

ЗА РУЛЕМ

12
1929

АВТОМОБИЛЬ на службе СССР
на бесконечные просторы Советского Союза —
мощный рычаг культурной революции



Минимум топлива при работе двигателя. Максимальная экономия топлива

ГРУЗОВИКИ

ОМНИБУСЫ

АВТОМОБИЛИ

ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ



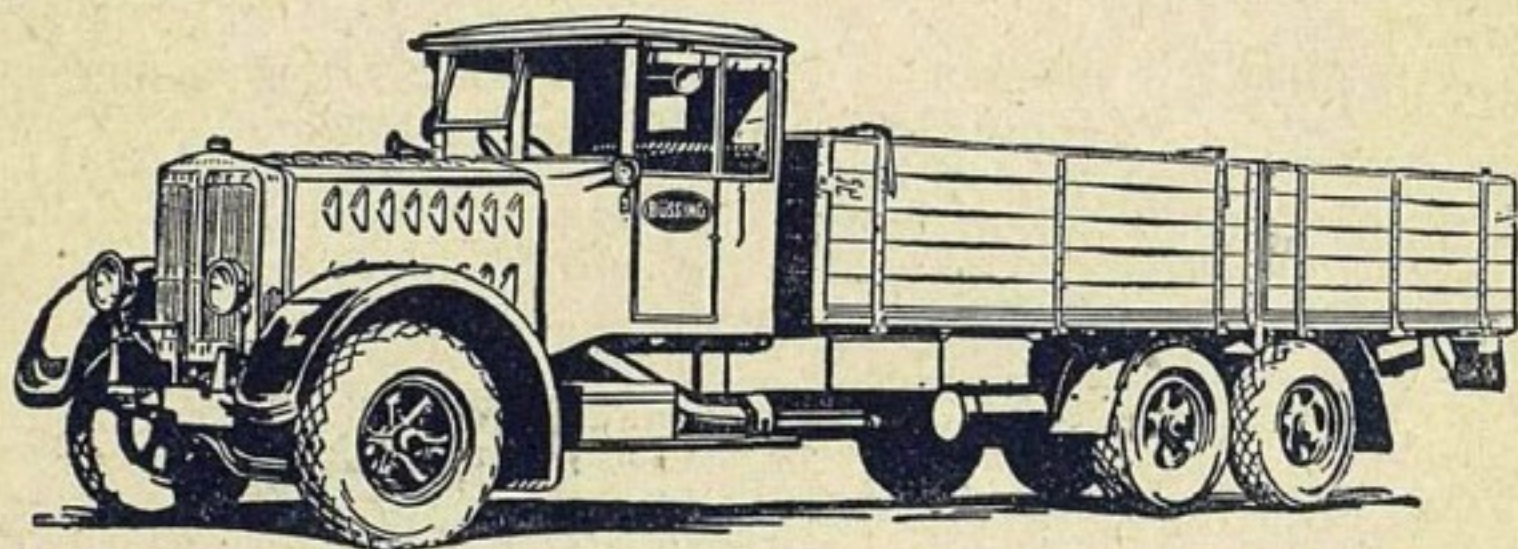
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

H. Büssing

A.-G.

BRAUNSCHWEIG

Германия



ЧИТАЙТЕ И ВЫПИСЫВАЙТЕ!

Большая еженедельная литературно-общественная или юстированная газета нового типа

ЛИТЕРАТУРНАЯ ГАЗЕТА

Орган Федерации объединений советск. писателей
Ответственный редактор С. И. Канатчиков

ВЫХОДИТ ПО ПОНЕДЕЛЬНИКАМ

„Литературная газета“ первая и единственная в СССР газета, целиком посвященная вопросам культурной революции и рассчитанная на всех интересующихся вопросами культурного строительства и жизнью искусства.

„Литературная газета“ дает обстоятельную информацию о политической жизни Советского Союза и заграницы.

„Литературная газета“ ставит важнейшие проблемы художественного творчества и ведет дискуссии по самым острым вопросам литературной современности.

