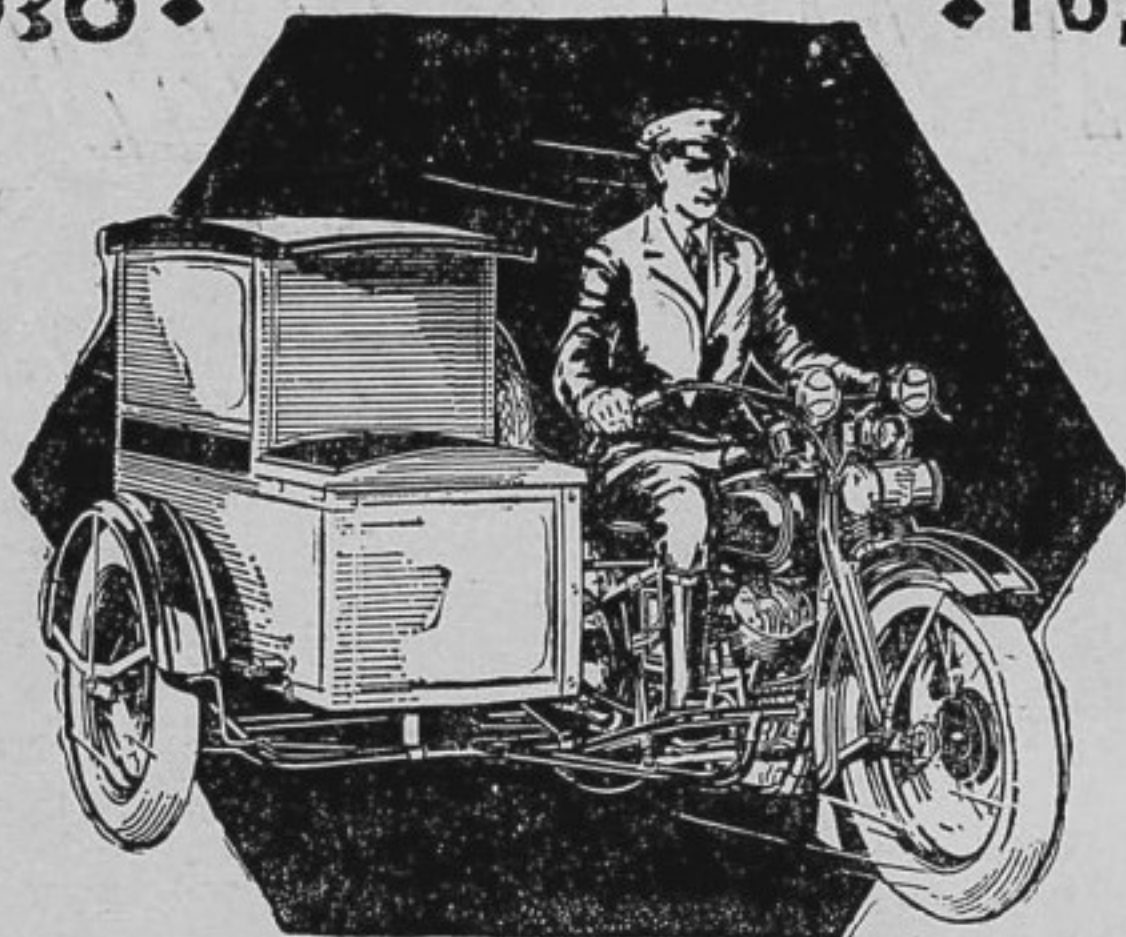


ЗА ПУЛЕМ



**1/4-тонный мотоцикл-грузовик
для доставки пакетов, модели
♦ 1930 ♦ года ♦**



Прочно построенный, мощный мотоцикл-грузовик, легковесного типа, модели 1930 г.,

отличается многими усовершенствованиями.

Взаимозаменяющиеся и быстро снимающиеся колеса; рама усиленного типа, позволяющая нагрузку до 1100 кгр и более. Шас-



си грузовика быстро снимается, превращая машину в одноместный мотоцикл. Машина снабжена тормозами для всех трех колес. Этот мотоцикл пригоден для всякого рода работы и спорта. Большое количество мотоциклов-грузовиков ХАРЛЕЙ-ДАВИДСОН применяется для доставки пакетов, строительных и дорожно-строительных материалов, военных припасов и для быстрой доставки небольших грузов, инструментов и т. д. Расход по эксплуатации мотоцикла-грузовика — 2/3 расхода по эксплуатации самого легкого автогрузовика. Кузова для мотоцикла-грузовика можно получить различных моделей. Две модели показаны на иллюстрациях.

