

ЗА РУЛЕМ

ВСЕ ДОСТИЖЕНИЯ ПЕРЕДОВОЙ
АМЕРИКАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ ПЕРЕ-
НЕСЕМ В СОВЕТСКИЕ АВТОСТРОЕНИЯ!

13

1929



АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД В КОРПОСЕ ВОРОДОНОВОГО ЗАВОДА

Издательство «Автомобиль» (Москва)

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА

Лучшие образцы русской и иностранной беллетристики, избранные произведения мировой литературы, документы эпохи и мемуары

„БИБЛИОТЕКА ОГОНЕК“

ЕЖЕНЕДЕЛЬНО ПО ДВЕ КНИЖКИ

Четыре года существует „Библиотека Огонек“ и миллионы читателей уже оценили и полюбили ее опрятные белые книжечки, увлекательные по содержанию и тщательно изданные

ДЕСЯТЬ МИЛЛИОНОВ

книжек „Библиотеки Огонек“ разошлось за 4 года (без журнала „Огонек“ подписка на „Библиотеку“ не принимается).

ПОДПИСНАЯ ПЛАТА: „Огонек“ с „Библиотекой“—6 мес.—7 р., 3 мес.—3 р. 75 к., 1 мес.—1 р. 40 к. „Огонек“ без „Библиотеки“—6 мес.—2 р. 40 к., 3 мес.—1 р. 20 к., 1 мес.—40 к.

ПЕРЕВОДЫ АДРЕСОВАТЬ: Москва 6, Страстной бульвар, 11. Акционеры. Издательскому. Об-ву „Огонек“.

Подписка принимается также войду на почте.

ВТОРОЕ ПОЛУГОДИЕ 1929 г.



К НЕДЕЛЕ „АВТОДОРА“

ВНИМАНИЮ КРУЖКОВ И ОРГАНИЗАЦИЙ АВТОДОРА, СЛУШАТЕЛЕЙ АВТОКУРСОВ, ШОФЕРОВ И ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“.

Только что вышли из печати новым изданием и поступили в продажу в магазинах в Москве и в отделениях ГТИ в Ленинграде, Харькове, Киеве, Тифлисе, Н.-Новгороде и Свердловске.

Астриок, М.—Автомобиль. Часть I. Устройство, действие, уход. Издание 3-е. Ц. 1 р. 50 к., в папке 1 р. 85 к.
Часть 2-я. Измерения, материалы, эксплуатация. Изд. 2-е. Ц. 1 р. 20 к., в папке 1 р. 55 к.

Имеются в продаже ранее выпущенные издания ГТИ по автомобильному и дорожному делу, а также по двигателям внутреннего сгорания:

Грибов, И. Автомобильное хозяйство. Организация, гаражи, мастерские. Ц. 1 р. 30 к.
Крайнев, А. Электрооборудование мотоциклов Хирлей-Давидсон. Ц. 35 к.
Мэнли, Г. Уход за автомобилем и содержание его в исправности. Ц. 1 р. 15 к.
Турченко-Тур, К. Таблицы для быстрого отыскания неисправностей в моторах автомобилей, тракторов, мотолодок и т. п. Ц. 10 к.
Шелавин, И. Грунтовые дороги. Кр. руков. по постройке, содержанию и ремонту. Ц. 1 р. 35 к.
Кюше, К. Технология авиа и автоматериалов. Ц. 85 к.
Ридлер, А. Лабораторное испытание автомобиля. Ц. 70 к.
Ридль, К. Новейшие быстроходные автомобильные моторы. Конструкция, расчет и материалы. Ц. 1 р. 25 к.

Кавек, И. Двигатели Дизеля. Руководство к установке и уходу. Ц. 75 к.
Хедер, Г. Большой двигатель внутр. сгорания. Повреждения, неисправности и их устранение. Ц. 3 р. 35 к.
Ганфштенгель, Г. Механ. транс. массов. груз. Ц. 3 р. 20 к.
Гюльдиер, К. Влияние теплового состояния двигателя на работу его органов распределения. Ц. 1 р. 40 к.
Зейферт, Ф. Конструкция и расчет двигателей внутр. сгорания. Изд. 2-е. Ц. 1 р. 20 к.
Лобач-Жученко, В. Краткий описат. курс двигат. внутр. сгорания. Ц. 90 к.
Фэнцль, Штрэмбек и Эберман. Быстроходные двигатели Дизеля. Описание, испытания, расчет, конструкция и работа. Ц. 2 р.

