи на два дифференциала, связанные между собой шарнирным сочленением, выполненным у „вездеходов“ таким образом, что они допускают большие угловые изменения. С каждой

стороны рамы имеется 2 рессоры расположенные над и под двумя задними осями.

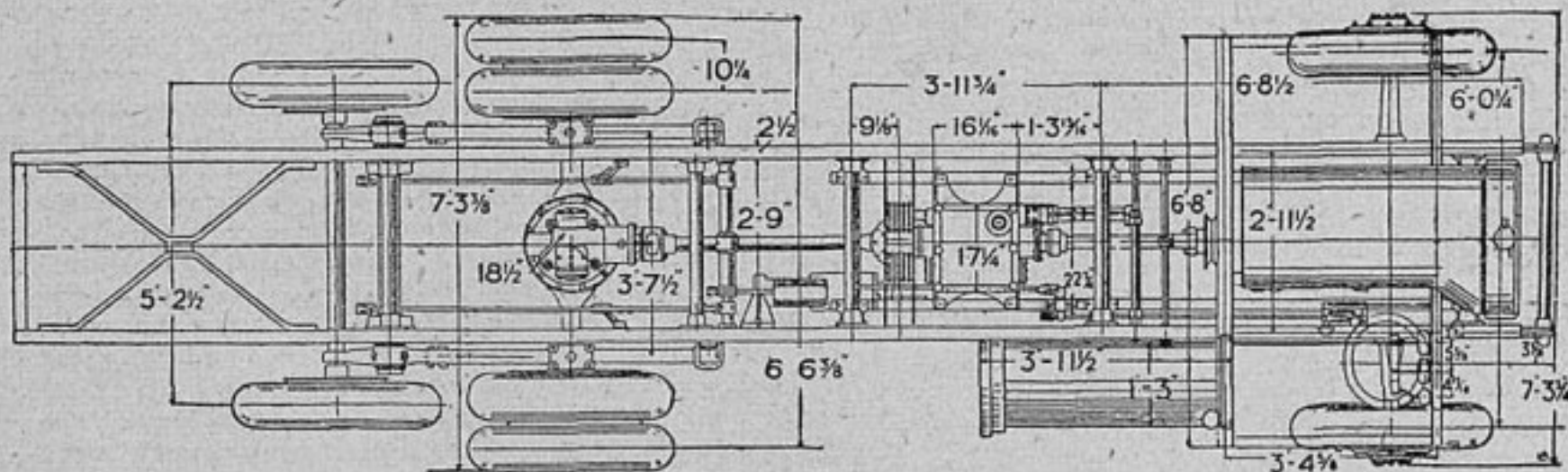
В новейшей конструкции трехосной машины фирмы „Вулкан Мотор К⁰“, демонстрировавшейся на выставке „Олимпия - Шоу“, особое внимание уделено доступности и простоте ухода за машиной.

Например, доступ к глубоко подвешенному мотору сильно облегчается тем, что переднее крыло сделано поворотным на шарнирах, и может быть в случае необходимости отвергнуто в сторону (см. фото).

Из особенностей этой конструкции интересно укрепление рамы сильной траверсой у места подвески рессор для восприятия сильных нагрузок, а также особая система качающихся



Грузовик „Вулкан“ новейшей конструкции с поворачивающимся крылом, открывающим доступ к мотору



Современная конструкция английской трехосной машины с приводом только на одну заднюю ось

Из особо интересных известных конструкций нужно отметить шасси фирмы „Торникрофт“, выпускаемые с ровной и изогнутой рамой разных величин.

Грузовые шасси фирмы „Торникрофт“ выпускаются самых разнообразных величин—от трехтонных до четырехосных десятитонных двух-

рычагов для предохранения всего привода от опасных напряжений, возникающих в нем, когда он на неровностях дороги вынужден сильно и односторонне подаваться вверх.

Подвеска рессор осуществляется так же, как и у машин фирмы „Торникрофт“.

П. М.

Очередные книги Библиотеки «За Рулем»:

Выпуск 6. Инж. Д. Ярошев—Практические указания по организации дорожных работ.
Выпуск 7—8. Райбешталь—Ремонт автомобильного двигателя в гаражной мастерской.
Выпуск 9—11. Проф. И. Грибов—Гаражи для небольших автохозяйств.

ЗА МОТОЛОДКИ И ГЛИССЕРЫ!

В РАЗВИТИИ народного хозяйства водные пути сообщения играют не малое значение, а применение на них моторной лодки выгоднее других средств моторного транспорта. Моторная лодка при той же полезной нагрузке имеет по сравнению с паровой тоннаж на 30—50% меньше и требует, при той же скорости, двигателя мощностью на 30—40% меньше.

На наших внутренних водных путях (их общее протяжение 327 600 км.) моторные лодки используются чрезвычайно мало. До сих пор считается, что моторная лодка не имеет серьезного практического применения и может служить только для спорта и увеселения.

Это мнение в корне неверно. Моторная лодка является дешевым, гибким и в то же время мощным мелким водным транспортом. Она становится совершенно необходимой во всех хозяйствах, имеющих отношение к воде, и в особенности на мелководных и узких реках, где использование громоздкого парохода невозможно.

Лесозаготовки, рыболовные артели, охотничьи хозяйства, колхозы, совхозы и заводы, расположенные у рек и озер, коммунальные хозяйства прибрежных городов и др. в первую очередь усиленно нуждаются в мелкотоннажном водно-моторном транспорте — в моторной лодке.

Развитие этого транспорта тормозится у нас отсутствием моторов. Для постройки корпусов в Союзе имеются все возможности и президиум ЦС Автодора поднял вопрос об организации моторостроения внутри страны.

Этот проект Автодора был сочувственно встречен заинтересованными организациями и обсужден специальным совещанием ВСНХ.



Стандартный моторный катер (3,5 л. с.)

Выяснилось, что фактическую потребность в моторах по Союзу в настоящее время даже трудно установить, так как нет органа, который учитывал бы запросы потребителей. Поэтому совещание, отметив своевременность почина Автодора поручило Об'единению речного судостроения при ВСНХ выявить потребность к 15 июля (по отдельным деталям и готовым агрегатам).

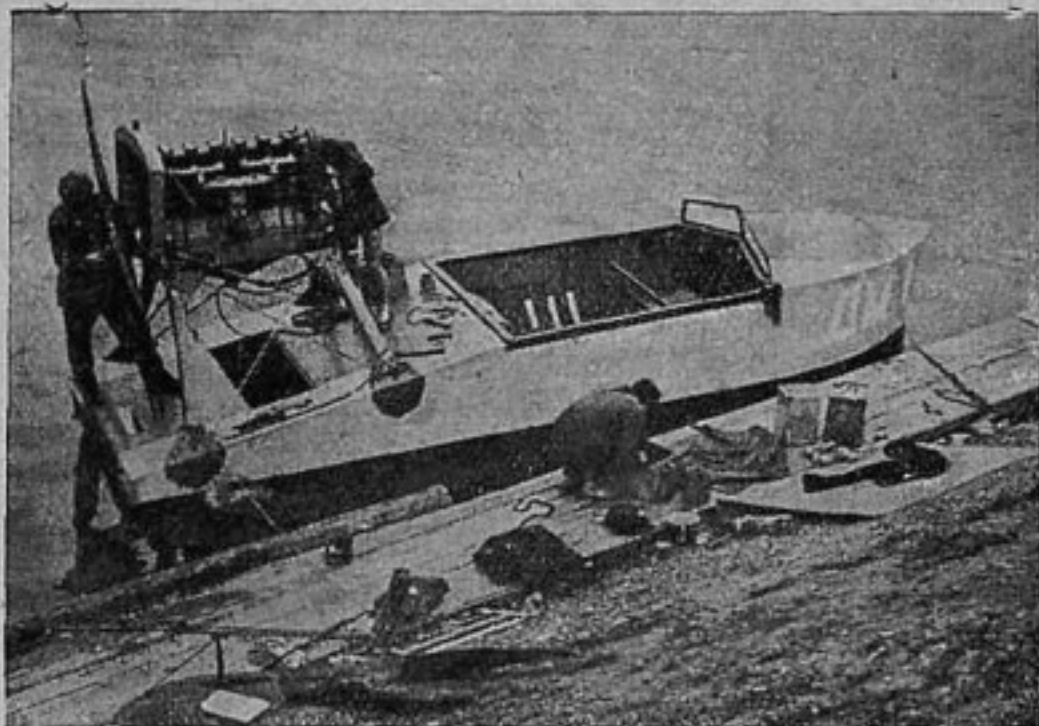
Эта нелегкая задача может быть осуществлена при ближайшем участии всей сети Автодора. Местные организации должны самым серьезным образом поработать с хозяйственными органами, чтобы подготовить все эти материалы.

Не меньшее значение на мелких водах приобретают глиссеры. Это те же моторные лодки, но имеющие некоторые конструктивные особенности (плавающие по принципу скольжения, в отличие от мотолодки, плавающей по принципу водоизмещения). Глиссеры проходят по таким местам, где мотолодка не пройдет. Благодаря скольжению уменьшается сопротивление воды и глиссер может быстро передвигаться.

Глиссер еще недостаточно оценен. За границей глиссерами широко пользуются в жарких странах, где водные пространства покрываются зарослями и настолько мельчают, что недоступны для моторных лодок. Глиссеры служат там для перевозки пассажиров, грузов, почты, для связи и т. п.

У нас опытным глиссеростроением занимался Центральный аэрогидродинамический институт (Цаги), который имеет вполне законченные типы глиссеров с металлическими корпусами. Деревянным глиссеростроением (в опытных экземплярах) занимаются Автодор и Осоавиахим.

Глиссерной подсекцией Автодора сконструированы и построены пассажирские глиссеры, а также и военно-речной глиссер.



Спускают глиссер

Фото А. Родченко

В качестве первой опытной машины был построен шестиместный пассажирский глассер под мотор Холл-Скотт в 125 л. с. Испытание глассера дало благоприятные результаты и по его типу глассерная подсеция (в лице инж. Н. М. Андреева) приступила к конструированию деревянного военно-речного глассера. С некоторыми изменениями он переконструирован в восьмиместный пассажирский.

Наконец, глассерная подсеция в лице инж. А. Бойкова дала еще одну конструкцию 25-местного пассажирского глассера под мотор в 400 л. с. Мотор, корпус и оборудование исключительно советского производства и автодорожная общественность с нетерпением ожидает окончания постройки, чтобы испытать глассер.

Отсутствие данных по эксплуатации глассеров потребовало их опытной эксплуатации.

Первый запрос поступил из Чувашской АССР. Тов. Степанов является энтузиастом внедрения средств зимнего и водного моторного транспорта в хозяйстве Чувашской республики.

В этой республике организуются линии по Волге и Суре.

Первая линия по р. Суре от Ядрина до Васильсурска (95 км) будет обслуживаться 4-местным глассером Цаги с мотором Сименс-Шуккерт в 75 л. с.

Вторая линия по Волге от Н.-Новгорода до Васильсурска (180 км) будет обслуживаться деревянным глассером постройки Нами с мотором Сальмсон в 170 л. с.

Третья линия по Волге от Васильсурска до Чебоксар (108 км) будет обслуживаться шестиместным деревянным глассером, постройки коллектива Автодора при Высшем художественно-техническом институте, с мотором Холл-Скотт в 125 л. с. На линии глассеры должны показать свою прочность, выносливость и эксплуатационные качества.