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

HARLEY-DAVIDSON
MOTORCYCLES



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА
«АВТОДОР»

Третий год издания

Редколлегия: А. Брагин, Н. Беляев,
В. Дмитриев, М. Кольцов, Н. Осинский,
М. Презент, проф. Е. Чудаков

О Г Л А В Л Е Н И Е

Решения партсъезда и задачи Автодора	1
Как будет развиваться наше автостроение	3
Инж. В. ХОЛМОГОРОВ.— Богатства, которые мы не используем	4
Ал. ЧЕРНЫЙ.— Всеукраинский пробег Харьков—Москва—Харьков	5
Н. ВАСИЛЬЕВ.— Первый испытательный поход глассер в Автодора	6
Б. ШЕВЫРТАЛОВ.— Трактор не должен портить каменной одежды дорог	8
Инж. С. НЕСТЕРОВСКИЙ.— Результаты испытаний советских лодочных моторов	9
Н. БЕЛЯЕВ.— Действительно ли коллективам Автодора нечего делать?	11
На фронте автостроительства	14
Из дневника американцев	16
Создадим советское мотоцикlostроение!	17
Инж. П. М.— Лучи Рентгена в автостроении	20
Проф. И. ГРИБОВ.— По Америке	22
Проф. Е. ЧУДАКОВ.— Устройство автомобиля	24
Автоторожный экран	26
ОФИЦИАЛЬНАЯ ТАБЛИЦА ВЫИГРЫШЕЙ I РАЗРЯДА 2 АВТОЛОТЕРЕИ	30
Фото обложки—А. Шайхета	

РЕШЕНИЯ ПАРТСЪЕЗДА
и ЗАДАЧИ АВТОДОРА

13 ИЮЛЯ закончил работу XVI съезд ВКП(б). Работа съезда характеризуется полным разгромом правой оппортунистической оппозиции и стальным единством партии.

Резолюции по докладу тт. Куйбышева и Яковлева, принятые единогласно, свидетельствуют, что партия ведет страну по пути к социализму все возрастающими темпами. Лозунг „Пятилетка в четыре года“ в отдельных отраслях промышленности и сельского хозяйства на деле превратился в выполнение пятилетнего плана в три и даже в два года.

„Создание крупной социалистической промышленности — основы социалистической реконструкции народного хозяйства, способной реорганизовать сельское хозяйство, повысить обороноспособность страны пролетарской диктатуры и освободить народное хозяйство СССР от зависимости в отношении капиталистических стран — является важнейшей задачей в деле успешного построения социалистического общества“. Этими словами начинается резолюция по докладу тов. Куйбышева.

Прошедшие годы, а в частности первый год пятилетки, показали, что по валовой продукции планируемая промышленность уже превзошла предположения пятилетнего плана (24% роста продукции вместо 21,4% по плану пятилетки).

Успех первого года позволяет увеличить задание на второй год пятилетки и установить его 31,3% против 21,5% по пятилетнему плану.

Громадный рост нашего хозяйства в значительной мере зависит от разрешения транспортной проблемы. Рост всех видов транспорта не должен отставать от темпов роста народного хозяйства, иначе транспорт может превратиться в тормоз на пути социалистической реконструкции народного хозяйства.

В принятой по докладу тов. В. Куйбышева резолюции указано, что „общий рост грузооборота в стране, значительно превосходя задание пятилетнего плана, требует от промышленности такого развития производств, обслуживающих потребности всех видов транспорта... при котором было бы обеспечено развитие транспорта в соответствии с темпами развития народного хозяйства“.

Наше дорожное хозяйство, от состояния которого зависит развитие безрельсового транспорта, пожалуй больше, чем какая-либо другая отрасль нашего хозяйства, требует от промышленности развития производства дорожных машин и снарядов, без которых борьба с вековым бездорожьем превращается в непосильный и малоэффективный труд.

Выполнение дорожной пятилетки тесно связано с автомобилизацией и тракторизацией страны. В резолюции съезда точно указывается, что „высокие темпы коллективизации ставят перед промышленностью, обслуживающей производственные нужды обобществляемых крестьянских хозяйств задачу обеспечения за тракторостроением... автостроением... таких темпов развития, которые соответствовали бы потребностям реконструирующегося сельского хозяйства. Вот почему своевременный путь Сталинградского тракторного завода, расширение производства тракторов на „Красном Путиловце“ до 25 тысяч штук в 1930—31 году, окончание в 1930—31 году Харьковского тракторного завода, форсированное строительство Челябинского тракторного завода, комбайновых заводов Запорожья, Сибири и Саратова, автомобильных заводов в Москве и Нижнем... является задачами огромного политического значения“.