Требования на единичные экземпляры адресовать в „Книжпочту“ Гостехиздата—Москва 9, Петровка, 15, тел. 5-96-72, оптовые заказы—в Торговый отдел: Москва, ГСП 1, Юшков пер., 4, тел. 5-72-12.

Книжпочта Гостехиздата высылает наложенным платежом любые книги по автомобильному и дорожному делу, а также по всем отделам техники, из числа имеющихся в продаже.

На время „Недели Автодора“ отделениям и кружкам о-ва Автодор при выписке книг по автомоб. и дорожному делу непосредственно из „Книжпочты“ ГТИ и уплате вперед стоимости заказа предоставляется скидка: на издания 1928/29 г.—10%, на изд. ГТИ до 1928 г.—30%, на изд. прочих издательств до 1928 г.—20%.

Каталоги изданий ГТИ высылаются „Книжпочтой“ по первому требованию

Большой тираж журнала „За Рулем“ гарантирует пользу объявлений



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,
„Оголэк“, 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 „ЗА РУЛЕМ“ („AT THE WHEEL“)
Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 13 (22)

И Ю Л Ь

1929

3PN13 1929

Содержание:

Стр.

Договор с Фордом и наше автостроение	1
И. Халепский — Заметки о современном американском автопроизводстве	4
Влад. Ерофеев—Первая ленинградская...	6
Автомобильная пятилетка	8
Борьба за хорошую дорогу (совещание нач. Главдортрансов)	9
Инж. Л. Владимиров — Постройка советских мотоциклов	12
Трубчатая или пресованная рама для мотоцикла	13
Инж. Г. Зимилев — Улучшения новой модели Форда „А“	15
Форд и автопромышленность	16
В Детройте	17
Проф. Е. А. Чудаков — Устройство автомобиля	19
Безопасность автомобильной езды	22
Строительство дорог на Востоке	24
М. Дьяков — Ремонт мотоцикла	26
С. Малмыгин — Летом на санях	29
Л. Вульфсон — Постоянный технический надзор за машинами	30
Глазом рабкора-автомобилиста	31

В номере 53 иллюстрации

ДОГОВОР с ФОРДОМ и НАШЕ АВТОСТРОЕНИЕ

Беседа с тов. В. В. Осинским

ЗАКЛЮЧЕННЫЙ в Дирборне договор с Фордом вызывает громадный интерес у трудящихся нашей страны.

Договор с Фордом обеспечивает мощное развитие нашего автостроения и гарантирует быстрый темп его развертывания. Существует большая экономическая и принципиальная разница между первоначально предполагавшейся концессией Форда и заключенным договором, обеспечивающим техническую помощь Форда нашему собственному автостроению. Если бы Форд получил концессию на постройку автомобильного завода, автомобилизация СССР, несомненно, в некоторой степени затянулась бы, так как концессионер более заинтересован в продаже нам своих готовых машин, чем в развитии нашего автостроительства. Кроме того, Форд имел бы возможность регулировать цены на автомобили. Советское государство не получило бы достаточного контроля и влияния на сбыт производимых Фордом машин. Распределение важных элементов народного хозяйства — автомобилей могло бы принять нежелательный характер и значительная часть машин попала бы не в наиболее ценные для нас в социальном отношении группы потребителей. Соображения обороны также указывают на преимущества собственного автостроения с иностранной консультацией перед передачей этого дела в руки концессионеров.

Переход большинства крупных автомобильных заводов Европы в руки американцев по вышеприведенным причинам нежелателен для правительств этих стран, но в условиях капиталистического хозяйства буржуазные правительства почти не в состоянии этого предотвратить.

