

ЗА РУЛЕМ



Вид сзади

СОБЕРЕМ УРОЖАЙ МЕХАНИЧЕСКИМИ КОНЯМИ!

16
1929

В СОВХОЗЕ „ГИГАНТ“ УБОРКА УРОЖАЯ КОМБАЙНОМ
И ТРАКТОРНОЙ ТЕЛОЙ КОМБАЙН, ПРОВАННЫЙ „КОРАБЛЕМ“
КЛЕВЫХ ПОЛЕЙ! — УНИВЕРСАЛЬНАЯ УБОРОЧНАЯ МАШИНА.

МАШИНЫ И ОБОРУДОВАНИЕ КОММУНАЛЬНО-ХОЗЯЙСТВЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ

ГРУЗОВИКИ

ОМНИБУСЫ

АВТОМОБИЛИ

ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ



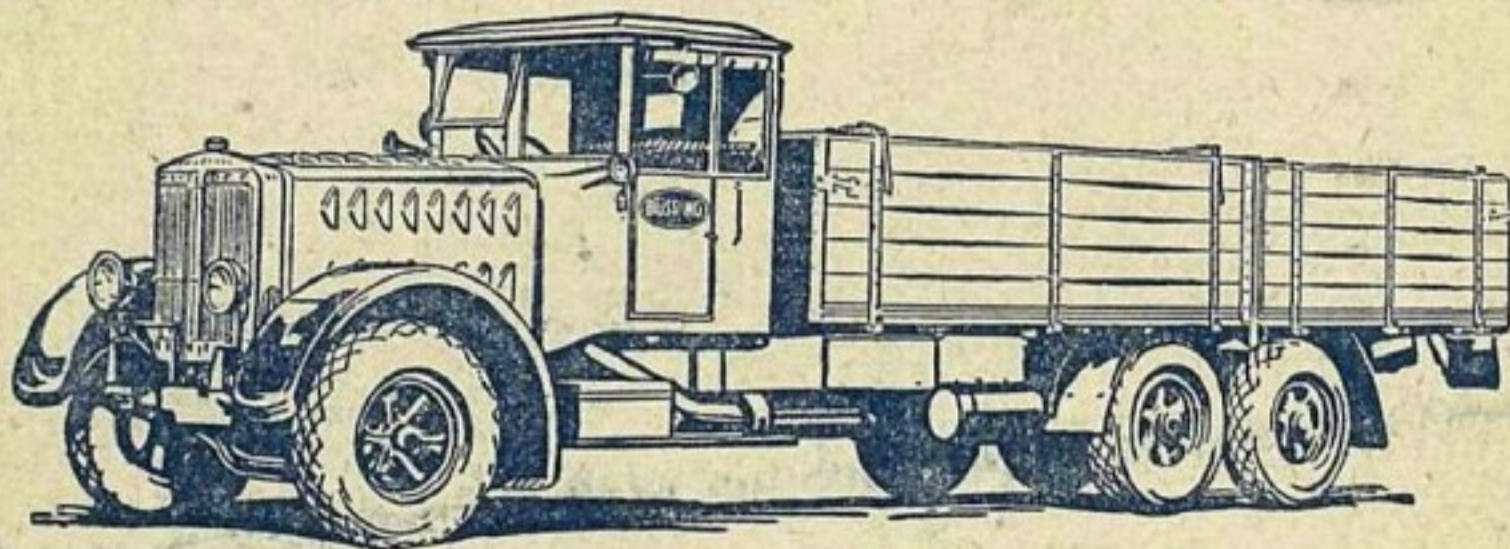
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

H. Büssing

A.-G.