„Литературная газета“ имеет постоянные отделы критики, библиографии, театра, кино, музыки и изобразительных искусств.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА 2 ПОЛУГОДИЕ

Подписная плата:

6 мес.—1 руб. 20 коп., 3 мес.—60 коп.

Отдельный номер — 5 копеек

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:

МОСКВА, Страстной бульвар, 11, «ОГОНЕК»
Акционерному Изд. О-ву
и повсеместно на почте.

„БИБЛИОТЕКА ОГОНЕК“

ЕЖЕНЕДЕЛЬНО ПО ДВЕ КНИГИ

Лучшие образцы русской и иностранной беллетристики, избранные произведения мировой литературы, документы эпохи и мемуары, художественные описания новейших путешествий.

ЧЕТЫРЕ ГОДА

существует «Библиотека Огонек» и миллионы читателей уже оценили и полюбили ее опрятные белые книжечки, увлекательные по содержанию и тщательно изданные.

Подписка на «Библиотеку Огонек» принимается только с журналом «Огонек»

Подписная плата на 2 полугодие 1929 г.
«ОГОНЕК» с «БИБЛИОТЕКОЙ»: 6 м.—7 р., 3 м.—3 р. 75 к., 1 м.—1 р. 40 к.
«ОГОНЕК» без «БИБЛИОТЕКИ»: 6 м.—2 р. 40 к., 3 м.—1 р. 20 к., 1 м.—40 к.

Переводы адресуйте:

МОСКВА, Страстной бульвар, 11, «ОГОНЕК»
Акц. Изд. О-ву
Подписка принимается повсеместно на почте.

Выписка заграничн. товаров может последовать лишь на основ. действующих правил о мек. полнн внешней торговли

Большой тираж журнала „За Рулем“ гарантирует пользу объявлений



ЗА РУЛЕМ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брашна, Н. Беллева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина,
Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Презента, 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

№ 12 (21)

И Ю Н Ь

1929

39 N12 1929

М. СОРОКИН

Содержание:

Стр.

М. Сорокин — Двадцать пять тысяч „Автокаров“ в год на заводе „АМО“	1
Договор с Фордом подписан	3
Вл. Кононов — Надо снизить налоги на автотранспорт	4
Проф. Е. А. Чудаков — Автомобильному транспорту необходимо хорошее горючее	5
От гоночного глицерина — к быстроходному пароходу	8
Инж. А. Цуринов — Нужны ли нам 3—3½-тонные грузовики?	11
Р. Тодоров — Внимание подвесному мотору!	13
Дороги и автомобили во всем мире	14
Н. Беляев — Записная книжка автодорожца	15
Многоэтажные гаражи	16
Делегаты 5 с'езда Советов о дорогах и автомобилях	18
Московские мостовые	20
Ник. Погодин — Солидные пассажиры	24
Проф. Е. А. Чудаков — Устройство автомобиля	26
Автодорожный экран	28
Глазом автодорожца	30

В номере 39 иллюстраций

25 ТЫСЯЧ „АВТОКАРОВ“ в ГОД на ЗАВОДЕ „АМО“

ЗАВОД „АМО“ является важнейшей производственной единицей в автопромышленности СССР. Естественно поэтому, что ему должно быть уделено исключительное внимание.

Завод „АМО“ имеет бесспорные достижения. Ему приходилось развивать в крайне тяжелых условиях совершенно новое для Советского Союза производство. Поэтому выпуск в этом году более тысячи машин следует без всяких преувеличений рассматривать, как серьезную победу на фронте советского строительства, одержанную нашими рабочими и инженерами.

Однако, несмотря на бесспорные заслуги, завод „АМО“ нуждается в коренной реорганизации своих методов производства, которые радикально отличаются от американской автомобильной практики. Для того, чтобы осуществить лозунг „догнать и перегнать капиталистические страны“, мы должны всемерно и наилучшим образом использовать заграничный опыт.

В области автомобильного производства для нас наиболее полезна Америка с ее громадной автопромышленностью и практикой. Американский автомобиль отличается от европейских машин простотой конструкции и дешевизной. Вот по этим причинам для реорганизации завода „АМО“ мы остановились на модели американского грузовика и на американской технической помощи.

