

ЗА РУЛЕМ

11

1929

ИССЛЕДОВАНИЕ АКАДЕМИКА А. ФЕРМАНА ПЕРЕСИЛА
НА ВОСТОКОВЫХ «РЕНО-ТАВРА» ПУСТЫНИ
КАРА-КУМ, ДОКАЗАВ ВОЗМОЖНОСТЬ УСТАНОВИТЬ
АВТОМОБИЛЬНЫЕ СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ ИСХАНАДОМ
И СЕРЫМ ЗАВОДОМ, РАЗДЕЛЕННЫМИ ВУСТЫНЕЙ



Автомобили в пустыне Каракум

Фот. Д. Н. Шафранова

Выпуск 11, 1929 года

ПРИНАДЛЕЖНОСТИ
ПОДШИПНИКИ

АВТО



ЧАСТИ

А. В. ЖИЛЬЦОВ

Москва, Петровка, 34. Тел. 3-90-70.

Мото- и вело-частей не имеется

МОСКОВСКОЕ
Пром. Кооп. Объединение
„АВТОПРОМТРАНС“

Салово-Каретная, 6. Тел. 4-63-51

Ремонт и восстановление
авто-мото-транспорта, авто-ча-
сти и принадлежности, дисковые колеса, изго-
товление и переделка колес к балонным шинам.



ПРИЕМ ОБЪЯВЛЕНИЙ ВО ВСЕ ПРОВИНЦ.
ГАЗЕТЫ СССР

БЮРО ИНОГОРОДНЫХ ОБЪЯВЛЕНИЙ

Акционерн. Изд. Общество „ОГОНЕК“
Москва 6, Стратной бульвар, 11. Телефон 4-64-40

ЭЛЕКТРОМОНТЕР
ПРАКТИК



ДЛЯ САМОБУЧЕНИЯ полное
руковод. по устройству дешев.
электр. освещения и пров. эл.
проводки. ЛУЧШИЙ СПРА-
ВОЧНИК МОНТЕРА. 135 рис.
Выс. изд. ц. 2 р. 35 к. о перес.

ИЗУЧАЙТЕ
РЕМЕСЛА
НА ДОМУ

СЛЕСАРНЫЕ, КУЗНЕЧ-
НЫЕ, СТОЛЯРНЫЕ,
КАРТОНАЖНЫЕ и др. ра-
боты по самоучителю.

Венельта „Лабор. Практика“. 64 рис. Цена в папке с пер. 2 р.
Москва, Мухомовая, 27/у, Кооперативн. т-во „Самообразование“.

АВТОМАШИННЫЙ
КАТЕХИЗИС

1340 ответов на вопросы в книге „АВТОМАШИНЫ“

Двигатель автомобилей, тракторов, мотоциклов, мото-лодок,
самолетов и стационарный, — в вопросах и ответах. Сведения
по устройству, уходу, ремонту, испытанию и достижению
наибольшей мощности. Сост. „НИКО“ (Н. Орловский)
291 стр., изд. 1929 года, ц. 8 р. 70 к., с перепл. 4 р.

ВСЯКИЙ САМ МОЖЕТ изучить устрой-
ство, ремонт, ра-
боту и уход за трактором ФОРДЗОН по книге Нико-Орлов-
ского. Подробное руководство о тракторе и вообще об авто-
машинах—300 стр., 200 чертежей и 4 раскладн. табл., 1928 г.
Ц. 4 р. 50 к., в перепл. 5 р. Изд. автора.

А также любую техническую книгу дореволюционн.
и новейших изд. высылаем книж. магаз. „Экскурсант“
Н. Подякова и И. Костюка, Ленингр., пр. Володарск., 46/р.