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

КОНТОРА: Москва 6, Страстной бул., 11.
„ОГОНЕК“ с тдел распрsstr. Тел 6-51-61

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.

Сотни тысяч тракторов и автомобилей, которые к концу пятилетки выпустят наши заводы, потребуют сквозного беспрепятственного проезда для производственной смычки города с деревней. Существующие, изношенные в подавляющем большинстве, неустроенные грунтовые дороги абсолютно не в состоянии выдерживать все увеличивающуюся грузонапряженность вследствие бурной индустриализации Советского Союза и коллективизации сельского хозяйства.

Борьба за проезжую дорогу, поскольку она нераздельно связана с возможностями развития автомобилизации и тракторизации страны, также, следовательно, является задачей огромного политического значения.

Значительное внимание партийный съезд уделил вопросам трактора. Доклад тов. Яковлева изобилует блестящими доказательствами того, как трактор, являющийся в условиях социалистического строя базой коллективизации и улучшения положения беднейшего и среднего крестьянства, в условиях капиталистического строя является орудием угнетения и порабощения широких масс крестьянства.

„Как могло получиться,—спрашивает т. Яковлев,—что внедрение новейшей техники в сельское хозяйство САСШ ведет к упадку сельского хозяйства, к острейшему сельскохозяйственному кризису?“

Тов. Яковлев тут же дает и ответ: „Дело в системе капиталистических отношений, дело в частной собственности на землю, дело в том, что при капитализме для подавляющего большинства фермеров трактор и комбайн недоступны, а ничтожное меньшинство богатых фермеров, технически переоборудовывающих свое хозяйство, это делает за счет еще большего подавления, угнетения и разорения основной массы фермерского населения. При миллионе тракторов четыре пятых всех хозяйств лишены трактора! Притом и те хозяйства, которые имеют эти тракторы, подавляющее большинство их, не могут использовать трактор со всей производительностью...“

Американцы сами считают обыкновенным, что трактор с комбайном можно применять только в хозяйстве больше 200 га. Мы знаем, что трактор и комбайн могут быть полностью использованы только в хозяйстве свыше 1000 га. Но давайте согласимся на одну минуту с американцами. Допустим, что трактор с комбайном можно с успехом применять в хозяйстве свыше 200 га. Сколько же таких хозяйств в Америке? Оказывается, таких хозяйств в Америке 3,5% от общего числа...

У нас часто ищут показателей расточительности капиталистического строя. Но если уже нужны какие-нибудь показатели для демонстрации величайшей расточительности капиталистического строя на нынешней стадии загнивания капитализма, то нужно ли иное свидетельство, чем это свидетельство?.. Миллион тракторов обречен системой капиталистической собственности на неэффективность, только немного превышающую лошадиную, будучи использован, как это я покажу дальше, только на 1/4 своей возможной производительности“.

Тов. Яковлев указывает в своем докладе на ряд успехов, которые мы имеем в машиноснаб-

жении сельского хозяйства. В 1928 году машиноснабжение (с тракторами) в САСШ равнялось 800 миллионам рублей. У нас в прошлом году 500 миллионов рублей. А в будущем году мы будем иметь (по плану) свыше миллиарда рублей, иными словами, в будущем году по машиноснабжению сельского хозяйства мы не только догоним, но и перегоним Америку. Вместе с ростом машиноснабжения увеличивается и машиновооруженность сельскохозяйственного производства. В 1930—31 году она составит вместе с тракторами 20 руб. на гектар. Что касается трактороиспользования, то здесь мы имеем громадные достижения. В САСШ нагрузка на трактор не превышает в среднем 400—600 часов в год. Только в семи лучших крупнейших и образцовых капиталистических хозяйствах нагрузка на трактор повышается до 1500 часов в год.

У нас в настоящем 1930 году мы имеем в течение весны от 850 до 1000 часов работы на тракторных станциях Трактороцентра. Это вполне обеспечивает годовую нагрузку на трактор в 2500 часов вместо 400—600 американских“.

Тов. Яковлев делает вывод из первых частей своего доклада:

В Соединенных Штатах Северной Америки тракторы — монополия богатого фермера, у нас они — монополия совхозов и колхозов, представляющих собою объединения мелких крестьян.