Такова новая практическая работа, которую начинает Автодор. В дальнейшем должен быть создан специальный орган по руководству мелкотоннажным водным транспортом.

Ник. Васильев

ДОРОГИ и АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

В Англии заметно увеличение выпуска маленьких машин. По последним данным в 1929 г. выпущено 180 426 легковых машин против 154 495 в 1928 г. 90 проц. всей продукции дает на пять фабрик. Спрос на маленькие машины значительно увеличился и отодвинул на второе место машины среднего размера.

Знаменитый английский конструктор Рикардо выступил с новой конструкцией автомотора, которая, возможно, произведет переворот в моторостроении.

Мотор Рикардо V образной формы, но с перевернутой вниз головой, т.-е. в виде $\wedge$ с острием кверху в отличие от обычных V образных моторов (Майбах, Линкольн, Кадиллак и т. п.) с одним общим коленчатым валом; у мотора Рикардо коленчатых валов два — по одному под каждой группой цилиндров. Каждая пара цилиндров имеет общую шарообразную камеру сгорания, а вместе — только один выхлопной и один всасывающий клапаны. Оба коленчатых вала работают в противоположных направлениях, поэтому совершенно не ощущаются даже самые колебания и сотрясения.

Английское научное общество избрало конструктора Рикардо своим членом. Это — не только честь для заслуженного конструктора, но и официальное признание его работ по исследованию сгорания горючих смесей в моторах.

Рикардо занят теперь экспериментальными работами по применению дизеля для автомобиля.

Для „содействия автомобилизации Польши“ „Дженерал Моторс“ открывает в Варшаве автомобильный банк, который будет финансировать продажу и покупку машин.

Общее число автомобилей в Польше с

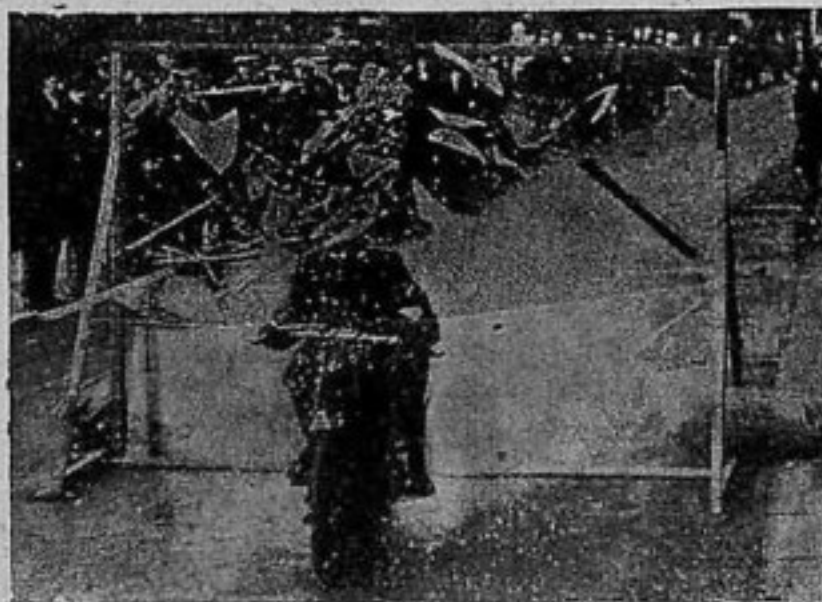
начала 1925 г. до начала 1930 г. возросло с 11 434 до 43 319.

Очень любопытное учреждение функционирует уже в течение года в Копенгагене под названием „sos“ для автомобилистов.

В этом городе существует закон, по которому у водителя застигнутого в пьяном виде, отбирается проездное свидетельство. Во избежание этого „несчастья“, владелец машины, чувствуя, что он выпил лишнее, звонит в „sos“, откуда немедленно присылают шофера, который заменяет попавшего в „беду“ у руля и отвозит его домой.

Кроме старого трека на крышах заводских зданий фирма „Фиат“ недавно устроила еще три трека для испытания машин на скорость и торможение. Один из них представляет прямую дорогу, два других неровную дорогу.

Определение скорости производится автоматически посредством специально изобретенного прибора. Достигается оно благодаря лучу света, брошенному на трек. Прибор регистрирует тот момент, когда машина срезает световой луч.

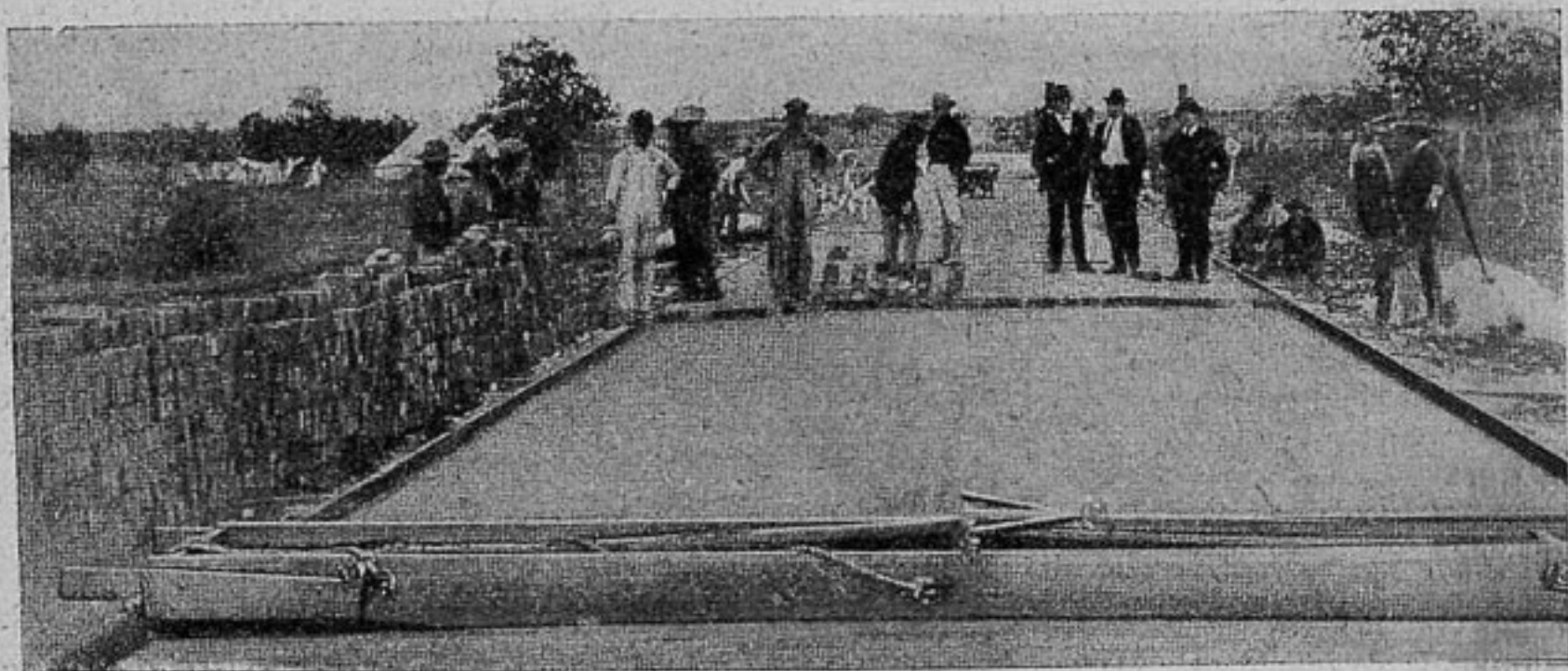


Жестокое трюкачество принимает за границей невиданные размеры. На снимке Гари Лорэн на полном ходу проскакивает через стеклянную витрину. Трюк был сделан специально для съемки звуковым кино. Водитель и машина по сообщениям газет остались невредимыми

К Л И Н К Е Р

В Артемовске началось строительство клинкерного завода. Производительность завода рассчитана на 5 млн. штук клинкерного кирпича в год.

(„Правда“)



Постройка клинкерной дороги

В БЛИЖАЙШИЕ годы наш городской гужевой транспорт будет заменен автомобильным.

Подготовлены ли наши города к развращиванию автомобильного движения? Безусловно нет. Городские улицы покрыты булыжной мостовой, главным образом, из известкового камня с плохим подстилающим слоем. Такая мостовая быстро портится и дает много пыли даже при среднем движении.

Способов коренного улучшения булыжной мостовой нет и не может быть. Как бы хорошо

ни была замощена мостовая, связь между отдельными ее камнями быстро нарушается. Под влиянием движения грузовых автомобилей острые края камней быстро стираются. Как только связь между отдельными камнями нарушена, начинается неравномерное оседание камней. С этого момента разрушение мостовой идет быстрым темпом; скопляющаяся в неровностях мостовой дождевая вода разжижает подстилающий слой, а толчки при проезде экипажей усиливают начавшееся разрушение.

Такие мостовые к автомобильному движению не приспособлены. Образовавшиеся не-

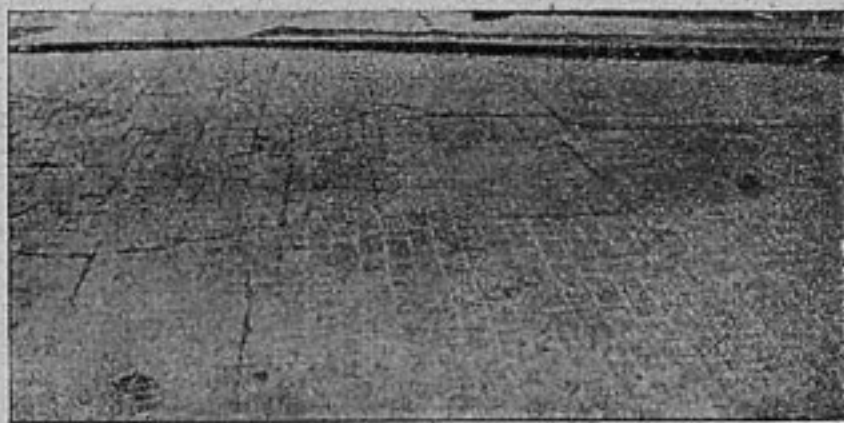
ровности мостовой сильно увеличивают расход горючего, износ шин и текущий ремонт самой машины. Мостовые приходится перемещивать через два, в крайнем случае, через три года, и содержание мостовой для города становится убыточным.

Немногим лучше булыжная мостовая из более твердых пород: гранитного булыжника, базальта, песчаника и проч.

При автомобилизации страны употребление гранитного булыжника убыточно, а привозной булыжник обходится так дорого, что безусловно дешевле употребление клинкера, тем более,

что в местностях, бедных камнем, часто встречается клинкерная глина.

Мостовые из булыжного камня выдерживают среднее автомобильное движение. При перевозке груза по булыжной мостовой затрачивается на каждую тонну от 20 до 33 кг усилия, при клинкерной же мостовой — всего 6 кг. Булыжные мостовые летом дают большее количество



Разрушение клинкерной мостовой на песчаном основании при большом автогужевом движении

пыли, а осенью — грязи и слякоти. Дождевая вода задерживается на неровностях и вместе с пылью и глиной, нанесенной шинами экипажей, образует жидкую грязь, счистить которую невозможно вследствие неровности мостовой.



