

# ЗА РУЛЕМ



**ГРУЗОВИКИ**

**ОМНИБУСЫ**

**АВТОМОБИЛИ**

ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ



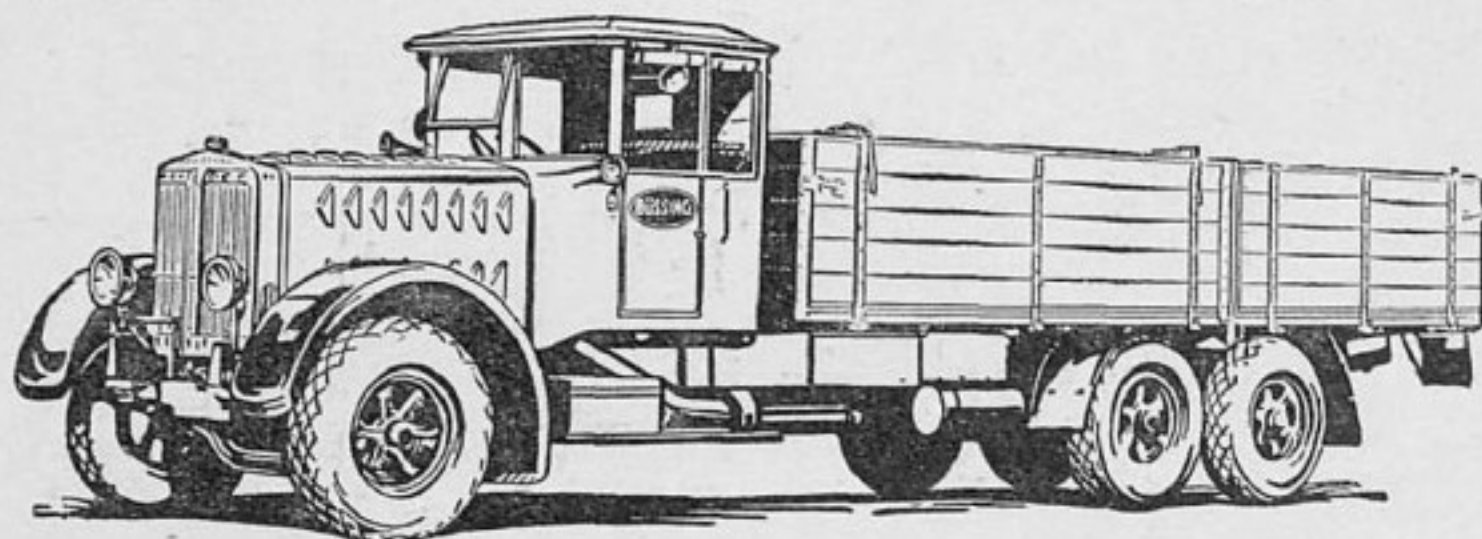
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

**H. Büssing**

A.-G.

**BRAUNSCHWEIG**

Германия



**ДОРОГИ, АВТОМОБИЛИ, МОТОЦИКЛЫ,**

**велосипеды, аэросани, автосани,  
моторные лодки, глиссеры —  
устройство расчеты, конструкции —**

**СОДЕРЖИТ ВЫХОДЯЩАЯ В СВЕТ**

## **„СПРАВОЧНАЯ КНИГА АВТОДОРОВЦА“**

**В книге можно найти сведения:** где и как получить автодорожное образование, что читать по автодорожному делу, данные мировой и советской статистики, постановления правительства, инструкции Ц. С. Автотора и т. д.

В книгу вошла также **новейшая инструкция Форда по уходу за новой моделью „А“** впервые переведенная на русский язык.



В „Справочной книге автодоровца“ 240 страниц **убористого текста, снабженных иллюстрациями и чертежами.**

**ЦЕНА „СПРАВОЧНОЙ КНИГИ АВТОДОРОВЦА“ — 2 рубля, вместе с журналом „За Рулем“ — с 1 октября до конца года — 3 р. 50 к.**  
**ВЫПИСЫВАТЬ:** Москва 6, Страстной бульвар, 11 „ОГОНЕК“.





ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Браина, Н. Беллева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина,  
Мих. Кольцова, Н. Осинской, 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

№ 20 (29)

ОКТАБРЬ

1929

Я. ГОЛЬБЕРГ

Содержание

Стр.