Новый грузовик, который будет поставлен на производство на заводе „АМО“, принадлежит к числу первоклассных и испытанных машин в Америке. В настоящее время он выпускается фирмой „Автокар“, грузоподъемность его 2½ т, он имеет 6-цилиндровый мотор с максимальной мощностью в 66 сил при 2.400 оборотах. Общий вид грузовика показан на рис. 2. Специальная комиссия, которая знакоилась с чертежами грузовика, признала его приемлемым для постановки производства у нас на заводе „АМО“.

Реорганизация самого завода будет произведена под руководством группы американских инженеров. Американцы должны составить проект реорганизации и затем руководить осуществлением его на заводе.

План реорганизации предусматривает расширение завода до выпуска 25 тысяч 2½-тонных грузовиков, автобусов и тяжелых легковых машин в год в одну 7-часовую смену. Примерная распланировка реорганизованного завода показана на чертеже. Как видно из чертежа, для производства 25 тысяч машин в год потребуются сравнительно небольшое новое строительство. Главная масса затрат падает на закупку нового оборудования, при чем и существующее оборудование будет использовано в

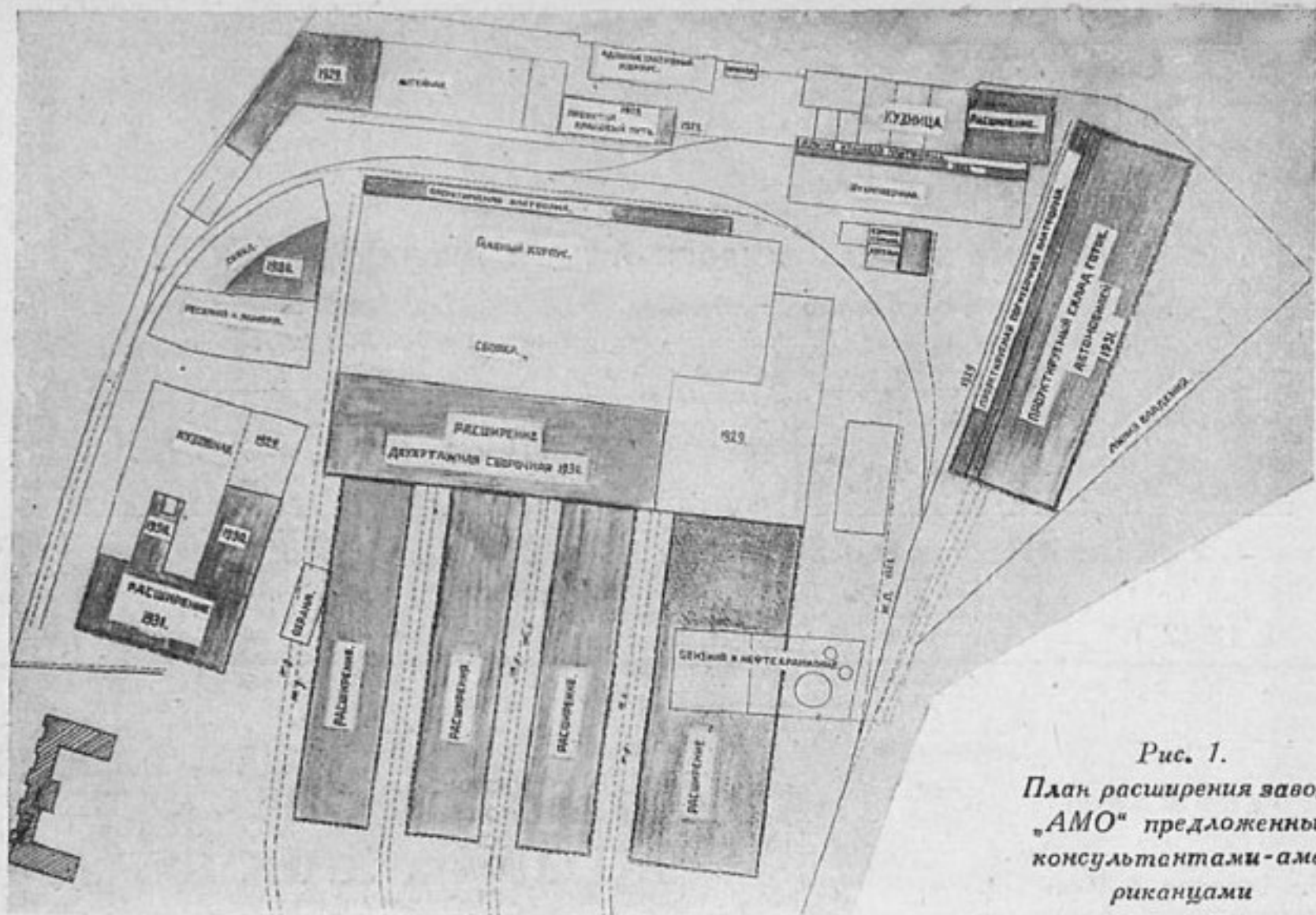


Рис. 1.
 План расширения завода
 „АМО“ предложенный
 консультантами-американцами

значительной мере. Дальнейшее развертывание завода обеспечено полностью: путем дополнительных пристроек на этой территории можно развернуть производство до 100 тысяч машин в год в одну смену.

Особенности американских методов производства заключаются в том, что американские автомобильные заводы применяют высокопроизводительные станки, хорошо конструируют приспособления и кондуктора, целесообразно располагают оборудование и широко пользуются конвейерной системой. Эти четыре принципа должны быть положены в основу реорганизуемого завода „АМО“. Нам не следует вносить в американские методы поправки на отсталость или недостаток опыта нашего рабочего или техника. Нужно смело и безоговорочно в основу реорганизуемого дела закладывать американские способы производства, ибо только таким путем мы наилучшим образом сумеем использовать затрачиваемые на переоборудование завода средства. Не беда, если мы сразу не достигнем американских норм производства по их же методам. Не достигнем этого в год,—безусловно достигнем в два.