Богатый фермер работает на территории в 100—200 га, наш колхоз работает на территории в тысячу га, а совхозы — в десятки тысяч га.

В САСШ трактору закрыт путь к подавляющему большинству фермеров; по меньшей мере он не доступен 4/5 всех фермеров, — у нас трактор доступен подавляющему большинству крестьян, объединившихся в колхозы, и не доступен только кулаку.

Там он распылен: по одному трактору приходится на богатого фермера, у нас сконцентрирован — десятки тракторов приходится на одну машино-тракторную станцию, на один совхоз.

Словом, у них — власть капиталистов, у нас — рабочего класса.

Вот почему, несмотря на то, что на тракторы посадили полуграмотного батрака, вчера еще 16—18 часов гнувшего спину у кулака, он, этот батрак, дает вчетверо большую производительность трактора, чем цивилизованный американский фермер.

Вот почему наш темп создания крупного хозяйства не имеет прецедентов в истории человечества, он подлинно невиданный в истории мира.

Вот почему крупное хозяйство, в соответствии с разной подготовкой, в разных масштабах развивается в разных районах, но оно развивается по всему СССР, оно является законом развития сельского хозяйства СССР.

Вот почему мы бешено развиваем машиноснабжение сельского хозяйства. Наша промышленность повернута лицом к реорганизуемому сельскому хозяйству. Мы хотим сменить и сменим в течение ближайших лет полностью техническую основу всего сельского хозяйства СССР.

Роль трактора для социалистической реконструкции сельского хозяйства прекрасно осознается партией и всей страной. В резолюции по докладу тов. Яковлева дана поэтому четкая директива: «обеспечить полное выполнение программы тракторо-

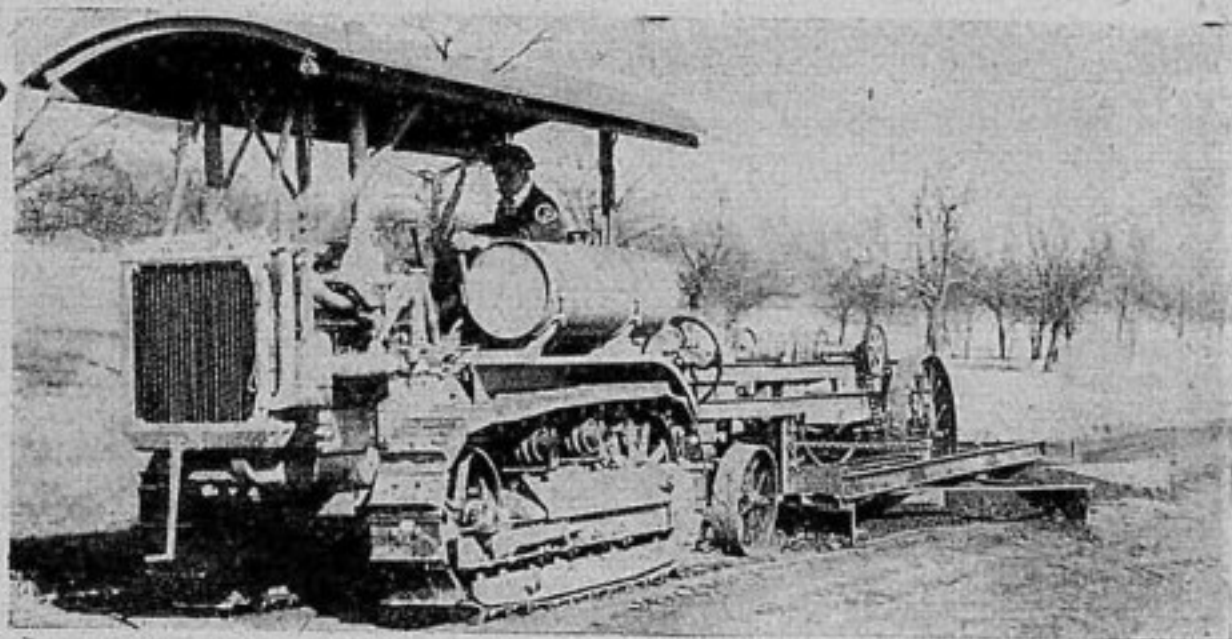
комбайностроения, производства запасных частей и тракторного прицепного инвентаря в размерах, определенных решениями ЦК».