ПРОКЛАДКИ

МЕДНО-АСБЕСТОВЫЕ

всех форм и видов для автомоб., авиац., тракт. и пр. моторов
Н. А. ЛЕВИН, Москва 6, Каретный ряд, 11. Тел. 1-94-40.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ ПОДПИСКИ

НА БОЛЬШОЙ ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ
ПРОИЗВОДСТВ.-ЭКОНОМИЧЕСК. И ТЕХНИЧ. ЖУРНАЛ

„ПРЕДПРИЯТИЕ“

(VII ГОД ИЗДАНИЯ)

ПОД РЕДАКЦИЕЙ В. Н. Манцева, В. Н. Сарасьнова, М. Я. Лапирова-Скобло, С. Н. Гайстера, М. Г. Высо-
чанского, К. Н. Бобровского и красных директоров П. В. Дружинина, А. Г. Хвостовского, А. Ф. Пашина
Л. А. Зорина, К. Н. Горелова, С. А. Колесникова и Н. П. Плисецкого.

„ПРЕДПРИЯТИЕ“ полно и всесторонне освещает вопросы организации производства, рационализации,
нормирования труда, подготовки рабочей силы и т. д.

„ПРЕДПРИЯТИЕ“ разрешает все вопросы фабрично-заводского хозяйства под практическим углом
зрения, дает возможность почерпнуть практические указания методов работы и
обменяться своим опытом с другими.

„ПРЕДПРИЯТИЕ“ своевременно знакомит своих читателей со всякой практической новинкой в области
науки и техники как в СССР, так и за границей.

„ПРЕДПРИЯТИЕ“ имеет богатый отдел техники производства. Журнал богато иллюстрируется фотогра-
фиями производственных процессов, чертежами деталей машин и т. д. Периодически
журнал дает бесплатные приложения по злободневным вопросам фабрично-заводской практики.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ в Главной Конторе Издательства „ПРАВДА“ и „БЕДНОТА“,—Моск.ва, Твер-
ская, 48, во всех провинциальных отделениях „ПРАВДЫ“, во всех почт.-телеграф. отделениях и у писемносецев.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на 1 год—13 руб., на 6 мес.—7 р., на 3 мес.—3 р. 60 коп., на 1 мес.—1 руб. 25 коп.

ЦЕНА ОТДЕЛЬНОГО НОМЕРА 1 РУБ. 50 КОП.

Большой тираж журнала „За Рулем“ гарантирует пользу объявлений



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

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

Второй год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв. 11
Телефон 3-31-91

КОНТОРА: Москва 6, Страстной бульв. 11,
„Огонек“, Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на год—4 р. 50 к., на
9 м.—3 р. 80 к., на 8 м.—3 р. 50 к., на
6 м.—2 р. 50 к., на 3 м.—1 р. 30 к., на
1 м.—50 к. За границу: на 12 м.—2 дол.
50 цент., на 6 м.—1 дол. 25 цент.

FORTNIGHTLY MAGAZINE „ZA RULEM“ („AT THE WHEEL“)

Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 11 (20)

ИЮНЬ

1929

Я. ГОЛЬБЕРГ

АВТОМОБИЛЬ В КРЕСТЬЯНСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ

Из 60 млн. т грузов, перевезенных безрельсовым транспортом РСФСР в 1925/26 году, на сельское и лесное хозяйство приходится 480 млн. т, т.е. 80% всей работы безрельсового транспорта.

Поэтому, когда речь идет об автомобилизации нашей страны, главное внимание необходимо уделять сельскохозяйственным районам.

В целом ряде стран механический транспорт все больше проникает в сельские районы и все теснее связывает сельское хозяйство с промышленными центрами.

В Северо-Американских Соединенных Штатах к началу 1927 года работало в сельском хозяйстве 4.530 тыс. автомобилей, из них 4.030 тыс. легковых и 500 тыс. грузовых.

Автомобиль оказывается выгодным для работы в сельских районах лишь при наличии благоприятных условий для его применения, а именно — дешевизны самой машины и ее эксплуатации. Вполне очевидно, что если дорог автомобиль, а его эксплуатация требует значительных средств, то крестьянскому хозяйству не под силу справиться с этим видом транспорта.