Еид клинкерной дороги со швами заполненными битумом

Клинкер представляет собой кирпич размером $220 \times 110 \times 65$ мм. Выделяется он из особого рода глины и обжигается в особо устроенных печах при температуре значительно большей, чем обыкновенный кирпич — около 1600° . При замощивании клинкер укладывается правильными рядами на песке для среднего движения и на бетонном основании — для большого движения.

Клинкерная мостовая дает мало пыли. Поверхность мостовой гладкая; дождевая вода быстро стекает, унося с собою грязь. Очистка такой мостовой очень легка, ее можно содержать в идеальном порядке, и так же, как и брусчатку, можно мыть. В болотистых районах в почве происходят гнилостные процессы, которые заражают пыль ее поверхности; для борьбы с этим злом необходимо устроить непроницаемую дорожную одежду. При применении клинкера это легко исполнимо. Устраивается клинкерная мостовая с заполнением швов каменноугольной смолой.

Особенностью наших городов является постоянно производимый ремонт подземных сооружений (водопровода, канализации и пр.). Явление это вполне нормальное и вытекает из системы нашего городского хозяйства. В Америке, стране больших капиталов, закладывают подземные сооружения, учитывая развитие города на много лет. В наших же условиях, при маломощном городском бюджете, довольствуются лишь удовлетворением потребностей ближайших лет. При дальнейшем развитии городов приходится перестраивать ту или другую сеть. Это неминуемо сопровождается ломкой мостовой.

Прочность всяких улучшенных мостовых с подстилающим слоем из бетона зависит от целостности этого слоя; как только подстилающий слой испорчен, разрушение мостовой идет довольно быстро.

К таким мостовым относятся литой асфальт, асфальто-бетон, брукенштейн, клейнфлястер. Разрушение бетонного основания не может действовать так вредно на клинкерную мосто-

вую, как на эти мостовые, в виду значительно большей толщины клинкерного слоя.

Опытный участок из клинкера на щебеночном основании, заложенный в 1927—28 г. в Москве на Ленинградском шоссе, несмотря на сильное движение на этом участке, хорошо служит; заметно лишь небольшое снашивание ребер. Участок же литого асфальта, расположенный рядом, построенный в 1926—27 г. уже деформировался, края его поднялись, налезая на каменные борты, и уже требуют ремонта.

Клинкерная мостовая приближается к типу инженерных сооружений. Благодаря строго определенным размерам клинкера к клинкерной мостовой можно применять правила строительного искусства, а к качеству клинкера, как к продукту фабричного производства, подходить с определенными требованиями, которых нельзя применить при устройстве булыжной мостовой.

Выгодность устройства клинкерных мостовых в России была учтена до войны иностранными капиталистами. Бельгийское акционерное общество, которому принадлежал дачный поселок Лехта (под Ленинградом), считало лучшим материалом для замощения улиц клинкер. Это решение тем более интересно, что Лехта граничит с Финляндией, где много гранитного камня и устройство булыжной мостовой стоило бы недорого. Проект клинкерного завода и оборудование были заказаны в Германии, ледяной кирпич для устройства печей был изготовлен по германским чертежам на кирпичных заводах в Боровичах. Пробные образцы кирпича испытывались в лаборатории фирмы, составлявшей проект. Постройка завода была задержана начавшейся войной и была закончена в 1916 г. Оборудование завода машинами не было доведено до конца, но все же были произведены пробные обжиги, давшие удовлетворительные результаты.

Клинкерные мостовые существовали в России



Заливка швов битумом

и до войны: на западе — в Люблине и на Украине — в Чернигове. Местные жители были вполне довольны этими мостовыми. Именно благодаря клинкеру Люблин выглядел чистым, аккуратным.

ВНОСЯТ в ФОНД ПОСТРОИКИ ШЕСТИКОЛЕСНЫХ МАШИН:

Коллектив Автодора Утятского района, Курганского округа вносит 54 р. 50 к.
Коллектив Автодора Моршанской народной больницы (Тамбов. окр.) вносит 9 р. 57 коп.
Члены мотосекции Курского отделения Автодора вносят 4 руб. 50 коп.
Красно-Сулинское отделение Автодора (Сев.-Кав. край) вносит 69 р. 84 коп. и вызывает все районные отделения Автодора Шахтинско-Донецкого округа.
Коллектив школы зенитной артиллерии вносит 55 руб. 66 коп. и вызывает Сумскую артшколу.
Тов. Сузотский Е. И. вносит 10 р. и вызывает работников Черноземного отделения Автодора.
Коллектив Автодора Почтовского Р.В.К. на Воляни вносит 40 р.
Члены коллектива при ст. Курган вносят 70 р. 94 коп. и вызывают все коллективы округа.
Коллектив Автодора при Украинском Главном дорожном управлении (Харьков) вносит 156 р.
Коллектив Автодора при 6 участке службы тяги Юго-Восточной жел. дор. вносит 6 р. 50 к.
Гарнизонный объединенный коллектив (Ростов-Дон) вносит 30 р. и вызывает все воинские коллективы Автодора СКВО и все общественные организации при штабе и окружн. управ. СКВО.
Всего с начала кампании поступило 15 878 р. 38 к. и 17 центов

АВТОДОРОВСКАЯ РАБОТА ПИОНЕРСКИХ ЛАГЕРЕЙ

ЛЕТОМ городская пионерия выезжает в деревню, в лагеря. В лагерях пионеры не только укрепляют свое здоровье, но и проводят большую общественно-полезную работу.

Автодоровская работа пионеров в лагерях должна в основном состоять в ремонте и совершенствовании дорог и мостов, охране их, в постройке опытных дорожных участков и небольших однопролетных деревянных мостиков. Не может быть сомнения в том, что ребятам эта работа вполне по силам. Исправление испорченных участков грунтовых дорог путем отвода воды в деревянные трубы и отрывки канав, заделка выбоин, придание правильного профиля, древонасаждение, установка ограждений знаков и указателей—работа, которую могут производить все дети пионерского возраста.

Пионерский лагерь, расположенный поблизости от колхоза, совхоза или деревни, где есть трактор, должен взять шефство над трактором. Уход за трактором и охрана его— вот главные задачи такого шефства. Нередко трактор не имеет „квартиры“ и стоит где-нибудь на дворе, мокнет под дождем. Обязанность

пионерского лагеря—подыскать ему площадку, соорудить навес и убедить крестьян в необходимости постройки гаража. Ежедневная обмывка трактора от грязи и земли после работы, проверка наличия чистой воды в радиаторе, масла в картере и резервного горючего, собирание дождевой воды для радиатора, постоянная связь с тракторным монтером, механиком, техником на случай поломки трактора, наблюдение за рациональным использованием его (полная нагрузка, возможно малый процент простоя)— вот далеко не полный перечень того, в чем может выражаться шефство пионерского лагеря над трактором¹⁾.

Помимо этой практической работы пионерский лагерь должен проводить работу по пропаганде и разъяснению задач Автодора и ЮДА взрослому и детскому деревенскому населению, по организации коллективов Автодора и групп ЮДА в колхозах, совхозах, сельсоветах, по мобилизации крестьян на выполнение трудовой дорожной повинности.

В. Фридман

¹⁾ Издана брошюра для детей „Береги здоровье трактора“.

За границей существует большое количество бетонных и асфальто-бетонных мостовых. У нас же, при выборе типа мостовой, нельзя руководствоваться только приемами, существующими на Западе в виду наших более суровых климатических условий и особенностей движения.

При автомобилизации городов мы будем иметь еще довольно большое гужевое движение крестьянских подвод, приезжающих в город. Поэтому мостовые должны удовлетворять требованиям не только автомобильного движения, но и гужевого, чем сильно усложняется решение задачи. Мостовые, считающиеся лучшими для автомобильного движения—асфальтовые и бетонные—непроезжи для крестьянских подвод в сырую погоду. Для гужевого и автомобильного движения пригодны мостовые клинкерные, брусчатка, клейнфлястер и др., так как они имеют швы между камнями, дающие возможность лошади задерживаться за них

шипами своих подков, а гладкая поверхность этих мостовых удобна при автомобильном движении.

Стоимость клинкера значительно дешевле клейнфлястера и брусчатки—один кв. м брусчатки стоит 26 руб., а клейнфлястера немного дешевле—20 руб., кв. м клинкера стоит в Москве 8—10 р. (при привозном клинкере из б. Черниговской губ.), на местах же своего производства стоимость клинкера приближается к стоимости булыжной мостовой в центре, и дешевле устройства булыжной мостовой на месте.

Клинкер, как мы видим, один из наиболее подходящих материалов для наших городских мостовых. Если не во всех случаях он является наиболее дешевым дорожным покрытием, то бесспорно дает возможность удешевить перевозку, пользуясь автотранспортом. Кроме того, он улучшает санитарное состояние улицы, а город приобретает чистую, прочную и красивую мостовую.

УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЯ

Охлаждение автомобильного двигателя *

ДЛЯ НАИЛУЧШЕГО протекания рабочего процесса автомобильного двигателя желательно, чтобы температура охлаждающей воды в цилиндрах равнялась, примерно, $70-80^{\circ}\text{C}$. При более высокой температуре есть опасность кипения воды (а, следовательно и потери ее) и частичного перегрева цилиндров; при более же низкой температуре работа двигателя точно так же ухудшается. Во-

первых, при этом плохо идет образование рабочей смеси, особенно в случае тяжелого бензина: наиболее трудно кипящие частицы топлива не испаряются и, оседая на стенках, попадают далее в масло и разжижают последнее. Во-вторых, при холодных стенах двигателя вязкость масла увеличивается и работа трения поршня по цилиндру также возрастает.

Из сказанного следует, что желательно после пуска

двигателя в ход возможно быстрее повышать температуру воды до указанного выше предела и по возможности ровно держать ее на этой высоте. Для достижения такого результата в современных автомобильных двигателях часто применяются специальные механизмы, называемые термостатами, которые и удерживают температуру радиатора в определенных, указанных выше пределах.