Работа общества Автодор, возникшего для содействия автомобильному и дорожному делу, а сейчас включившего в круг своей работы и трактор, приобретает огромное значение. Решения партии должны быть изучены каждым автодоровцем, и на основе этих решений должна осуществляться практическая работа общества.

КАК БУДЕТ РАЗВИВАТЬСЯ НАШЕ ТРАКТОРОСТРОЕНИЕ

Из доклада тов. В. В. Куйбышева на XVI партс'езде

ПЛАН строительства в области тракторостроения и сельхозмашиностроения состоит в следующем. Мы должны в полуторагодичный срок построить тракторный завод в Челябинске, завод-гигант, который будет единственным в мире, завод, который будет выпускать ежегодно 40 тыс. гусеничных тракторов, мощностью 50—60 лошадиных сил и вливать в наше сельское хозяйство ежегодно 2 млн. лошадиных сил. Этот



завод должен быть построен к началу 1932 календарного года. И сроки, и величина задания небывалые в капиталистических странах. И совершенно ясно, что они будут выполнены только в силу преимуществ нашей системы хозяйства, только при условии, если на этом деле будет сосредоточен максимум внимания всей пролетарской общественности.

В еще более короткий срок — к лету будущего года мы должны построить Харьковский тракторный завод. Он будет давать 50 тыс. тракторов, мощностью 15 на 30 лш. снл. Таким образом ежегодно он будет давать стране 750 тыс. лошадиных сил. Задача тоже величайшей важности и крайне трудная, и украинские товарищи должны поставить как вопрос большевистской чести окончание строительства этого завода в те сроки, которые установлены ЦК партии...

... Этим не исчерпывается строительная программа, которую дал Центральный комитет партии. ЦК партии постановил довести выпуск тракторов на Путиловском заводе до 20 тыс. штук. И эта программа будет выполнена. Строительные работы идут, и нет никакого сомнения, что „Красный Путиловец“ уже в будущем году даст 20, а может быть и 25 тыс. тракторов плюс 5 тыс. штук комплектов запасных частей к тракторам.

Реконструкция существующих заводов с-х машиностроения и их переход на тракторный инвентарь также потребуют огромной работы. Задания безусловно крайне напряжены, но эти задания являются важнейшим участком работы промышленности, и каждый большевик, работающий в этой области, каждый пролетарий должен считать вопросами своей революционной чести и долга выполнить этот план во что бы то ни стало.

**ВСЕ АВТОДОРОВЦЫ ДОЛЖНЫ ВНИМАТЕЛЬНО ИЗУЧИТЬ
РЕШЕНИЯ XVI ПАРТИЙНОГО СЪЕЗДА И НА ИХ ОСНОВЕ СТРОИТЬ
ПРАКТИЧЕСКУЮ РАБОТУ ОБЩЕСТВА**

БОГАТСТВА, КОТОРЫЕ МЫ НЕ ИСПОЛЬЗУЕМ

Украинский инженер-дорожник тов. В. Холмогоров ставит очень интересный вопрос об использовании песчаника „бескаменных“ местностей и о силикатировании местного дешевого камня. Автор считает, что обработанный местный камень иногда может оказаться выгоднее дорогого привозного

В ДОРОЖНОМ строительстве естественный камень играет огромную роль.

К сожалению, ряд округов как УССР, так и РСФСР не имеет залежей камня, пригодного для устройства дорожной коры. Это вынуждает прибегать к использованию привозного камня, вследствие чего стоимость дорожного строительства в этих округах сильно возрастает.

Поэтому теперь, когда размер ассигнований на дорожное строительство сильно возрастает, необходимо уделить возможно больше внимания изучению местных богатств.

Пример ряда округов Украины (Сумского и других) показывает, что в этих округах, считавшихся „бескаменными“ имеется, в действительности, много залежей местного камня, в большинстве случаев песчаника, правда, слабого (временное сопротивление на сжатие 250—450 кг/см²), но все же представляющего значительную ценность для дорожного строительства.

Во-первых, камень этот может быть с успехом употреблен для тех частей сооружений, которые не будут подвергаться действию подвижного состава (укрепление кюветов и канав при крутых уклонах, земляных конусов у мостов, мощение лотков под мостами, укрепление дамб и т. д.). Во-вторых, для линейных гражданских сооружений, постройка которых будет неизбежна при постройке магистралей для правильной эксплуатации. В-третьих, для замощения участков дорог со слабой грузонапряженностью (замощение отдельных труднопроезжих участков). Наконец, замощение таким камнем может быть допущено в отдельных случаях и на дорогах с большой грузонапряженностью, если калькуляция стоимости постройки и эксплуатации покажет, что, несмотря на меньший срок службы, мостовая из этого камня будет все же выгоднее, чем мостовая из привозного камня. Кроме того, эти камни можно употреблять для основания дороги, при постройке дорог высших типов, когда каменное основание является неизбежным.