Я. Гольберг—Автомобильный транспорт на службе промышленности . . . . . 1

Новый способ улучшения грунтовых дорог . . . . . 4

Проф. Н. Недокучаев—„Автозем“ . . . . . 7

Форд на мировом рынке . . . . . 9

А. Иерусалимский—Строим советские мотоциклы . . . . . 11

Г. Далматов—Автодорожский поход в деревню . . . . . 13

На фронте автостроительства . . . . . 15

О чем говорят фото-документы . . . . . 16

Проф. Е. Чудаков—Устройство автомобиля . . . . . 18

Дороги и автомобили во всем мире . . . . . 21

Ал. Рубакин—Автомобиль в Европе . . . . . 22

Курьезы из истории автомобиля . . . . . 25

Железобетонные дороги и мостовые . . . . . 27

Автодорожный экран . . . . . 28

М. Презент—Шефская работа и Автодор . . . . . 30

Глазом рабкора-автодорожца . . . . . 31

# АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ на СЛУЖБЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

**М**ЕСТНЫЙ транспорт в промышленности играет очень важную роль. Нет ни одной основной операции в области производства, в которой местно-транспортные средства не принимали большего или меньшего участия.

Насколько велико значение транспорта в промышленности можно судить хотя бы по тем огромным затратам, которые производят промышленные предприятия на оплату местного гужевого транспорта. Ориентировочная цифра затрат промышленности на эту статью выражалась для 1926/27 г. в сумме около 315 млн. рублей, а если учесть дальнейший рост нашей промышленности, то эта цифра для ближайших лет должна приблизиться к 500 млн. руб.

Вполне естественно стремление снизить эти расходы.

Если мы заменим гужевой транспорт механическим и в свою очередь рационализируем механический транспорт, то мы уменьшим расходы на местно-транспортные перевозки по крайней мере на 20% (в действительности это снижение может достигнуть еще большей величины), и, следовательно, получим экономию для всей госпромышленности в размере около 100 млн. руб.

На ряду со снижением расходов на перевозки, механический транспорт обеспечивает большую быстроту доставки и тем самым большую оборачиваемость вложенного в промышленность капитала, что снова приводит к уменьшению расходов. К этому надо добавить большую сохранность грузов при автомобильных перевозках.

Эти три обстоятельства (не говоря о целом ряде других преимуществ) указывают на огромное значение механизации местного транспорта, обслуживающего промышленные предприятия.

Какие требования должна предъявлять к автомобильному транспорту промышленность?

Автомобиль только тогда может дать желательный эффект снижения стоимости перевозок, когда будут налицо условия для наиболее полного использования его преимуществ (большей скорости передвижения, большей подъемной силы каждой транспортной единицы и больших удобств укладки и размещения грузов).

Если автомобиль значительную часть рабочего времени будет находиться под погрузкой-разгрузкой и, если вследствие неприспособленности кузова подъемная сила автомобиля не будет использована полностью, то вряд ли механический транспорт будет рентабельнее гужевого; быть может он окажется даже и на много дороже.



Промышленные грузы, промышленные перевозки отличаются чрезвычайным разнообразием, — поэтому, очевидно, автомобильный транспорт также должен отличаться отдельными особенностями; автомобильные грузовики, обслуживающие строительные перевозки, должны отличаться от грузовиков, производящих лесные, топливные, текстильные, свеклосахарные перевозки и т. д. Даже в области строительных перевозок для отдельных родов грузов (кирпич, песок, цемент, стекло, железо) требуются специфические типы кузовов.

Опыт Московского Коммунального Хозяйства в применении опрокидывающихся кузовов показал, что 5-тонные грузовики на грузолентах при работе без механизации с обыкновенными платформами, дают среднюю коммерческую скорость движения за час работы равную 6,7 км; применение платформ, опрокидывающихся только назад, повышает эту скорость до 8,4 км, и, наконец, применение платформ, опрокидывающихся на три стороны дает дальнейшее повышение коммерческой скорости до 9,1 км.

Таким образом только одно изменение конструкции кузова повышает продуктивность автомобиля на 36%.

Это первый этап в деле рационализации строительного аппарата.

Следуя по пути сокращения времени простоя под погрузочно-разгрузочными операциями и повышения скорости передвижения, рационализаторы автотранспорта признали наиболее целесообразным отделить моторную часть от грузовой, создав для первой широкие возможности быть все время в движении. В результате появился целый ряд конструкций тягачей с полуприцепками и прицепами.