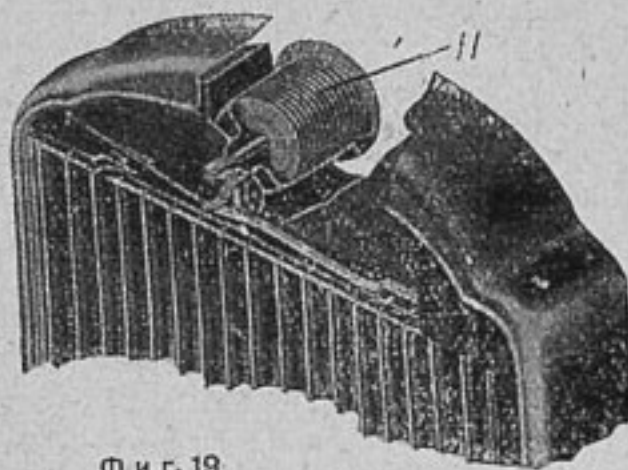
Все употребляющиеся в настоящее время конструкции термостатов могут быть разделены на 2 группы: а) термостаты с прекращением циркуляции воды и б) термостаты с прекращением циркуляции воздуха через радиатор. На фиг. 18 представлена конструкция термостата, выполненного по первому способу. Здесь имеется клапан *М*, который управляется при помощи гофрированного цилиндра *Н*, заполненного легко-кипящей жидкостью (обычно эфиром). Гофрированный цилиндр *Н* окружен водой той температуры, которая имеется в цилиндре. Клапан *М* при своем нижнем положении закрывает циркуляцию воды, а, поднимаясь вверх, открывает соединения трубопроводов. По мере нагревания воды гофрированный цилиндр *Н* удлиняется и открывает клапан *М*, тем самым возобновляя необходимую циркуляцию при определенной температуре воды. Как только температура воды во всей системе снизится настолько, что гофрированный цилиндр *Н*

сожмется и клапан *М* сядет на свое седло, циркуляция вновь прекращается и опять произойдет быстрое повышение температуры воды. Таким образом скорость циркуляции воды через радиатор все время поддерживается такой, при которой температура воды в рубашке двигателя колеблется в пределах $70-80^{\circ}\text{C}$. Аналогичная конструкция термостата была представлена на фиг. 8; в этом случае термостат расположен не около насоса *Ш*, а около выпускного трубопровода *Е*. Клапан, перекрывающий проход для воды, обозначен буквой *М*, а буквой *Н* обозначен гофрированный цилиндр, наполненный легко-кипящей жидкостью и управляющий положением клапана *М*.

Конструкция второго типа термостата, при котором прекращается циркуляция воздуха через радиатор, представлена на фиг. 19. Здесь гофрированный цилиндр *Н* через посредство рычажной системы приводит в движение жалюзи или специальные створки, при помощи которых радиатор спереди может закрываться и таким образом может прекращаться циркуляция воздуха сквозь радиатор. Следовательно, по мере повышения температуры в системе водяного охлаждения, циркуляция воздуха через радиатор будет постепенно уменьшаться и, наконец, при достижении определенной температуры, на которую установлен термостат, поток воздуха через радиатор совсем прекратится, а, следовательно, резко снизится охлаждение циркулирующей через двигатель воды.

Вторая система термостата имеет серьезные преимущества перед первой, главным образом, в том отношении, что при этом уменьшается риск замерзания воды при пуске двигателя в ход. При первой же системе термостата, в случае очень холодной погоды, в виду отсутствия циркуляции воды в радиаторе, она может успеть замерзнуть, пока двигатель работает на малом газе и пока температура воды в водяной рубашке не поднялась настолько, чтобы клапан *М* открылся.

В настоящее время главное распространение имеет система термостата со створками (фиг. 19), и почти все автомобили в Америке снабжены термостатами такой системы.



Фиг. 19

Незамерзающие смеси для охлаждения двигателя

При эксплуатации автомобилей в зимнее время всегда имеется риск, что вода в радиа-

*) Продолжение см. № 12

торе может замерзнуть при длительной остановке двигателя. С целью избежания этого дефекта довольно широкое распространение имеют специальные смеси для охлаждения, которые замерзают лишь при очень низкой температуре. Для этого к воде примешивают или денатурированный спирт или глицерин. Добавление около 40% того или другого к воде дает смесь, замерзающую около 25° мороза.

Смесь с глицерином получается значительно дороже, чем смесь с денатурированным спиртом, но зато она имеет то преимущество, что не подвержена быстрому выкипанию. Наилучшие результаты дает тройная смесь. Смешение 15% спирта и 15% глицерина с 70% воды дает смесь с температурой замерзания около 30° мороза.

Проф. Е. А. Чудаков

16 ИЮЛЯ ПЕРВЫЙ ТИРАЖ ВТОРОЙ ЛОТЕРЕИ АВТОДОРА

2 РАСШИРЕННЫЙ пленум ЦС Автодора постановил произвести тираж первого разряда автолотереи не позднее 15 июля с/г. в Ленинграде. НКФ СССР разрешил произвести этот тираж 16 июля.

Билеты I разряда лотереи за небольшим исключением проданы везде полностью.

Пленум отметил ряд недочетов, существующих на местах в деле реализации лотерейных билетов.

Главнейшими из них являются: слишком медленный темп реализации билетов и сбора вырученных сумм, отсутствие достаточной активности автодоровских коллективов и организаций в осуществлении главной установки лотереи: „Каждый автодорец должен распространить десять лотерейных билетов“, а также слишком слабая связь с местными общественными и советскими организациями и отсутствие помощи с их стороны.

Всем отделениям и коллективам Автодора необходимо взять такой темп работы, чтобы оставшиеся билеты всех разрядов обязательно продать к 1 октября.

Уже сейчас имеются организации, где распространение билетов проходит блестяще. Ленинград, Сибирь, Белоруссия, Москва идут впереди. Лотерейный комитет имеет дополнительные требования на 1 млн. билетов, сверх 6 млн.,

распределенных между автодоровскими организациями.

С другой стороны, надо указать ряд организаций—Урал, Сев. Кавказ, Украина, Карелия, Н. Волга, Казакстан, где работа по реализации лотерейных билетов поставлена неудовлетворительно; отсутствует связь с местами, нет никакой ответственности перед лотерейным комитетом, отделения не знают, что у них делается на местах, деньги не собираются, во всем замечается формальный подход к делу реализации, заключающийся в механической рассылке билетов и материалов.

До 1 октября осталось три месяца.

Первый тираж несомненно поднимет интерес к автолотерее. Помимо этого лотерейным комитетом рассылаются на места новые плакаты, световые диапозитивы и кинолента. Все эти средства агитации должны быть использованы.

За оставшиеся три месяца нам нужно закончить реализацию билетов автолотереи.

Пленум постановил с января 1931 г. выпустить билеты 3 лотереи.

Нужно помнить, что все поступающие от лотереи средства, укрепляя и развивая автодоровское движение, идут на развитие автомобильной страны.

Мы ждем от мест энергичной работы!

Лотерейный комитет

ВСЕМ ОТДЕЛЕНИЯМ АВТОДОРА РСФСР

В ЦЕЛЯХ быстреей реализации билетов 2-й всесоюзной автолотереи объявляется всесоюзный конкурс между областными и краевыми отделениями, а также между республиканскими обществами Автодор.

Конкурс и присуждение премий проводятся лотерейным комитетом при президиуме Центрального Совета Автодора.

Присуждение премий производится по окончании реализации билетов всех разрядов лотереи, после чего премии немедленно высылаются на места.

Все необходимые материалы по оценке работы каждого отделения сообщаются в виде бюллетеня местам, а также помещаются в журнале „За Рулем“.

На заседание лотерейного комитета по присуждению премий вызываются, по возможности, представители крупнейших отделений о-ва.

Для областных, краевых и республиканских организаций устанавливается 20 премий на сумму 14 775 руб.

Премии присуждаются:

1. За быстреешую и досрочную реализацию лотерейных билетов всех разрядов.

2. За своевременный взнос всех причитающихся лотерейному комитету сумм.

3. За наиболее полный охват города и деревни, главным образом колхозов и совхозов.

4. За наиболее полное освещение задач лотереи в печати, а также должную разъяснительно-агитационную работу при проведении лотереи.

5. За наиболее правильное ведение отчетности при реализации билетов лотереи.

Полученные краевыми, областными и республиканскими организациями премии по возможности передаются лучшим

окружным, районным отделениям или отдельным коллективам Автодора, наиболее выделившимся по хорошей работе при реализации билетов автолотереи.

СПИСОК ПРЕМИЙ

для всесоюзного конкурса по проведению 2-й всесоюзной автолотереи между областными, краевыми и республиканскими отделениями Автодора.

Две первых премии по 2 000 руб. на сумму	4 000 руб.
Две вторых „ „ 800 „ „ „	1 600 „
Десять третьих „ „ 775 „ „ „	7 750 „
Три четвертых „ „ 300 „ „ „	900 „
Три пятых „ „ 175 „ „ „	525 „

20 премий на сумму . . . 14 775 руб.

ПРЕДМЕТЫ, ВХОДЯЩИЕ В СОСТАВ ПРЕМИЙ:

1-я премия—автомобиль „Форд“ мод. „А“ (выдаются обязательствами автомобильного займа 1 разряда).

2-я премия—мотоцикл заграничный.

3-я премия—3 заграничных велосипеда и подвесной лодочный мотор.

4-я премия—моторная байдарка.

5-я премия—комплект технич. энциклопедии в 20 томах. Все премии по желанию отделений могут заменяться деньгами в сумме их стоимости.

Ответственный секретарь

лотерейного комитета МИЛЛЕР

НА ФРОНТЕ АВТОСТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка двадцать четвертая

Надежды на американцев не вполне оправдались. — Фирма „Остин К⁰“ работу ведет хуже, чем можно было предполагать. — Металлстрой почти не изменил своей тактики: темпы его очень слабы. До сих пор на стройке нет ни воды, ни электричества

О ДОГОВОРЕ с „Остин К⁰“, состоянии проектирования нижегородского завода и технической помощи следует сказать, что ни по качеству работы, ни по срокам американская фирма своих обязательств не выполнила.

По договору американцы должны были закончить все проекты к апрелю, но до сих пор, к сожалению, они еще не все проекты передали Автострою.

Состояние строительства автогиганта неудовлетворительно. Характеризуется это, в первую очередь, организационной неразберихой.

Металлстрой — основной подрядчик — упустил все сроки, и даже еще сейчас подготавливает работы далеко не выполнил.

Постройку ж. д. путей он передал „Транстрою“, проходку и оборудование буровых скважин — „Промсантехстрою“, проводку электроэнергии — ВЭО и другим, и все же на строительстве до сих пор воды недостаточно, электроэнергии нет вовсе, и поэтому все механизмы стоят.

Непредставление фирмой „Остин К⁰“ сметы на стоимость строительства лишает Автострой возможности определить более точную цифру стоимости всего завода. Однако, внесенные в свое время ВСНХ изменения, влекут за собою увеличение цифры Гипромеза со 108 млн. руб. до 167 млн. руб. Эта разница на 59 млн. руб. произошла, главным образом, от увеличения объема производственных цехов — вместо 100 тыс. машин ныне определен выпуск 140 тыс. машин в год.

Каков ход работ по сооружению автогиганта на 15 июня? Из подготовительных работ следует отметить, что по восточному поселку закончен гараж для легковых и грузовых машин; благодаря этому автомобильный парк переведен на территорию строительства. Хлебозавод передается в эксплуатацию; фабрика-кухня закончена (за исключением канализационных работ); бани еще не функционируют, но пуск их намечен на ближайшие дни. По американскому поселку заканчивается наружная штукатурка всех домов, которые уже заселяются. По западному поселку закончены постройкой водонапорная башня, общежития для десятников, универмаг и сеть ларьков. Выстроены здания бани и амбулатории, но они еще не оборудованы водопроводом и канализацией.

По административному центру закончены все работы. По подсобным мастерским выстроена автогенная мастерская и закончен постройкой и оборудованием завод бетонитовых камней, но работы происходят вручную... (нет тока).

Построена линия широкой колеи от гавани

до главного пути. Производятся земляные работы по устройству низких путей гавани, но укладка задерживается из-за полного отсутствия рельс. Устраивается булыжная мостовая от гавани для автотранспорта.

