

6.600 КИЛОМЕТРОВ

В 10 дней!



Виктор Риндлер и Вацлав Дучан недавно установили замечательный рекорд на мотоциклах Харлей-Дэвидсон, 750 см, модели Твин с коляской, покрыв расстояние в 660 км в один день. На нижеприведенной диаграмме отмечена площадь, которую они покрывали, возвращаясь каждый раз в Прагу перед тем, как ехать в следующий город.

Риндлер и Дучан выехали ночью 19-го октября. Почти три четверти пробега был сделан под непрерывным дождем. Вблизи Кели, по дороге в Париж, мотоциклисты попали в снежную вьюгу. В некоторых местностях им приходилось пробивать себе дорогу сквозь густой туман, что значительно замедляло ход мотоциклов.

Эти два «Харлей-Дэвидсон» энтузиаста установили свой блестящий рекорд по хорошим и плохим дорогам и при крайне неблагоприятных условиях погоды.

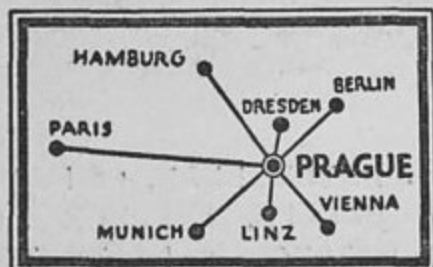
Их успеху способствовало полное отсутствие порчи машин во время пробега. Ездоки вернулись в Прагу в час ночи, 30-го октября.

РЕКОРДНЫЙ ПРОБЕГ

Мотоцикл ХАРЛЕЙ-ДЭЙВИДСОН опять доказал свое превосходство в рекордном пробеге! В состязании, устроенном Пражским Автомобильным Салоном — с 20-го по 30-ое октября 1929 года — машина ХАРЛЕЙ-ДЭЙВИДСОН, 750 см³, модели Твин, с коляской, покрыла расстояние в 6,600 км в 10 дней. Пробег был сделан по звездообразной площади.

Успех этого пробега следует приписать, как выносливости и надежности машины, так и исключительному энтузиазму и мастерской езде шоферов. Эта блестящая победа тем более замечательна, если принять во внимание, что этим двум неустранимым любителям пришлось состязаться с профессиональными и опытными фабричными шоферами. В трех из шести пробегов мотоциклов Соло и с колясками, машины ХАРЛЕЙ-ДЭЙВИДСОН пришли первыми к финишу, установив новый рекорд на дистанцию для мотоциклов Соло. Благодаря своим рекордным пробегам, мотоциклы ХАРЛЕЙ-ДЭЙВИДСОН завоевали себе прочную репутацию во всех странах мира.

Harley-Davidson Motor Co., Milwaukee, Wis., U. S. A.



HARLEY-DAVIDSON

MOTORCYCLES



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ
«АВТОДОР»

Третий год издания

Под редакцией: А. Брашна, Н. Беляева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина, М. Кольцова, Н. Осинского, М. Презента, проф. Е. Чудакова

О Г Л А В Л Е Н И Е

Автодор на борьбу с массовой порчей тракторов	1
Автодор на посевной кампании	3
К. КРЕСИН.— Больше внимания дорогам в социалистическом секторе сельского хозяйства	4
Дизельмотор в автостроении	7
Положение Сталинградского Тракторостроя	9
Автодорожная общественность перед судом	10
Инж. С. НЕСТЕРОВСКИЙ.— Советский лодочный мотор	12
На фронте автостроительства	13
Я. ГОЛЬБЕРГ.— Автомобиль и рабочий вопрос	16
Инж. СОДМАН-МИХАЙЛОВ.— Тракторные пути	19
Л. ГУЛЕВИЧ.— Уличные автомобильные жертвы	21
Проф. Е. А. ЧУДАКОВ.— Устройство автомобиля	23
М. ЯНОВСКИЙ.— На ухабах среднеазиатской автомобилизации	25
З. ЛЕОНОВ.— Сделаем дороги Московской обл. тип образцовыми	26
Автодорожный экран	28
Обмениваемся опытом	30
Библиография	32

В номере 37 иллюстраций

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв., 11. Тел. 3-31-91; трам. А. 6, 15, 18, 23, 27

КОНТОРА: Москва 6, Страстной бул. 11. „Огонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-61.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1930 год: „За Рулем“ на год—4 р., 6 мес.—2 руб. 15 к., 1 м.—40 к., с приложен. „Библиотеки „За Рулем“: на год—8 р., 6 м.—4 руб. 50 к., 3 мес.—2 р. 40 к. За границу „За Рулем“: на год—2 долл.; 6 м.—1 долл. 25 ц.