BRAUNSCHWEIG

Германия



В СКОРОМ ВРЕМЕНИ ВЫЙДЕТ В СВЕТ

СПРАВОЧНАЯ КНИГА **А**ВТОДОРОВЦА



В книге принимают участие виднейшие специалисты

ГЛАВНЕЙШИЕ ОТДЕЛЫ КНИГИ:

Автомашины и уход за ними
Авторемонтные мастерские
Спецификация автомашин
Автошины и уход за ними
Основы дорожного дела
Автосани; Аэросани

Глиссер; Велосипед
Соврем. моторная лодка
Профтехническое обра-
зование автодоровца
Справочный и офици-
альный материалы

В КНИГЕ ДВЕСТИ СОРОК СТРАНИЦ СНАБЖЕННЫХ ИЛЛЮСТРАЦИЯМИ — СНИМКАМИ И ЧЕРТЕЖАМИ. В ВИДУ ОГРАНИЧЕННОГО ТИРАЖА КНИГА БУДЕТ РАЗОСЛАНА ТОЛЬКО ПОДПИСЧИКАМ «ЗА РУЛЕМ» ЗА ДОПЛАТУ В ДВА РУБЛЯ. ПОДПИСЧИКИ, ВНЕСШИЕ, согласно об'явлению, деньги до 15 мая, получают книгу по льготной цене (1 р.)



ПОДПИСКУ АДРЕСУЙТЕ: **МОСКВА 6, СТРАСТНОЙ БУЛЬВАР, 11, „ОГОНЕК“**

Выписка заграничных товаров производится на основании правил о монополии внешней торговли.

Выписка заграничных товаров производится на основании правил о монополии внешней торговли



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брагина, Н. Беляева, 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

№ 16 (25)

АВГУСТ

1929

Я. ГОЛЬБЕРГ

АВТОМОБИЛЬ И УРОЖАЙ

Специальное совещание при ЭКОСО РСФСР признало необходимым перебросить в Сибирь 100 грузовиков на помощь автотранспорту, работающему уже в Сибири по вывозу хлеба. 20 грузовиков решено перебросить с той же целью в Нижнее Поволжье и в Башкирскую республику.
(„Известия ЦИК“ от 1 августа 1929 г.)

ГУЖЕВЫЕ перевозки в хлебных операциях играют важнейшую роль. Идет ли речь о вывозе хлеба с поля, об отправке его на станцию железной дороги, на пристань, о перевозке до мельницы (если зерно перерабатывается на муку или крупу), идет ли, наконец, речь о перевозке до места потребления или в лабаз,— во всех этих случаях местный транспорт занимает очень важное место.

Если к местно-транспортным перевозкам присоединить железнодорожные и водные, получится, что для перерабатываемого зерна, на расходы, связанные со всеми перевозками, падает около 70% накладных расходов. Для неперерабатываемого зерна этот процент возрастает даже до 93.

Ясно, что рационализация системы перевозок (железнодорожных, водных, гужевых) и связанных с ними погрузочно-разгрузочных работ оказывается одним из самых необходимых мероприятий в сокращении накладных расходов и, следовательно, в удешевлении поступающего на рынок хлеба.

Опыт С. А. С. Ш. показал, что стоимость тонно-километра перевезенного на автомобиле обходится в два раза дешевле, чем перевозка того же количества гужем.

Обращает внимание еще один расход — расход по таре (мешки), составляющий также очень значительную сумму. Ведь мешок, отправленный с зерном к месту реализации, частично изнашивается при подвозе гужем к станции, на железной дороге, при доставке в лабаз.

Эксплоатация автомобильного транспорта, позволяющего применять специальные кузова для перевозки хлеба в насыпку, уменьшает потери на тару.

Насколько велики потери на тару видно из того, что ежегодно износ и починка хлебных мешков обходится всем хлеботоргующим организациям свыше 10 миллионов рублей.

Кроме удешевления хлебных перевозок и устранения расходов на тару автомобильный транспорт применением специальных кузовов создает наиболее благоприятные условия для механизации погрузочно-разгрузочных операций.