На основном строительстве по кузнице заканчивается рытье котлованов для фундамента под стены и башмаки колонн. По механо-сборочной роятся котлованы и траншеи для ширококолейного пути. По рессорной за-

кончена разбивка участка, устроен цементный сарай. По железобетонным безрельсовым дорогам произведена очистка места от корней и хвороста; приступлено к земляным работам по устройству полотна.

По ремонтно-механическому цеху земляные работы в основном закончены. Идет бутовая кладка бытовых учреждений; устанавливаются леса под опалубку; производится подготовка к железобетонным работам. По прессовому цеху вырыты котлованы под рельсовый путь. Кладка фундаментов сделана на 30%. Производится заготовка опалубки.

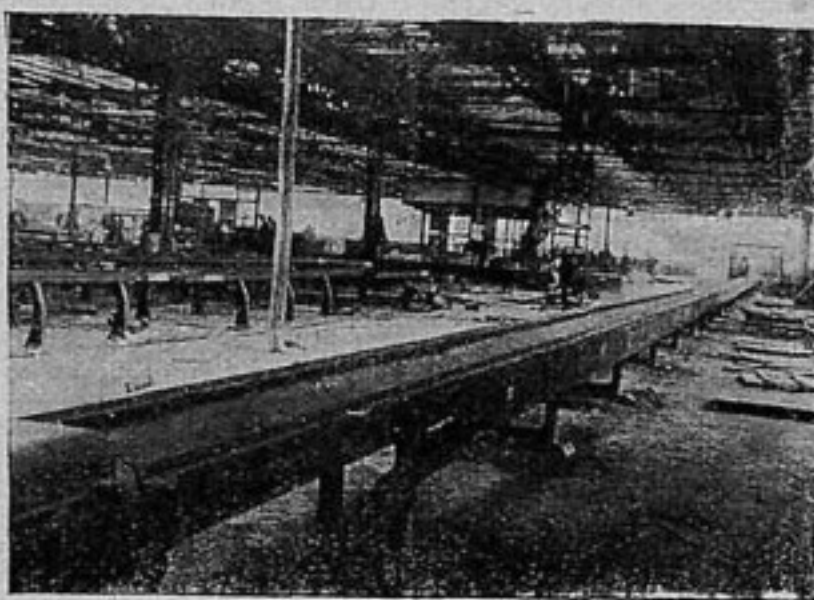
На промстройстве проложена водонапорная сеть, но полностью она не используется из-за отсутствия вентилей. Проведена телефонная сеть. По электрификации строительная часть закончена, ведутся работы по монтажу.

По социалистическому городу разбит участок, идут земляные работы (вырыт котлован под 11 домов). Производится бутовая кладка фундаментов. Закончена прокладка водопровода, установлена телефонная связь и на днях обещана подача электроэнергии. На стройке города занято около 700 рабочих и 100 человек административно-технического персонала. Всего на строительстве автозавода занято рабочих более 8 тыс. человек, служащих 1 000 чел.

Общее количество необходимого для завода инженерно-технического персонала определяется ориентировочно в 1 200 человек. Эти люди должны к моменту пуска завода изучить постановку производства на заводах Форда.

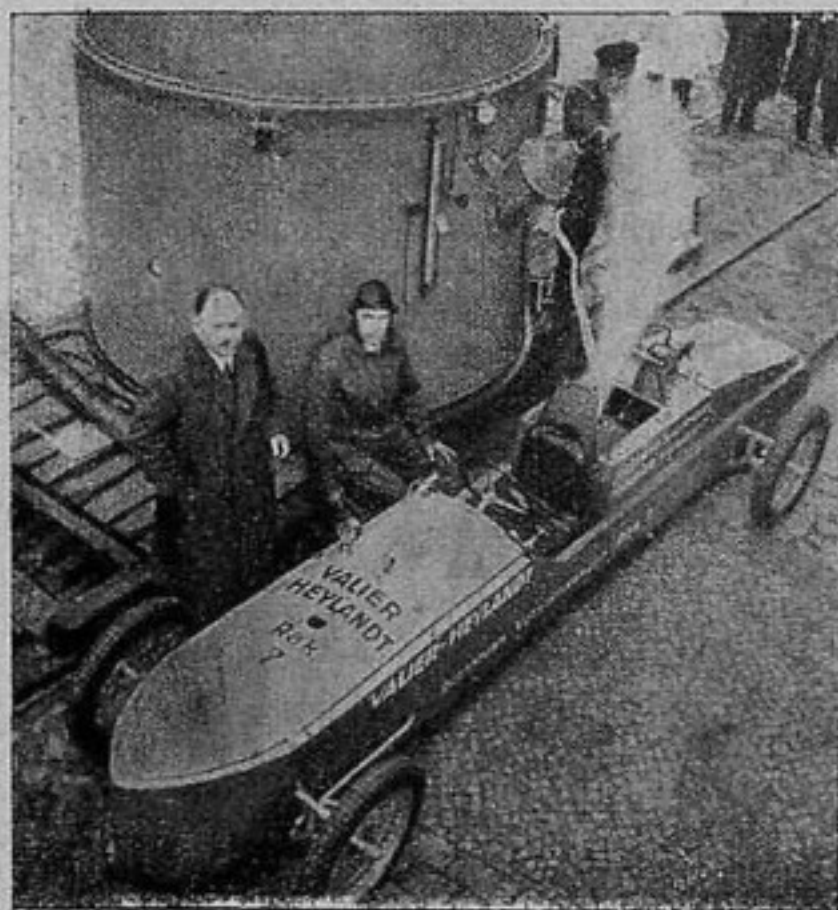
15 июня 1930 г.

М. Козлов



Установка конвейеров на московской сборочной

ГИБЕЛЬ МАКСА ВАЛЬЕРА



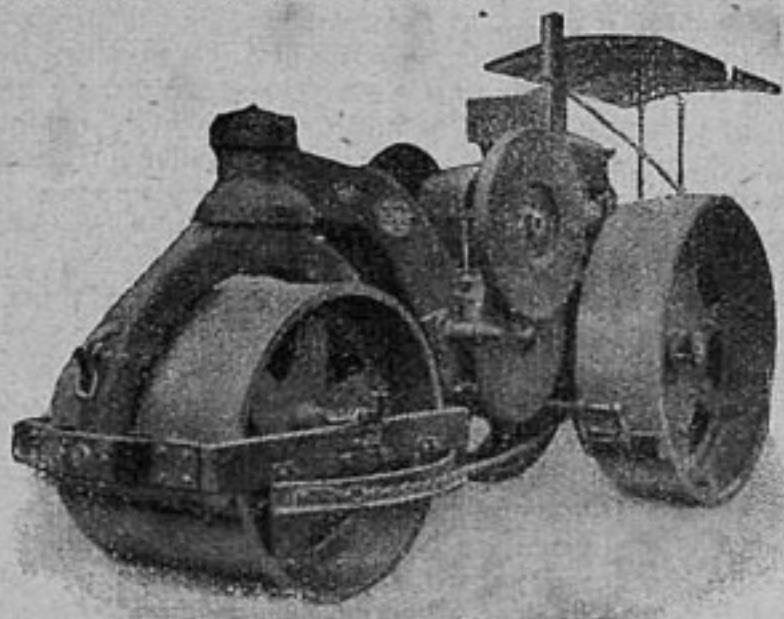
МАКС ВАЛЬЕР, неутомимый и храбрый конструктор ракетного двигателя для автомобиля, 17 мая этого года сделался жертвой своих опытов.

При испытании его нового реактивного мотора в Бритце (под Берлином) произошел взрыв, повлекший за собой мгновенную смерть изобретателя.

На снимке — инж. Вальер перед одной из своих последних поездок.

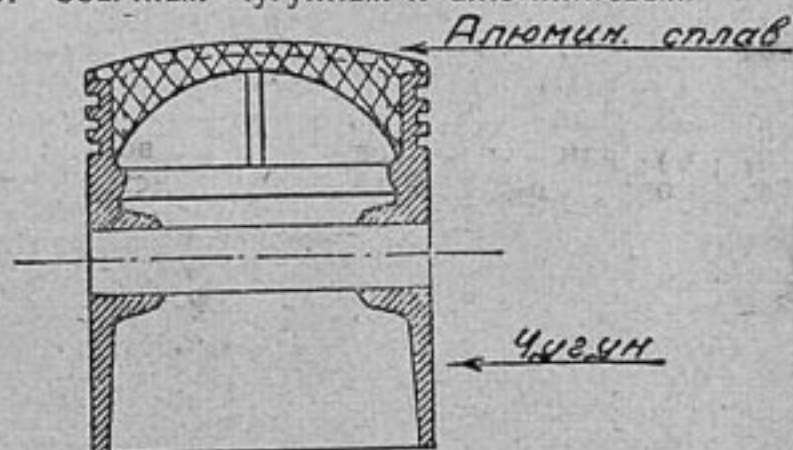
ГИГАНТСКИЕ ДОРОЖНЫЕ КАТКИ

В СВЯЗИ с возрастанием движения дорожные одежды строятся все более тяжелых типов. Для их устройства необходимы очень тяжелые дорожные катки. На фото изображен один из новейших тяжелых дорожных катков, весом 18 т (трехколесного типа), приводимый в движение дизельмотором.



ПОРШЕНЬ с АЛЮМИНИЕВОЙ ГОЛОВКОЙ

ОБЩЕСТВОМ Кунце-Кнорре (тормозное производство) выпущены новые поршни, отличающиеся конструктивными особенностями от обычных чугунных и алюминиевых.



Головка этого поршня выполнена из алюминиевого сплава, остальная часть — из чугуна. Фирма стремится использовать ценные свойства алюминия, обладающего большой теплопроводностью, для отвода тепла, получаемого в моторе (особенно во время вспышки в цилиндре), что дает возможность повысить степень сжатия, одновременно избегая опасности детонации и чрезмерно высокого коэффициента расширения, вызывающего обычно стук в моторе. В эксплуатации эти поршни в некоторых отношениях превышают качества сплошь алюминиевых поршней.

САМОКАТНАЯ ЛОДКА

ПОСЛЕДНЯЯ новинка Америки — так называемая самокатная лодка „Vike Boat“. Она вывезена из Европы и сконструирована по типу таких же лодок, изготовляемых во Франции автомобильной компанией „Пэжо“.



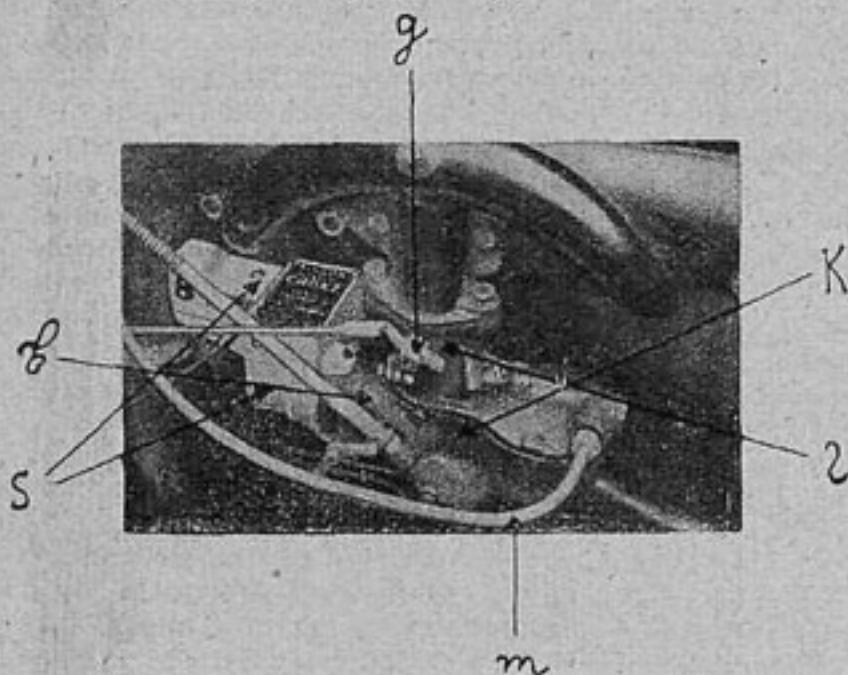
Устройство лодки следующее: на двух деревянных поплавках установлен велосипедный механизм, которым приводится в движение трехлопастный гребной винт.