АВТОДОР на БОРЬБУ с МАССОВОЙ ПОРЧЕЙ ТРАКТОРОВ!

90 ТЫСЯЧ тракторов на сегодняшний день бороздят землю Советского Союза. В ближайшие годы к ним присоединятся еще сотни тысяч.

Проблема подготовки огромного количества трактористов, механиков и водителей встает с необычайной остротой. Тракторный фонд, создание которого потребовало затраты значительных сумм валюты, фактически отдан на попечение водителей, среди которых много малоопытных, а в некоторых местах совершенно невежественных и негодных работников.

С разных мест Советского Союза поступают сведения о безобразном отношении к тракторам. В разгар весеннего сева тракторы массами выбывали из строя, загромождали ремонтные мастерские и местами срывали посевные планы.

Массовая поломка тракторов вызывала необходимость изготовления на миллионы рублей запасных частей для ремонта. Во многих местах запасные части обходились дороже самого трактора.

Еще большим злом, чем неумение обращаться с трактором, являются небрежность и халатность многих трактористов и непонимание вреда, причиняемого ими советскому государству преступно халатным отношением к трактору.

В эпоху, когда социалистическое соревнование и ударничество делаются основным методом социалистической работы, сведения о порче тракторов должны вызвать глубокое возмущение.

Возьмем наугад несколько примеров из последних номеров газеты „Сельскохозяйственный рабочий“.

Тракторист комсомолец Макушинского зерносовхоза разогнал трактор до такой скорости, что разворотил коробку скоростей.

Шофер Первомайского совхоза вздумал наливать бензин в автомашину на ходу. Бензин попал на горячую трубу и получился взрыв. Сгорела кабина. Машина вышла из строя.

В совхозе „Красное Знамя“ (Сибирь) тракторист настолько перегрел мотор мощного трактора „Катерпиллер“, что взорвался карбюратор. Тракторист этот оказался кулаком и, очевидно, здесь имело место вредительство.

На Мавринском участке тракторист Бермалов уехал на работу без воды в радиаторе — в результате трактор встал в ремонт. Другой тракторист на том же участке, наоборот, оставил воду в тракторе на ночь в мороз и в связи с этим полопались радиаторные трубки и трактор на несколько дней вышел из строя.

В Нагайбагском зерносовхозе (в Троицком округе) администрация приняла на работу 200 трактористов только окончивших 3-месячные курсы и еле-еле разбирающихся в машине. В результате — частые поломки тракторов. В последнюю пятитдневку тракторист сжег трактор малый Катерпиллер. Плохо также и с сельскохозяйственным инвентарем. Сломано 18 дисковых борон, 8 сеялок и 6 плугов.

Таких примеров можно было бы привести бесчисленное множество.

Газета „Сельскохозяйственный рабочий“ делает прекрасный почин, организуя 20 июня специальный „день трактора“. Этот день должен привлечь внимание всей советской общественности к жгучему и боевому вопросу. Необходимо мобилизовать широкие массы на борьбу с поломками тракторов. Нужно объявить беспощадную войну рвачам, разгильдяям, вредителям и

гнать их из рядов водителей. Одновременно с этим нужно принять немедленные и героические меры к увеличению сети тракторных школ и курсов и улучшению постановки учебы в них.

В журнале „За Рулем“ уже отмечалось безобразное состояние многочисленных автотракторных курсов на местах. „Преподаватели“ этих курсов порой немногим больше своих учеников разбираются в преподаваемых ими предметах.

Какова же роль Автодора в этом большом и срочном деле?

Автодор должен срочно взять на себя инициативу создания общественного мнения вокруг этих вопросов на местах. Автодорцы, в особенности работающие на селе, все как один должны принять горячее участие в проведении „дня трактора“. Каждый коллектив должен взять шефство над тракторами и трактористами своего района. Все случаи халатного и безобразного отношения к машинам должны вскрываться и устраняться.