Этим еще не исчерпываются все возможности применения дешевого местного камня. Подробные подсчеты могут, например, показать, что силикатирование местного дешевого камня может оказаться в отдельных случаях выгоднее, чем применение привозного камня.

Нельзя также упускать из виду, что доброкачественность камня для дорожного строительства характеризуется не одним сопротивлением на раздавливание, а и рядом других свойств. Из них большую роль играет сопротивление камня истиранию, причем камень с незначительным сопротивлением раздавливанию может иметь значительное сопротивление истиранию. Клинкерные мостовые существуют десятилетия, несмотря на незначительное сопротивление на раздавливание (так, Топчиевский клинкер имеет в среднем сопротивление раздавливанию всего лишь 350 кг/см²).

В данном случае долгий срок службы клинкерных мостовых следует приписать их ровности, когда отсутствуют толчки, действующие разрушительно на камень. Все это наводит на мысль, что при слабом камне, хорошо поддающемся обработке, может оказаться выгоднее делать из него гладкую и нетряскую брусчатую мостовую, чем применять дорогой привозной камень. Экономия на стоимости камня и длительном сроке его службы, при условии ровной поверхности дороги, может оказаться большей, чем затраты на его обработку.

Конечно, возможности применения в дорожном строительстве слабого местного камня далеко не исчерпаны нашими наметками, но и сказанного достаточно, чтобы серьезно призадуматься над тем, какие большие возможности таятся в использовании этих, негодных на первый взгляд, камней.

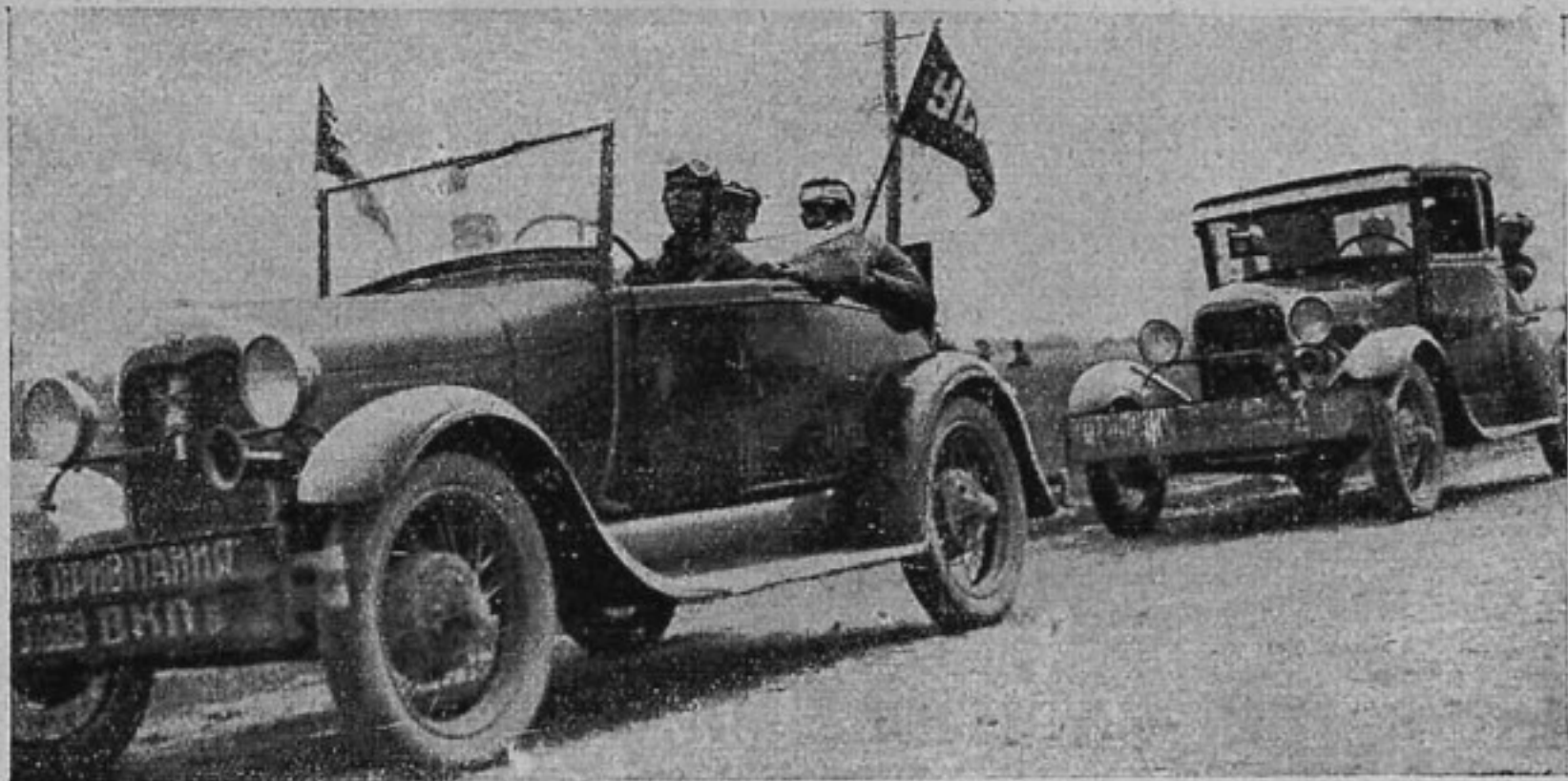
Экономия эта даст ежегодно сотни и тысячи километров новых культурных дорог. Поэтому вопросу изучения местных каменных богатств необходимо уделить побольше внимания, а незначительные затраты на их изыскания окупятся во много раз.