Передачный механизм заключен в водонепроницаемый кожух. Управление осуществляется штурвалом посредством привода на рулевые лопасти, расположенные на каждом поплавке. Лодка дает скорость до 12 км в час. Длина всего агрегата — 4 м, ширина $1\frac{1}{2}$ м. Вес около 50 кг.

НОВОЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЕ для ПУСКА МОТОРА

ВСЯКОМУ водителю известно большое неудобство пуска мотора в зимнее время. При пуске в карбюратор сразу засасывается много холодного воздуха, который чрезмерно охлаждается и затрудняет пуск.

Одна американская фирма выпустила автоматический клапан „Sisson“, благодаря которому можно устранить несовершенства воздушных клапанов предыдущих неудачных систем.



Расположение этого клапана показано на чертеже: К — карбюратор, Т — трубка, подающая бензин, Г — всасывающий патрубок, Д — дроссель карбюратора, В — отросток, всасывающий воздух, S — автоматический клапан, присоединенный к нему.

Сущность работы нового автоматического воздушного клапана состоит в том, что при пуске стартера клапан автоматически прикрывает доступ воздуха и подает его постепенно, по мере возрастания температуры. Регулировка карбюратора становится излишней. Этот клапан зарекомендовал себя с лучшей стороны на американских автомобилях и, в частности, на новом „Форде“.

НОВЫЙ ГРУЗОВИК для СКОТА

В ГЕРМАНИИ выпущен показанный на снимке специальный грузовик для перевозки скота. Его особенность заключается в том, что



АМЕРИКАНСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ „СВЕРХДОРОГИ“



НА ФОТО 1 и 2 показаны образцы американских автомобильных так называемых „сверхдорог“, рассчитанных на самое интенсивное пригородное движение.

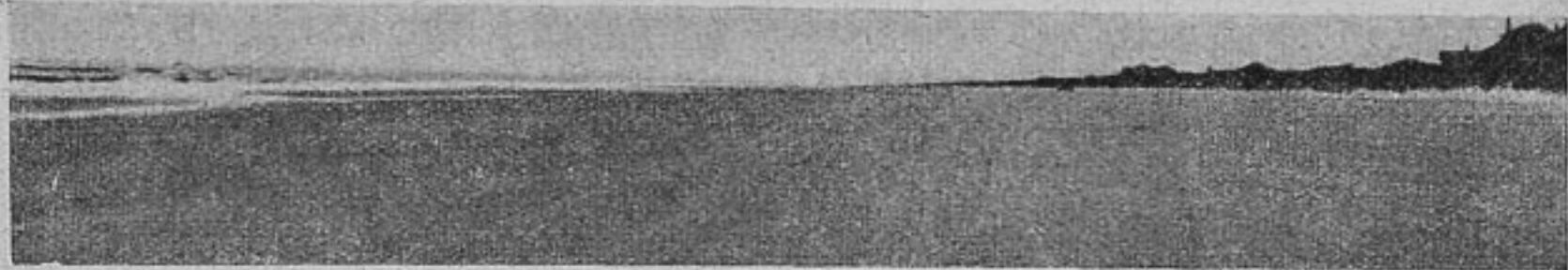
На фото 1 изображен пригородный участок близ г. Кливлэнда (с мостом), а на фото 2 — одна из многочисленных дорог из автомобильной столицы САСШ г. Детройта.



задняя стенка снимается и служит сходом для перевозимого скота.

Этот грузовик начинает получать в последнее время значительное распространение.

МИРОВЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ РЕКОРДЫ



Гоночная дорога в Дайтоне-Бич, на которой Кей-Дон собирается побить рекорд покойного Сигрейва

БУРЖУАЗНЫЙ запад живет рекордами. Один рекорд сменяет другой.

Сигрейв, показавший на тысячесильном двухмоторном автомобиле фирмы „Сэнбим“ скорость в 326,7 км в час побит Малькольмом Кэмпбеллом на его „Синей птице“. Рекорд равнялся уже 333 км в час.

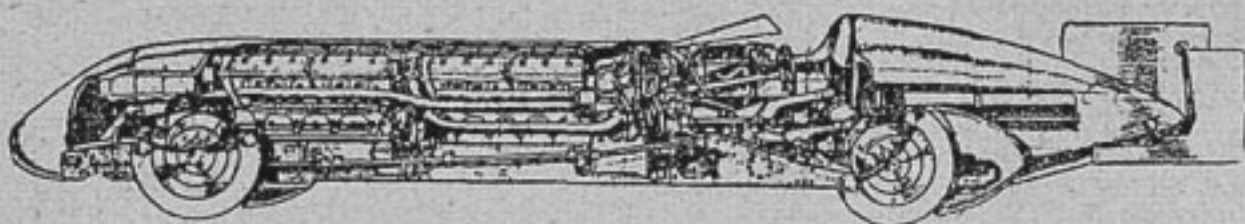
дет сообщаться этому автомобилю от двух двенадцатицилиндровых моторов, снабженных каждый 4-мя компрессорами. Кузов машины имеет аэропланную форму, чтобы по возможности уменьшить сопротивление воздуха. Он настолько длинен и узок, что водитель может буквально вползти на свое сиденье только после снятия рулевого колеса.

Место водителя ограждено стальными стенками на случай падения.

Для автомобиля изготовлены специальные шины с шелковыми прослойками, чтобы получить достаточное сопротивление тем напряжениям, которые им придется перенести.

Испытание этого сверхавтомобиля будет происходить вокруг Дайтонского озера, во Флориде, — там же, где были поставлены рекорды Сигрейва и Кэмпбелла.

Ожидается, что машина покажет скорость 420 — 450 км в час или около 7,5 км в минуту.



Продольный разрез сверхавтомобиля „Сэнбим“ под названием „Серебряная пуля“. Ездок Кей Дон, конструктор инженер Котлен. Силовая установка автомобиля представляет восьмиблочный 24-цилиндровый двигатель из двух 12-цилиндровых половин. Двигатель снабжен мощным компрессором, делающим на полном ходу 17 тыс. оборотов. Общая мощность „Серебряной пули“ — 4000 л. с. Двигатель питается из двух 12-жиклерных карбюраторов. Бензиновый бак установлен в носовой части машины и рассчитан на 15 минут хода. Охлаждение мотора специальное с применением особой камеры, наполненной крошенным льдом. Рассчитанная скорость на 1-й передаче — 200 км/час, 2-й — 260 км/час и 3-й — 400 км/час, но ожидается и более высокая скорость. Полная длина автомобиля 9,3 м. Сзади установлены управляемая горизонтальная плоскость, служащая для создания добавочной нагрузки на заднюю ось давлением воздуха и вертикальные крылья для автоматического сохранения прямолинейного направления у быстро мчащегося автомобиля

На следующий год Сигрейв¹⁾ на машине „Ирвинг Специаль“ поставил новый рекорд в 372 км и вернул себе место мирового чемпиона скорости.

В настоящее время заграничный спортивный мир ожидает новых рекордов или... катастроф. Первая попытка побить скорость „Синей птицы“, произведенная ракетным автомобилем германской фирмы „Опель“, (купленной американским концерном „Дженерал Моторс“), окончилась неудачей. Опель широко рекламировал, что ракетный автомобиль его конструкции покажет небывалую скорость в 500 км в час. Однако эта машина, не достигнув предполагавшейся скорости, взорвалась.

Теперь той же фирмой „Сэнбим“ (которая в свое время построила „Золотую стрелу“ Сигрейва) подготавливается для нового мирового рекорда 1930 г. одноместный автомобиль уже не в 1 000, а в 4 000 сил, на котором поедет известный гонщик Кей-Дон. Движущая сила бу-



Музей смерти. В конце гоночной дороги в Дайтоне-Бич, где происходят состязания на мировой рекорд скорости, американцы построили автомобильный музей, в котором хранятся остатки разбившихся машин. На снимке — внешний вид музея

¹⁾ В последние дни получено сообщение, что гонщик Сигрейв погиб при состязаниях моторных лодок на озере Виндмир.

ОБМЕНИВАЕМСЯ ОПЫТОМ МЕСТ

СКОЛЬКО «КОСЫХ» В СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ

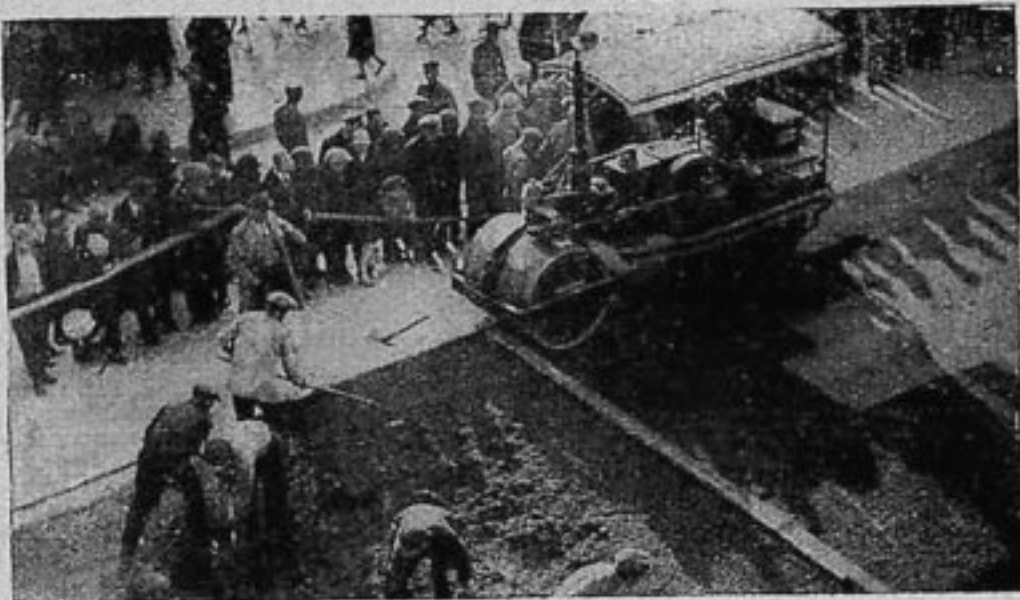
УЖЕ много лет с трепетом под'езжают хлебоборобы к мосту на „косом“ между Ильинской и Ново-Покровской станицами. Здесь опрокинулся не один воз, здесь не одна лошадь обломала себе ноги.