В этих конструкциях автомашин тягач несет только буксирную службу, для успешного выполнения которой предоставляется такое количество полуприцепов и прицепов, чтобы по прибытии в определенный пункт погрузки-разгрузки, тягач всегда мог найти готовую для дальнейшей отправки прицепную повозку.

При таком условии тяговая часть используется наиболее полно и для выполнения определенной работы требуется меньшее количество двигательных установок, чем при использовании обыкновенных грузовых автомобилей. Отсюда — меньше затрат на приобретение подвижного состава.

Какое серьезное внимание начали уделять тягачам, можно судить хотя бы по примеру Германии, где в 1926 г. было 10.263 тягача, а в 1928 г. их количество возросло до 19.007, при чем за один только 1927/28 год общее число тягачей увеличилось почти на 40%.

Практика САСШ показывает, что для перевозки строительных материалов на 3,2 км автомобильный грузовик оказывается (по стоимости перевозки тонно-километра) дешевле конной повозки на 7%, автомобильный грузовик с одной прицепкой дешевле на 44% и с двумя прицепками — на 54%.

В практике нашего строительства мы также встречаемся с удачными опытами применения механической тяги.

Один из таких экспериментов был проделан в условиях бездорожного Донбасса, где применялись, правда, не автомобили, а тракторы „Фордзоны“, благодаря которым удалось сни-

зить стоимость перевозки свыше, чем на 20% против перевозок гужем.

В среднем, стоимость перевозки тонно-километра в этом районе снизилась за первый период до 27,5 коп., а за счет дальнейшей рационализации она должна была дойти до 15,5 к.

На ряду с опрокидывающимися платформами и прицепными повозками в строительном транспорте можно встретиться со с'емными кузовами.

При этом новом способе перевозки кирпича все необходимые операции выполняются с минимальной затратой рабочих рук, которые здесь как бы заменяются стальными с'емными кузовами, устанавливаемыми либо на грузовые платформы автомобилей, либо на открытые платформы вагонов.

С'емные кузова нагружаются кирпичем на заводе, при чем на кирпичном заводе эта работа осуществляется вручную. Все же дальнейшие операции (подача нагруженных кузовов на платформы автомобильных грузовиков или даже выгрузка кирпича из кузовов на платформы автомашин) производятся с применением кранов.

В германской практике перевозки кирпича можно встретить и применение опрокидывающихся платформ, при чем при правильном маневрировании сдвигание кирпича с платформы происходит весьма плавно, не вызывая никакого боя груза.

Другая отрасль промышленности, в которой встречаются сыпучие грузы — горная. Практика Северной Америки указывает на широкое применение в этой отрасли промышленности автомобильного грузового транспорта. Так, на перевозке угля в 1927 г. там было занято 29.557 грузовых автомобилей, в том числе 1.745 машин с полезным тоннажем менее 1 т, служащих, главным образом, для развозки угля непосредственно потребителям в населенных центрах.

В горно-рудном деле, в том числе на каменноломнях, было занято 6.978 автомобилей и, наконец, в нефтяной промышленности насчитывалось 49.008 грузовиков.

Знаменательным фактом следует считать рост применения автотранспорта в нашем нефтяном хозяйстве и, в частности, в Азнефти.

Автотранспорт Азнефти возник после национализации нефтяной промышленности в Баку, т.-е. в конце 1920 г., и состоял из 3 автомобилей и персонала из 7 человек. К началу 1928 г. этот транспорт вырос до 774 машин и обнаруживает дальнейшую тенденцию к росту.

Характерно, что промысловые железные дороги в 1926/27 г. снизили количество перевозок против 1925/26 и 1924/25 г. (в 1924/25 г. железными дорогами Азнефти было перевезено 323.294 т, в 1925/26 г. было перевезено 300.449 т и в 1926/27 г. — 219.057 т. Зато автотранспорт Азнефти в 1926/27 г. перевез 613.245 т, т.-е. приблизительно на 180% больше, чем железнодорожный транспорт.

Успех применения автотранспорта в Азербейджанской нефтяной промышленности объясняется отчасти тем, что вся система работы по эксплуатации и по ремонту ведется по образцу западно-европейских предприятий.

Между прочим здесь были использованы прицепки, которые позволили перевозить длиномерные грузы (трубы, лес) и в большем количестве при одном шофере. Если 5-тонная машина брала 5 т, то с прицепкой она брала 7,5 т, при разнице во времени всего на 12%.