Украина, Сумы

Инж. В. Холмогоров

НАУЧИМ КРАСНОАРМЕЙЦЕВ ВЛАДЕТЬ РУЛЕМ —

ДАДИМ ТРАКТОРИСТОВ КОЛХОЗАМ И СОВХОЗАМ!



Автомобильный пробег Харьков — Москва — Харьков и XVI партс'езду. Машина командора пробега, везущего рапорт Украины с'езду

ВСЕУКРАИНСКИЙ ПРОБЕГ ХАРЬКОВ — МОСКВА — ХАРЬКОВ В ЧЕСТЬ XVI С'ЕЗДА ВКП (б)

Путевые наброски

29 ИЮНЯ в Харькове на площади ВУЦИК был дан старт участникам Всеукраинского пробега Харьков — Москва — Харьков.

Пробег имел целью передать рапорт физкультурников и динамовцев Украины XVI с'езду партии, вести в пути агитационно-пропагандистскую работу о задачах с'езда, а также произвести испытание машин и водителей, в большинстве своем авто-молодняка. 3 июля, в 17 часов, как это и предполагалось, все 30 машин, участвовавших в пробеге, финишировали в Москве на стадионе им. Томского. Машины пришли в Москву в полном порядке без каких-либо серьезных повреждений.

* * *

Пока с трибуны на площади ВУЦИК произносят последние приветствия, я вглядываюсь в лица участников пробега — киевлян. На их лицах можно прочесть сильнейшую усталость.

Киевляне в составе 10 машин были в пути от Киева до Харькова три дня. В эти дни дождь чередовался с сильной жарой; грунтовые дороги, которыми шли киевляне, то превращались в глинистые болота, где застревают машины, то — в Сахару, мириадами песчинок в'едавшуюся в лица.

Но ничего! Киевляне дошли на старых довоенных машинах, представляющих причудливую смесь разных марок. Дойдем и мы!

Мой водитель — женщина, тов. Балицкая. Ее автомобильный стаж измеряется всего четырьмя-пятью тысячами километров. Однако уже первая сотня километров утверждает меня в том, что молодость в автомобильном деле отнюдь не сопровождается авто-легкомыслием: ухарством, газованием и прочими „доблестями“.

Сейчас, когда позади 765 километров шоссе, тонкой серой лентой стелющегося между желтеющей озимой, веселой зеленью яровых и уходящими за горизонт лесками и перелесками, — не хочется, да и нельзя сказать ничего особенно дурного об этой дороге. За шоссе следят, его исправляют. Гоголевская поэзия ухабов и рытвин постепенно исчезает. Конечно, не всюду; отдельные участки шоссе вызывают к вмешательству Главдортранса, но, кажется, безуспешно... Такой участок между Кромами и Орлом доставил нам не мало неприятных минут и опасений.

Кстати, о повреждениях. Мы можем гордиться: у нас из строя не вышла ни одна машина.