План развертывания завода намечается в следующем виде: в 1930/31 году — 12 тыс. машин, в 1931/32 году — 25 тыс. машин.

Для осуществления этих размеров выпуска мы должны произвести коренную реорганизацию завода в годичный срок. Срок, действительно небольшой для такого громадного дела, но в него нам надлежит уложиться во что бы то ни стало, так как растягивать автостроительство на годы при нашей отсталости, при полной безоружности в моторном транспорте, абсолютно недопустимо. В этом коротком сроке нет ничего невозможного, если оборудование будет закуплено во время и если

реорганизация будет проходить с минимумом задержек и с максимумом помощи этому делу со стороны партийного, советского и общественного мнения.

Намечаемое расширение завода „АМО“ ставит на очередь ряд проблем. Прежде всего необходимо немедленно же приступить к организации снабженческой базы соответствующих размеров. Со снабжением положение прескверное. В настоящее время заводы Автотреста получают нужное им сырье неаккуратно и с большими перебоями. Некоторые материалы—определенно дефицитные, например, чугун литейный, стальные цельнотянутые трубы, швеллеры, катаная проволока, мелкосортное сортовое железо, зеркальное стекло и углеродистая сталь. Мало того, что их недостаточно,—они поставляются нам по необычайно высокой цене. Для иллюстрации приведу несколько фактов. Чугун чушковый стоит у нас 7,3—7,8 коп. за кг, в Америке же — 3,6 коп.; сталь холодно-катаная — 46,4 коп. за кг, в Америке — 14 коп.; сталь специальная (не инструментальная) — у нас 85—96 коп. за кг, в Америке 14—22 коп. Эти цены показывают, что у нас со снабжением неблагополучно, а при таких условиях невозможно говорить о нормальном развертывании производства.

Плохо обстоит дело и с импортным снабжением, которое не регулярно и далеко не упорядочено. Ненормальное снабжение по отдельным предметам крайне болезненно отзывается на выпуске. Еще недавно завод „АМО“ из-за одного предмета должен был остановить на длительное время два своих цеха и прекратить выпуск готовых машин.

Все это свидетельствует о том, что вопросы снабжения надо разрешать уже теперь, серьезно, широко и реально.