В выгоды механизации гужевого транспорта не может быть сомнений. Это показывает практика сельских хозяйств Северной Америки. Там перевозка кукурузы на автомобилях дает экономию против перевозки гужем на 20%. Перевозка на автомобилях пшеницы удешевила затраты на транспорт на 50%, и, наконец, перевозка на автомобилях хлопка снизила транспортные расходы, приблизительно, на 60%. Таковы те выгоды, которые сельское хозяйство Северной Америки сумело извлечь из механизации гужевого транспорта.

Благодаря замене конной тяги автомобилями увеличилось среднее расстояние, на которое

сельские хозяйства производят свои перевозки, возросло число поездок, повысилась средняя нагрузка на транспортную единицу, а в результате — резко снизилась стоимость транспортирования сельскохозяйственных грузов.

Чем же объясняется успех автомобилизации сельских районов?

Как мы указали выше, одна из основных причин проникновения автомобиля в сельские районы, это сравнительно низкая стоимость эксплуатации.

Поставив перед собой задачу автомобилизации советской деревни, мы неизбежно должны направить максимум внимания на вопросы, связанные с стоимостью автомобилей и их эксплуатацией.

Содержание:

	Стр.
Я. Гольберг — Автомобиль в крестьянском хозяйстве	1
Проф. Е. Чудаков — Автомобильному транспорту необходимо хорошее горючее	3
Проф. А. Верховский — Интересный спор	6
100 тысяч автомобилей в год (беседа с нач. Автостроя)	9
Н. Беллев — Записная книжка автодорожца	10
Инж. К. Куприянов — Улучшение улиц в небольших городах	12
Новые машины с обтекаемыми кузовами	15
Н. Четвериков — Опытный пробег в песках Кара-Кум	16
Проф. В. Данчакова — Из Берлина в Москву на автомобиле	18
Проф. Е. А. Чудаков — Устройство автомобиля	20
Глазом рабкора-автодорожца	23
Автодорожный экран	24
М. Дьяков — Ремонт мотоцикла	26
Дороги и автомобили во всем мире	29
„Неделя Автодора“	30
В Автодоре РСФСР	32

В номере 40 иллюстраций

Благодаря росту нашей автопромышленности (100-тысячный завод!) автомобили будут обходиться все дешевле и дешевле. По снижению стоимости эксплуатации их у нас также имеются широкие возможности, чему могут служить примером отдельные автохозяйства, сумевшие за истекшие несколько лет значительно снизить эксплуатационные расходы автомобилей.

Такое удешевление возможно и в нашем сельском хозяйстве. Это не трудно видеть, сопоставив стоимость содержания пассажирского автотранспорта в сельских районах Северной Америки и у нас.

Километр пробега пассажирской автомашины средней мощности в СССР обходится, приблизительно, в 54 коп., в то время как в Северной Америке (в сельскохозяйственных районах) тот же километр пробега стоит менее 13 коп. (точнее — 12,84 коп.).

Какие же причины создают подобную разницу в стоимости эксплуатации автомобилей? Они отчетливо будут видны из сопоставления отдельных статей расхода на содержание автомобилей.

Стоимость эксплуатации среднего пассажирского автомобиля в сельскохозяйственных районах Северной Америки и в СССР по данным министерства торговли С.-А. С.Ш. (среднее в коп. на 1 км пробега):

Расходы на	Северная Америка		СССР	
	Абсол. цифры	В %/о	Абсол. цифры	В %/о
Содержание персонала . . .	—	—	27,0	50,0
Содержание зданий и хозяйств. расходы	1,45	11,1	4,3	7,9
Налоги и сборы	0,74	5,7	1,4	2,6
Процент на капитал	1,55	12,1	—	—
Горючее	2,0	15,7	4,5	8,3
Смазку	0,4	3,0	0,2	0,4
Обтирочные материалы и керосин	входят в стоим. содержания		0,2	0,4
Резину	1,22	9,5	5,7	10,6
Освещение автомобилей . . .	входят в стоим. содержания		0,4	0,8
Ремонт (и содержание автомобилей в исправности) . .	1,55	12,1	3,2	6,0
Амортизацию	3,95	30,8	6,0	11,1
Непредвиденные расходы . .	—	—	1,0	1,9
Итого	12,86	100,0	53,9	100,0