Прошли года. Многое изменилось в станицах, а на „косом“ мост все такой же. Сейчас здесь застревают и тракторы, и автомобили Кубанского зерносовхоза № 5.

Кругом население станиц организовано в колхозы, исправить такой мост можно в два счета, а между тем некому взяться за это дело. Нет инициативы, нет у нас ячейки Автодора, некому начать.

А сил у нас хватит, здоровых, свежих сил,— нужно их только направить.

И ведь не один такой „косой“ в нашем необ'ятном Союзе. Много их. Так не допустим же, чтобы они калечили автомашины, организуем в станицах ячейки Авто-



Асфальтирование мостовой в Москве Фото А Морозова

дора, обеспечим для движения автотранспорта хорошие дороги.

Ст. Ильинская, Кубанского округа

Г. Греков

ОТ НОВОСИБИРСКА ДО ГРАНИЦ МОНГОЛИИ

СИБИРСКИЙ Автодор провел в 1929 г. первый агитационный пробег на 4 машинах от Новосибирска до Улалы Ойратской области и обратно, всего около 2 тыс. км.

Пробег этот проводился с целью агитации за Автодор, автомобиль, хорошие дороги, а также для испытания грузовых автомобилей „Амо“ и машин „Форд А“.

Опыт первого автопробега оказался недостаточным, и поэтому Сибавтодор предполагает в ближайшее время провести второй автопробег от Новосибирска до границы Монголии, через Бийск, Ангудай, Кош-Агач и Минусинск, всего на 5 тыс. км. В пробеге будут участвовать семь автомашин разных систем (Форд, Шевроле, Нами, Амо, Автокар).

Цели второго сибирского автопробега заключаются в агитационно-пропагандистской работе, агитации за трудовинность, практической помощи в подготовке к осенней уборочной кампании. Участники пробега будут давать советы колхозам по уходу за автомобилем, трактором и постройке дорог и мостов, будут организовывать в колхозах кружки по изучению авто-тракторного и дорожного дела. Помимо этого, автопробег ставит своей задачей выяснить эксплуатационные качества машин, установить жесткие нормы расхода горючего и смазочных материалов в зависимости от состояния дорог, а также нормы износа резины и отдельных деталей машин и т. д.

Новосибирск

Пинигин

ГОТОВИМ УЗБЕКОВ-ВОДИТЕЛЕЙ

ФЕРГАНСКАЯ долина — жемчужина Средней Азии. Хлопок, который идет на текстильные фабрики из Средней Азии,— в большинстве хлопок Ферганской долины.

Тысячи гектаров законтрактованной земли уже засеяно хлопком. Хлопок взошел, и скоро белое золото польется из кишлаков к населенным пунктам.

В сердце Ферганской долины стоит Коканд. Ежегодно целые армии дехкан на двухколесных арбах свозят хлопок на хлопко-очистительные заводы Коканда. Но далекие отголоски грохота Нижегородского автосборочного завода докатываются и до нас. Уже забежали по улицам легковые „Форды“, изредка прошумит полутоннажка, прогремит тягач, таща за собой тонны хлопковых семян.

И если сейчас автомашины вытесняют арбы с двухметровыми колесами, то осенью, когда

наступит самая жаркая пора по подвозке и очистке хлопка, автомашин здесь будет значительно больше.

Окружное отделение Автодора решило обеспечить машины своими местными водителями, и поэтому в январе создало шестимесячные курсы. Около 70 человек — ежедневно на занятиях. Параллельно с теорией проходит практика. Все учатся с энтузиазмом. Целые бригады объявляют себя ударными и вызывают другие, ставя условием стопроцентную посещаемость, вовлечение новых членов в Автодор и пр.

Издается стенгазета „Автодоровец“. Выписывается коллективно „За Рулем“. Жизнь идет ударным темпом.

Ферганская долина будет иметь своих водителей машин из коренного узбекского населения.

И. Мавринский

Коканд

ПЕНЗЕНСКОЕ отделение Автодора в своей истории насчитывает уже три этапа. Сначала организовался коллектив, выбрали правление, правление полгода бездействовало. Избрали новое. Второе оказалось немногим лучше первого — занималось торговлей, эксплуатацией автомобилей. И тогда в декабре прошлого года избрали третье правление. Но третье до сих пор также не имеет настоящего плана работ, секции не собираются, руководства нет.

В массах же рабочих, крестьянской молодежи, колхозников, красноармейцев и учащихся чувствуется большой интерес к задачам Автодора. Есть отлично работающие коллективы, как, например, при Московско-Казанской ж. д., который имеет прекрасное помещение для занятий, гараж, мастерскую.

А руководства нет! Отделение до сих пор не смогло создать себе авторитета и не имеет под-

держки со стороны учреждений и общественных организаций. Автодоровские устремления немногих деятельных членов правления встречаются на бюро критически.

В Пензе имеются хорошие землеустроительный, лесной, педагогический и железнодорожный техникумы, среди учащихся которых надо как следует поработать Автодору. В городе и округе большие заводы и фабрики — вело-завод, стеклозавод, писчебумажная, спичечные фабрики и др. Все это говорит о необходимости проведения дорог, устройства мостов, тракторизации и автомобилизации округа. Новому правлению надо приняться, наконец, за действительную работу и сбить бюрократов учреждений и общественных организаций их „наплевательских“ позиций.

Пенза

Земляк

ДОЛГО ли ЕЩЕ ЖДАТЬ?

В МАРТЕ Бейсугский Автодор вызвал на социалистическое соревнование коллектив Автодора Тихорецких паровозных мастерских. Проект договора был выслан, и Бейсугский коллектив ждал ответа, но прошло 2 1/2 месяца, а паровозные мастерские не откликнулись.

Райправление говорит, что они, мол, соревноваться с вами не хотят.

Чем же можно объяснить их отказ от вызова на соревнование?

Пос. Бейсуг

Автодоркор

ГЛИССЕРНАЯ ЛИНИЯ Н.-НОВГОРОД—ЧЕБОКСАРЫ

1 ИЮНЯ открылась глассерная линия по маршруту Н.-Новгород — Чебоксары. Линия бу-

дет сначала обслуживаться двумя, а затем тремя глассерами.

Б.

АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

Москва

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановил: продлить реализацию автомобильных обязательств под автомобили производства 1931—1934 гг. среди колхозов и других сельских кооперативных организаций до 1 октября 1930 г., среди прочих кооперативных и общественных организаций и отдельных трудящихся — до 1 сентября 1930 г.

Моссовхозтрест, Московское отделение акционерного общества „Сельхозснабженне“, союз сельхозлесрабочих и общество Автодор выделили 4 200 руб. для премирования лучших трактористов области. Первая премия установлена в 100 руб. вторая в 75 руб. и третья в 50 руб. Условия конкурса разрабатывает Московское отделение Автодора.

Московское областное отделение Автодора приступило к обследованию всех московских курсов трактористов.

Цель обследования — установить, в каких условиях протекает учеба трактористов, что мешает учебе, достаточно ли квалифицирован преподавательский персонал и т. д.

Завод „АМО“ за перевыполнение промфинплана по выпуску продукции на 8,5 проц., за снижение себестоимости в первом квартале на 15 проц., во втором — на 8 проц. газетой „За индустриализацию“ занесен на красную доску.

Харьков

Харьковский окравтодор начал с'емку большой кинофильмы в 1500 м по автодорожному делу. Фильма будет демонстрироваться в клубах, деревенских передвижках, колхозах и т. д.

Владикавказ

Открываются очередные окружные курсы Автодора. Курсы дадут 100 новых шоферов. Набор производится по командировкам профсоюзов и комсомола. Преимущества — членам Автодора. В состав курсантов войдет 25 проц. батраков и бедняков, которые будут обучены за счет Автодора.

Н.-Новгород

Нижокрисполком решил вступить юридическим членом в общество Автодор. Постановлено внести вступительный взнос в 100 руб. и членский в такой же сумме.

Завод Крайдортранса в этом году должен выпустить 1 млн. штук клинкера (увеличение против 1928—29 г. на 225 проц.). Сейчас идут усиленные работы по расширению производства. Строятся новые корпуса. Прибыло из Германии сложное механическое оборудование, что ускорит переход с кустарно-мокрого прессования, на сухой способ обработки глины.

Этот новый способ позволит с 1931—32 г. увеличить годовую выработку клинкера до 9 млн. штук.

Тифлис

Груздортранс ведет работу по постройке шоссейной дороги к местам разработки ширакской нефти.

Дорога начинается со станции Цнорис-Цхали и тянется на протяжении 30 км. Дорога на половину уже шоссирована. Вся работа будет закончена в этом году.

Брянск

В этом году по Брянскому округу должны быть проведены дорожные работы путем трудгужповинности на 400 000 руб. Полное выполнение этих работ даст некоторый сдвиг в сторону восстановления нашей низовой дорожной сети.

Созванное окрдортрансом совещание районных дорожных работников для разрешения вопросов в организации и проведении трудовой дорожной повинности установило, что подготовка к дорожному строительству путем гужтрудповинности на дорогах районного и сельского значения проведена недостаточно. Райисполкомы мало уделяют внимания дорожному строительству, а в некоторых случаях относятся к нему совершенно безответственно.

При Автодоре закончился автосеминарий на 60 чел. После теоретической учебы слушатели семинария прикреплены к гаражам для прохождения практики.

Рязань

Рязанский Автодор выделил одну автомашину для помощи по обработке полей в колхозах округа.

Кроме того, на места были командированы 12 курсантов-шоферов для оказания практической помощи посе-щникам, особенно по машинной обработке земли.

5. Горючее для машин автодорожцев

Гг. Макутин и Бонкузов возбуждают вопрос о том, что местные склады Союзнефти не отпускают горючего и смазки автодорожцам, имеющим свои машины.

Ответ. По приведенным справкам в Союзнефти такой отказ его местных отделений и складов может характеризоваться как случай головотяпства.

Правление Союзнефти в свое время дало распоряжение своим местным отделениям о

запрещении отпуска бензина в частные руки в целях прекращения спекуляции им, но отнюдь не имело в виду запрещать снабжение машин, принадлежащих членам Автодора.

Для внесения ясности в этот вопрос Союзнефть рассылает на места соответствующее разъяснение, которым отделения обязываются производить снабжение машин членов Автодора по представлении соответствующих удостоверений от местных отделений общества.

6. По какой формуле взыскивается местный налог?

Тов. Бонкузов задает вопрос: С какой мощности взыскивается местный налог — с налоговой или тормозной.

Ответ. Взыскание местного налога производится с налоговой мощности, исчисляющейся по формуле $N = 0,000003d^2 S i$, где N — на-

логовая мощность в л. с., d — диаметр цилиндра в мм, S — ход поршня в мм и i — число цилиндров.

При исчислении мощности подлежащей оплате дробная часть большая, чем 0,5 л. с., считается за полную единицу, а меньшая отбрасывается.

7. О подвесных моторах к велосипеду

Тов. Андреев интересуется мнением журнала об эксплуатационных качествах подвесных моторов к велосипедам и задает вопрос, где можно приобрести такой мотор.

Ответ. Подвесные моторы для велосипеда не дали в наших дорожных условиях сколько-нибудь удовлетворитель-

ных результатов. Одно время сильно распространившись в Германии, они быстро уступили место дешевому, малолитражному мотоциклу.