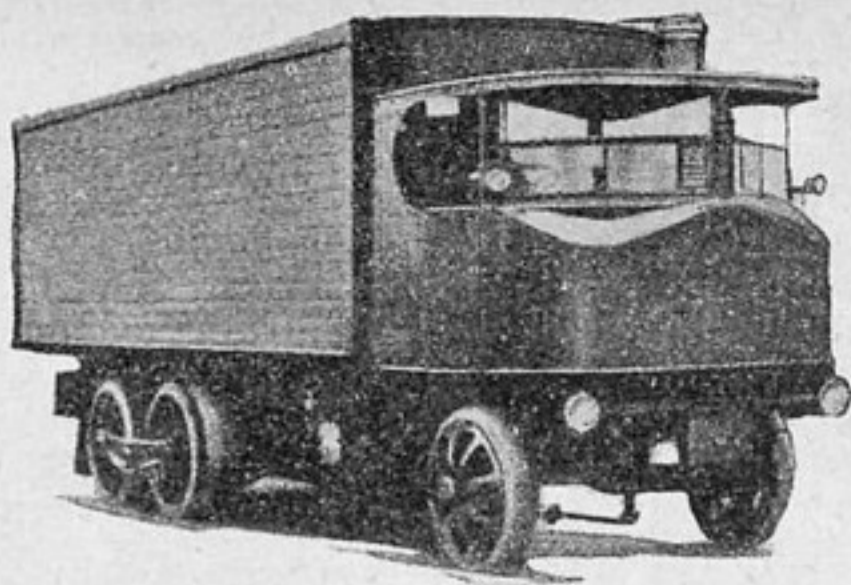
Надо широко поставить вопрос об опытной эксплуатации специальных типов автомобилей для хлебных перевозок, а затем о дальнейшем широком использовании автомобильного транспорта на хлебных перевозках.

Содержание:

Стр.

- | | |
|-----------------------------------------------------------------|----|
| Я. Гольберг — Автомобиль и урожай | 1 |
| Металлургическая база автотракторных заводов | 3 |
| Н. Листратов — Практические вопросы дорожной повинности | 6 |
| М. Сорокин — По автозаводам Европы и Америки | 8 |
| Имеет ли право на существование и развитие машина „НАМИ“ | 10 |
| Бор. Зильберт — Трактористы | 11 |
| На фронте автостроительства | 13 |
| А. Ермолин — Улучшенное качество ремонта сохранит наш транспорт | 16 |
| Форд о Европе и Советском Союзе | 18 |
| Автодор, автомобили и дороги | 20 |
| А. Рабинович — Нью-Йорк — Детройт на „Шевроле“ | 23 |
| Автодорожный экран | 26 |
| Глазом рабкора-автодорожца | 28 |
| Тираж лотереи Автодора | 29 |

В номере 32 иллюстр.



Шестиколесный паровой автомобиль „Сент-найе“ с седловидным днищем для выгрузки хлеба

За последние годы сконструировано несколько специальных автомобильных кузовов, позволяющих перевозить хлеб без тары и выполняющих всю работу почти механически.

В одной системе автомобилей кузов представляет в поперечном сечении многоугольник с наклонными к днищу под углом в 30° боковыми стенками. В днище кузова имеются три люка, через которые зерно высыпается самотеком.

Вверху кузова имеется продольное отверстие с ползунком, к которому закрепляется выводная из зернохранилища труба. Перемещая ползунком можно равномерно заполнить кузов зерном. При нахождении автомобиля в пути это отверстие (шириною в 15 см) закрывается брезентом. К верхней площадке ведет задняя складная лестница. Осмотр кузова внутри можно производить через устроенный в задней стенке лаз с легкоотъемной крышкой.

Операция погрузки и выгрузки хлеба производится так. При нагрузке автомобиля выводной рукав из зернохранилища укрепляется одним концом к ползунку и затем из зернохранилища начинают подавать необходимое количество зерна. Ползунком равномерно перемещается по всей длине верхнего отверстия и шоферу остается только перемещать его от одного конца к другому, пока весь кузов не будет также равномерно заполнен зерном.

Выгрузка хлеба производится через устроенные в днище три люка. Автомобиль, прибыв на место назначения, останавливается над соответствующим отверстием, немедленно отодвигаются нижние дверцы люков и зерно самотеком поступает на подземный транспортер. Подобный кузов вмещает 12 т хлеба и для выгрузки требует около 20 мин., не нуждаясь совершенно в погрузочно-разгрузочной силе.

На ряду с экономией тары применение специальных кузовов дает уско-

рение операций и почти полностью устраняет целый ряд перевалочных расходов.