Одновременно с этим коллективы Автодора должны мобилизовать в порядке общественной нагрузки своих членов специалистов-водителей для помощи в учебе подшефным трактористам.

Районные и областные автодорские организации должны тщательно проверять состояние учебных курсов. Ведь очень часто поставщиками невежественных водителей, губителями дорогих тракторов являются и автодорские курсы.

Автодорские организации должны считать себя ответственными за подготовку водителей на своих курсах. Все негодные курсы, не обеспеченные грамотными преподавателями, должны быть или немедленно ликвидированы, или укреплены и улучшены.

Вниманием советской общественности к этим вопросам и горячим участием всей автодорской массы прорыв на фронте нашего хозяйственного строительства должен быть быстро и окончательно ликвидирован.

БОРЬБА С БЕЗДОРОЖЬЕМ В ЗЕРНОСОВХОЗАХ

Беседа с зам. нач. управления капитальным строительством Зернотреста т. Роговым

В УСЛОВИЯХ строительства наших зерносовхозов с полной механизацией производственных процессов, бездорожье сильно бьет по всей линии работ.

Чтобы судить о бездорожьи, в котором нам приходится организовывать и развивать строительство зерносовхозов, надо иметь в виду, что в большинстве случаев зерносовхозы строятся не среди крестьянского населения и не на более или менее наезженных дорогах, а в местах, далеко расположенных от густо населенных пунктов. Так, например, в прошлом году среднее расстояние между нашими совхозами и ближайшими ж. д. станциями составляло около 30 км, в этом году оно достигает 50 км. Чем больше мы будем осваивать землю, тем дальше будем отходить от населенных пунктов в далекие степи Средней Азии, Казакстана и Сибири. Это является неизбежным, так как если в нынешнем году план освоения с 2600 тыс га доведен до 4 млн. га, то в 1931 г. он достигнет 8 млн. га, а к концу пятилетки 30 млн. га, вместо ранее намеченных 12 млн. га.

Зернотрест строит свои дороги под перевозку таких тяжелых грузов, как десятитонные тракторы „Картерпиллер“ и, естественно, применяет усовершенствованные, механизированные методы дорожного строительства с надлежащим расчетом мостовых сооружений. Поэтому и окружающее население, пользующееся этими дорогами, стремится перенять методы нашего строительства.

В чем конкретно выражается дорожное строительство зерносовхозов? Кроме 51 совхоза, построенного в 1929 г., в текущем году строятся еще 73 совхоза, разбросанные по всем участкам нашего Союза, начиная от Владивостока и кончая Крымом. Общее количество их грунтовых дорог составляет 7,5 тыс. км, при чем в среднем на каждый совхоз приходится около 100 км.

Дороги эти строятся при помощи американских машин (грейдеров) и других дорожных снарядов как заграничного, так и внутреннего производства, общим числом до 700.

Строя эти дороги на территории зерносовхозов, Зернотрест также оказывает влияние и на дорожное строительство окружающих местностей, принимая активное участие в дорожных работах ближайших колхозов и сельских местностей.

Новые дороги удешевляют стоимость перевозок грузовых потоков не менее, чем на 50% как в затратах денежных средств, так и во времени. Экономия на амортизации дорожного транспорта на новых дорогах покрывает расходы на строительство улучшенных дорог по американскому способу. Кроме того, экономия во времени и в средствах имеет важнейшее значение для Зернотреста, так как ему приходится в самые короткие сроки, продолжающиеся до 10—12 дней, вывозить многомиллионные потоки грузов зерна к ближайшим ж. д. станциям.

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ!

Этот номер является ПРЕПОСЛЕДНИМ для подписавшихся на журнал „За Рулем“ только до 1 июля. НЕМЕДЛЕННО ВОЗОБНОВИТЕ подписку на 2-е полугодие.

„За Рулем“ с приложением „Библиотеки“ „За Рулем“: 6 мес. — 4 р. 50 к., 3 мес. — 2 р. 40 к., „За Рулем“ без прилож. „Библиотеки“: 6 мес. — 2 р. 15 к., 3 мес. — 1 р. 10 к.

Подписку направляйте в „ОГОНЕК“ (Москва 6, Стр. бульв., 11) или сдавайте на почту.