Подвесные моторы к велосипеду в настоящее время не ввозятся и приобрести их возможно только в случайном порядке.

8. Как поставить самодельную раму

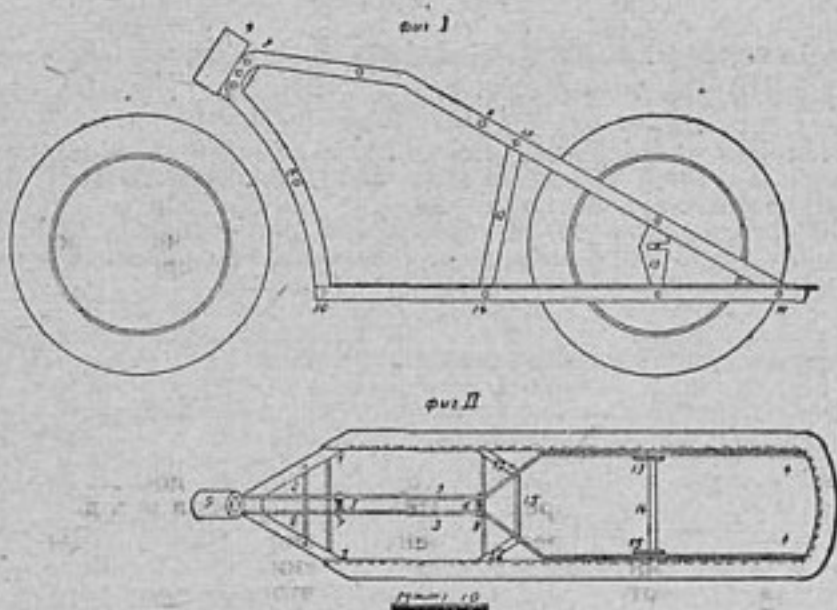
Тов. Бастоногов интересуется, где он может достать старый мотоциклетный мотор мощностью от $2\frac{1}{2}$ до 4 л. с. и мотоциклетную раму легкого типа.

Ответ. Старые мотоциклетные моторы в государственной продаже можно приобрести только на складах реалфонда.

Что касается рамы, то наиболее простым выходом является постройка рамы из углового и полосового железа или стали по системе Э. Г. Мауэра.

Рама эта изготавливается из низкосортных материалов без применения цветных сплавов и, как видно из помещаемого чертежа, имеет только один кованный узел передней вилки. Передняя вилка также из углового железа (4 уголка) с рессорной амортизацией колеса, расположенной ниже его центра.

Рама и вилка могут быть выполнены средствами любой кузницы. В испытании на Всесоюзном пробеге советских мотоциклов рама эта дала вполне удовлетворительные результаты.



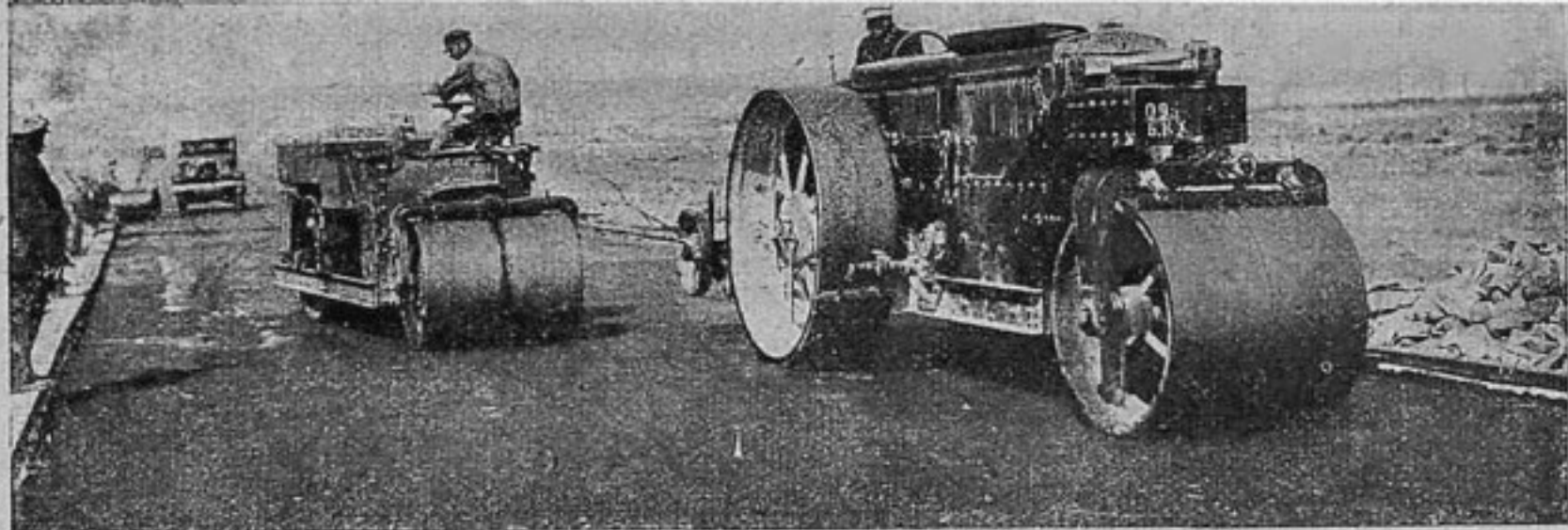
Чертеж рамы Мауэра. Передний узел из 9 мм кованного железа, согнутого и с заваренными хвостами. Рама из углового железа — 30 X 30 X 5 мм. Площадка из 5 мм листового железа.

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ!

Немедленно возобновите подписку на 2-е полугодие на „За Рулем“ и приложения к нему: „Библиотеку“ и сборник статей „Автомобиль, дорога, трактор“.

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



Прокатка первого слоя

Фото Я. Гуревич

АСФАЛЬТОВОЕ ШОССЕ БАКУ—ПРОМЫСЛА

В МАЕ Азнефть начала работы по переделке булыжного шоссе Баку-Ленинский район на асфальто-бетонное.

Существующее т. н. Балаханское шоссе в течение десятков лет было главнейшей и единственной артерией (кроме построенной 7 лет назад узкоколейной жел. дор.), по которой направлялся поток грузов из Баку в главнейшие промышленные районы Азнефти — Балаханы, Сабунчи, Раманы, Сураханы. По этому шоссе ежегодно перебрасывались сотни тысяч тонн бурового и промышленного оборудования и материалов. Рывтины и ухабы этого достаточно древнего шоссе стоили здоровья не одному шоферу.

Производящиеся в настоящее время работы идут ударным темпом. К концу июня, т. е. в

полтора месяца, закончено 12-километровое асфальто-бетонное шоссе. На работах по расшивке булыжника было занято 450 чел. Все асфальто-бетонные работы механизированы. На работах занято 13 различных дорожных машин, в числе которых пять автомашин для перевозки готовой массы (ее понадобится 16 500 т).

Шоссе покрывается асфальто-бетоном в два слоя — 4 см крупнозернистой и 3,5 см мелкозернистой массы на щебневом основании.

После окончания этих работ Азнефть приступает к асфальтированию ряда других дорог в промышленных и заводском районах.

Я. Гуревич

Б И Б Л И О Г Р А Ф И Я

„Автопроизводство“. Орган Всесоюзного автотракторного объединения. 1930 г. Январь, февраль, март.

Журнал „Автопроизводство“ как-то незаметно сумел занять в нашей периодической автомобильной литературе соответствующее место.

Ограничив свою область вопросами автопроизводства, журнал, наряду с опытом иностранной техники, знакомит читателя с достижениями наших автозаводов.

Очень полезны в журнале отделы „По заводам ВАТО“, „По иностранным журналам“, где освещается целый ряд новейших усовершенствований и улучшений.

Заслуживают внимания помещаемые в каждом номере журнала справочные листки общего, справочно-цифрового и производственного характера.

Объединение автопроизводства с тракторным производством заставило расширить рамки журнала и включить в него с № 4 также вопросы тракторного строительства.

Я. Г.

„Организируйте детвору“ — журнал Главсоцвоса и ЦК комсомола. Изд. Гиз. № 5.

№ 5 журнала „Организируйте детвору“ посвящен вопросам организации детворы вокруг Автодора.

Передовая статья написана т. А. М. Лежавой. „Общественные организации детей“, — пишет т. Лежава, — „проявляющие интерес и инициативу в автодорожных делах, являясь той производственной школой, о которой мы теперь не только мечтаем, но которую реально проводим в жизнь. Организации ЮДА своей работой будут давать непосредственный эффект в текущем хозяйственном строительстве“.

Различные статьи в номере посвящены ознакомлению детей с основными данными автомобильной и дорожной пятилетки, вопросам организации групп юных друзей Автодора, детским автоклубам и т. д. Делегаты состоявшейся в Москве 1-й областной конференции ЮДА рассказали на страницах журнала о положении и работе юношеских

групп на местах. В журнале даны также технические советы по постройке детского автомобиля.

Содержание номера соответствует поставленным задачам и несомненно принесет детворе, группирующейся вокруг журнала, большую пользу. Нам кажется, что № 5 должен пользоваться у детей-читателей большим успехом, и редакции, учтя это, не ограничиться выпуском только одного специального номера, а будет систематически осещать работу детворы в Автодоре.

Мы высказываем пожелание, чтобы почин редакции „Организируйте детвору“ был поддержан и другими детскими журналами.

Н. Б.

Книги, поступившие на отзыв

Инж. П. П. Морозов — Ремонт и содержание дорог с каменной одеждой. Гиз. Стр. 123. Ц. 1 руб. 1930.

Инж. Д. М. Ярошев — Наше бездорожье и дорожное строительство. Гиз. Стр. 75. Ц. 25 коп. 1929.

Комиссия по строительству при СТО — „Технические условия и нормы проектирования и сооружения городских проездов и их покрытий“ (в порядке проекта). „Планхозгиз“. Стр. 88. Ц. 90 коп. 1930.

Инж.-мех. В. Генрио — Стуки в двигателях тракторов „Фордзон“ и „Ф. П.“ Книгосоюз. Стр. 69. Ц. 40 коп. 1930.

Зернотрест — Каталог запасных частей к трактору „Катерпиллер 60“ (с 38 иллюстрациями). Книгосоюз. Стр. 59. Ц. 35 коп. 1930.

И. Сахаров — Карбюрация трактора. Книгосоюз. Стр. 39. Ц. 45 коп. 1930.

А. Самсонов — Как мы улучшаем пути сообщения СССР. Гиз РСФСР. Стр. 80. Ц. 30 коп. 1930.

А. Кафман и Л. Хват — Трудовой поход транспортников. Гиз. Стр. 95. Ц. 15 коп. 1930.

Инж. С. Г. Клячкин и инж. Н. А. Абрамов — Производство работ по замощению улиц. Гиз. Стр. 144. Ц. 1 р. 1930.

В. А. Константинов — Задачи и расчеты по двигателям внутреннего сгорания. Гиз. Стр. 207 и 4 таблицы на отд. листах Ц. 3 р. 15 к. 1930.

А. Соколов — Митька за рулем. Гиз. Стр. 59. Ц. 16 коп.

Отв. редактор Н. ОСИНСКИЙ

Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“