Из этих данных можно сразу видеть, каким образом наш крестьянин сможет удешевить эксплуатацию автомашин. Прежде всего у американского крестьянина отсутствует статья расходов на содержание персонала, так как либо он сам, либо один из членов его семьи управляет машиной. С этим явлением мы уже встречаемся и у нас, правда, не в автомобильном транспорте, а в тракторном хозяйстве, где в качестве трактористов с успехом выступают рядовые крестьяне. Разница же между трактором и автомобилем в смысле управления вовсе не так велика. Овладев техникой управления трактором, наш крестьянин сможет сравнительно быстро освоиться и с автомобилем, с успехом используя его.

Второй статьей, значительно удорожающей эксплуатацию автомобилей, — является расход на резину, которая нам обходится, приблизительно, в 4½ раза дороже, чем американскому крестьянину. Покрышка в Северо-Американских Соединенных Штатах стоит около 26 р., в Канаде около 20 р., в Англии около 26 р., а у нас она обходится (по оптовым ценам) в 85—90 р. Камера в С.-А. С.Ш. стоит около 4,3 р., в Канаде около 3,6 р., в СССР—13—14 р.; 100 кг покрышек в Германии стоят около 390 р., у нас — около 700 р.

Все это дает почти пятикратное удорожание резины для наших советских автомашин; следовательно, для того, чтобы снизить расходы на резину, необходимо, повысив качество, снизить стоимость ее, по крайней мере, до уровня заграничной резины.

В этом направлении нашей резиновой промышленностью достигнуты некоторые успехи.

Неблагополучно в Советском Союзе положение с горючим.

Расход на горючее превышает у нас более, чем в 2 раза расход на горючее в Северной Америке. В Северной Америке 100 кг автомобильного бензина стоят, приблизительно, (в розничной продаже) до 15 руб., снижаясь для отдельных городов; в Канаде 100 кг бензина стоят 14 р. 25 к., в Румынии — 16 р. 50 к., во Франции — 24 р., в Дании — 20 р. 25 к., в Англии — 17 р. 25 к., в Германии — 21 р., у нас в СССР — 26 р. 50 к.

А ведь Франция, Дания, Германия ввозят в свою страну бензин из других стран, и даже больше того — Франция и Германия применяют именно наш бензин. (О качестве же горючего для нашего внутреннего рынка редакция ниже помещает специальную статью).

Из других статей расходов обращают на себя внимание ремонт и амортизация. Большая дешевизна ремонта в Сев.-Америке объясняется достаточным количеством ремонтных баз, одновременно снабжающих машины необходимыми сменными частями. Низкая стоимость амортизации является следствием дешевизны автомобилей по сравнению с автомобилями в СССР. Для того, чтобы добиться снижения этих расходов до уровня северо-американского сельскохозяйственного автотранспорта, необходимо обеспечить машины соответствующим количеством запасных частей, наладить рациональное снабжение необходимыми сменными частями, организовать ремонтные базы и, — самое главное, — принять меры к снижению стоимости автомашин.

Точно также нужно поставить вопрос об ослаблении налогового пресса, давящего на наши автотранспортные хозяйства. Достаточно сказать, что налоговое обложение 20-сильной пассажирской автомашины достигает у нас 320 р., в то время как в Германии оно равняется 307 р., Англии—230 р., Бельгии—84 р., Италии—83 р., Франции — 58 р., Нью-Йорке — 34 р., а в Калифорнии (один из Южных штатов С.-А. С.Ш.) всего 6 р.

Снижение эксплуатационных расходов автомобильного транспорта возможно и необходимо. Чем дешевле содержание автомашин, тем более широкие перспективы разворачиваются для автомобилизации нашей страны.

Я. Гольберг