Наш договор с Фордом предусматривает покупку у него авточастей на сумму, соответствующую стоимости 74 тысяч

полных комплектов в течение четырех лет. В первый год мы покупаем у Форда 6 тыс. полных комплектов, во второй на сумму равную стоимости 20 тысяч комплектов, в третий и четвертый на сумму равную стоимости 24 тысяч комплектов.

Договор с Фордом был заключен 1 июня этого года и с этого числа вступил в силу. Это обстоятельство в свое время не было учтено при наших расчетах, так как мы исходим из нашего хозяйственного года, который начинается с 1 октября. Поскольку, как мы уже сказали, договор с Фордом вошел в силу с 1 июня, то до 1 октября 1930 года мы закупим у Форда уже не 6 тысяч единиц, а 12—13 тысяч и выпустим до 14 тысяч¹⁾.

До 1 октября 1930 года, т.-е. через год, сверх существующих в нашей стране 18 тыс. машин (включая и „барахло“), мы получим еще 18.900 машин, так как по плану Нижегородский завод даст нам 14 тыс., АМО—3½ тыс., Ярославский—1 тыс. и завод „Спартак“—400 „НАМИ“ (условно). Таким образом в следующем году количество машин в стране удвоится.

В 1930/31 году Нижегородский завод выпустит 32 тысячи, АМО—12 тыс., Ярославский—2 тыс. и „Спартак“—400 (условно), т.-е. общее количество машин за год составит уже 46.400 штук. Иными словами, через два года количество машин в нашей стране учетверится.

Такое значительное увеличение автомобилей в течение ближайших двух лет требует от нас колоссального напряжения и немедленных мер по трем линиям: 1) помещения для машин, 2) ремонта и 3) горючего.

Вопрос о помещении для автомобилей в деревне разрешается очень просто. В Америке автомобили в сельских местностях помещаются в сараях и это оказывается совершенно удовлетворительным даже на Севере, где бывают сильные морозы. Хуже обстоит этот вопрос в городах, в особенности, в крупных центрах. Если взять Москву, Харьков и Ленинград, то даже имеющееся незначительное количество автомобилей гаражными помещениями обеспечено скверно. Увеличение вчетверо количества автомобилей в течение ближайших двух лет заставляет нас немедленно же заняться строительством гаражей, в частности, гаражей общественного пользования. По второму вопросу необходимо принять срочные меры для быстрого увеличения ремонтных баз и мастерских по ремонту автомобилей в разных местах Союза.

В отношении горючего необходимо расширение крекингового производства, а Нефтесиндикату нужно теперь же приступить к увеличению количества мест продажи бензина и установлению бензиновых колонок, а также к снижению цены на бензин. На весь СССР имеется только в Москве одна или две бензиновых колонки, в то время как в Америке они исчисляются сотнями тысяч.

Местом постройки центрального автозавода выбран Нижний-Новгород. Признано, что Нижний наилучшим образом отвечает всем условиям, необходимым для постройки такого завода. Следующие соображения были приняты во внимание при выборе этого города:

1. Значительная отдаленность Нижнего-Новгорода от границ.
2. Близость к уральским источникам сырья.
3. Географические удобства, вытекающие из расположения его на самой большой водной магистрали—Волге.
4. Наличие достаточного контингента рабочей силы.
5. Незагруженность местного железнодорожного узла.
6. Необходимость равномерного распределения крупных заводов по стране и равномерной индустриализации разных районов.

Нижегородский завод не будет производить абсолютно всех частей. Электрооборудование, например, будет производиться на другом заводе; шины завод будет получать со специального шинного завода и т. п.

В Америке развитие автомобильного дела происходило таким путем, что автозаводы начинали свою работу со сборки отдельных частей. В настоящее

¹⁾ Во второй год мы должны закупить у Форда 20 тыс. За 4 месяца с 1 июня по 1 октября это даст 6.700 единиц. Выпуск же второго года намечен в 24 тыс. (к закупленным у Форда частям мы будем добавлять собственной выработки платформы, баки и т. п.), что за 4 месяца даст 8 тысяч машин.