Для сокращения транспортных расходов хлебные автомобили используются полуприцепной системой. Головной тягач отделился от грузовой части и пока она заполняется зерном или освобождается от него, тяговая часть занята другими транспортными операциями. Возможность отделения тяговой части от грузовой требует меньшего количества тягачей и сокращает расходы по содержанию транспорта. Грузовая часть полуприцепного автомобиля покоится на задней своей оси и на передних откидных стойках.

Когда автомобиль с грузом прибывает на место выгрузки и останавливается над указанной площадкой, тяговая часть его освобождается, а под переднюю часть грузового кузова устанавливаются стойки. Пока кузов разгружается от хлеба, тягач может выполнять другую работу. Как только кузов освобождается от груза или заполнится зерном, тягач задним ходом подезжает к кузову и своей задней площадкой продвигается под переднюю часть кузова. После этого полуприцепной автомобиль готов к дальнейшей отправке.

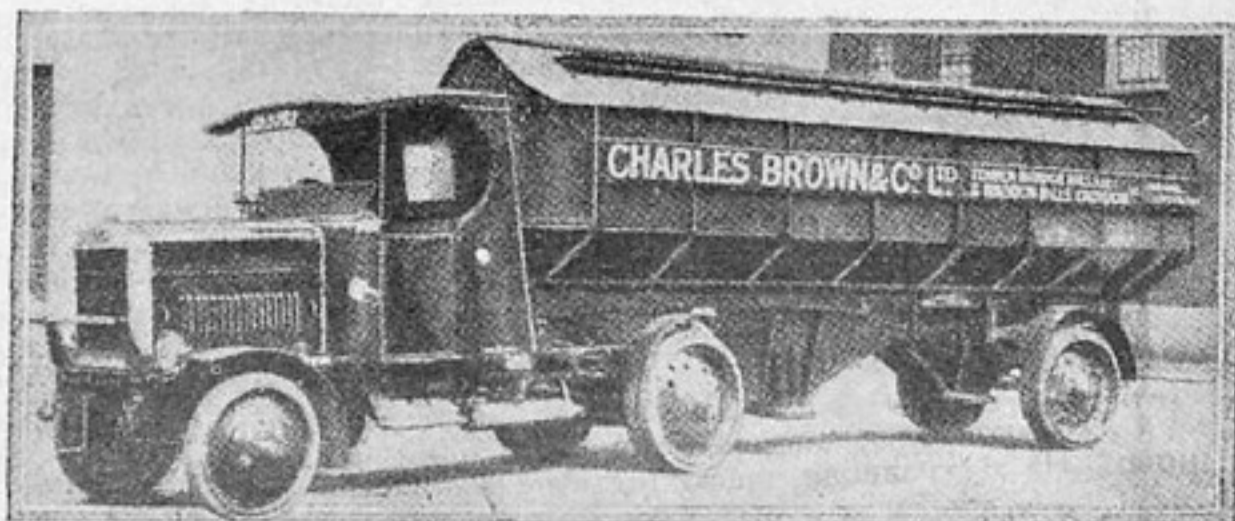
Такие автомобили начинают применяться целым рядом крупнейших мельниц в Англии, строятся они фирмой „Лейланд Карримор“. Длина кузова около 6,5 м, ширина — около 2,25 м.

Некоторые фирмы стали пользоваться трактором „Фордзон“ в качестве тягача, приспособив к нему 2-колесный кузов, емкостью в 6 т.

Можно отметить еще один тип автомобиля, применяющийся оптовым кооперативным обществом „Стар Флор Мильс“ в Ольдгаме (Англия). Эти автомобили служат для перевозки хлеба насыпью из гавани на мельницы. Кузов специальной формы вмещает 6 т зерна. Полный груз хлеба в течение трех минут выгружается при помощи двух люков, устроенных в днище кузова (с наклонными боковыми стенками).

Наконец, недавно английская фирма „Сент-найе“ выпустила специальный шестиколесный паровой автомобиль для перевозки хлеба. В этом автомобиле днище имеет седловидную форму и снабжено двумя отверстиями (с выводными трубами) диаметром около 30 см каждое. Мы помещаем снимки двух типов автомобилей для перевозки хлеба.

Я. Гольберг



Общий вид грузового автомобиля для перевозки хлеба. Тип автомобиля тягача. Поперечное сечение кузова шестиугольной формы