За четыре дня совместного пути у нас установился свой любопытный быт, проявились и особенности отдельных водителей: педантичность инженера П., собиравшего на пути все гвозди, проколовшие ему шины, записывавшего количество ухабов, время стоянок и т. д., и легкомыслие молодого хорошего мотоциклиста Б., прозванного „авто-гусаром“ и ж стоко осмеянного в нашей печатной газете „Могористы рапортуют“ за ухарскую езду стоя.

Встречи в городах с рабочими и физкультурниками оставили неизгладимое впечатление. Они заражали бодростью, мощной, как громадное динамо. Они крепили смычку между украинским пролетариатом и крестьянством и русскими. Особенно памятна встреча в Серпухове. Сорокатысячная толпа серпуховских текстилей, их рапорты украинским рабочим о том, что текстильщики обеспечат мануфактурой рабочих всего Союза, и украинские песни на серпуховской площади.

Москва, 5 июля

Ал. Черный



Глиссерная станция первой опытной эксплуатационной линии в Н.-Новгороде. Отсюда стартовал поход глиссеров 1930 г.

Н. Васильев

ПЕРВЫЙ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ПОХОД ГЛИССЕРОВ АВТОДОРА 1930 г.

ДЛЯ ИСПЫТАНИЯ построенных под непосредственным руководством секции зимнего и водного моторного транспорта ЦС Автодора глиссеров и участия в праздновании 10 летия Чувашской автономной республики и открытия в Чувашии первых опытных эксплуатационных глиссерных линий в июне 1930 г. был организован первый испытательный поход глиссеров.

В походе приняли участие следующие глиссеры:

„Автодор 1“ (б. Д. М.) 6-местный, закрытый, с деревянным корпусом под мотор „Холл Скотт“ с воздушным винтом.

Этот глиссер был спроектирован в 1929 г. и построен под руководством глиссерной подсекции в коллективе Автодора при Высшем художественно-техническом институте в Москве. Глиссер подвергался испытаниям на р. Москве летом 1929 г. В этом году корпус его дооборудован пассажирской кабиной.

„Автодор 3“ — специального назначения с деревянным корпусом под мотор „Сальмсон“ 160 л. с. с воздушным винтом.

Глиссер сконструирован по заданиям секции членов ее инж. Андреевым и построен в порядке соглашения секции с рабочими, служащими и дирекцией НАМИ. Постройка глиссера была закончена в срочном порядке. Корпус открытого типа к походу был оборудован пятью местами для пассажиров. Предварительным испытаниям глиссер не подвергался.



Глиссер „Осоавиахим“ в походе Н.-Новгород — Чебоксары — Н.-Новгород 1930 г.

„Автодор 4“ — 9-местный, закрытый, с деревянным корпусом под мотор „Сальмсон“, 160 л. с. с воздушным винтом.

Глиссер сконструирован инж. Н. Андреевым и построен НАМИ по заданиям Чувашавтотранса. Предварительные испытания проводились на р. Москве за несколько дней до похода.

„Цаги АНТ 2“ — 4-местный, открытый, с металлическим корпусом под мотор „Сименс-Шукерт“, 75 л. с., с воздушным винтом.

Этот глиссер сконструирован инж. А. Н. Туполевым, построен ЦАГИ и принимал участие в походах предыдущих лет, где показал хорошие результаты.

„Осоавиахим“ — 6-местный открытый, с деревянным корпусом под мотор „Б. М. В.“, 185 л. с. с воздушным винтом.

Глиссер сконструирован слушателями Военно-воздушной академии РККА и построен в ячейке Осоавиахима при Союзхлебе. Глиссер подвергался испытаниям летом 1929 г. на р. Москве.

Для обслуживания похода правление Волжского речного флота предоставило моторную лодку „Шторм“.

Первоначально предложенный маршрут Москва — Чебоксары — Москва, в связи с коротким подготовительным периодом, комитетом похода был сокращен, и глиссеры были доставлены по железной дороге до Н.-Новгорода. Маршрут похода был утвержден Н.-Новгород — Чебоксары и обратно, общим протяжением 576 км в оба конца.

Глиссеры „Автодор 4“ и „Цаги“ имели старт в Н.-Новгороде утром 22 июня, а глиссеры „Автодор 1“, „Автодор 3“ и „Осоавиахим“ и мото-лодка „Шторм“ — 23 июня.

24 июня к 11 часам утра у пристани „Ильинка“ сгруппировались глиссеры „Автодор 3“, „Автодор 4“ и „Цаги“ и мото-лодка „Шторм“. Они были встречены правительственной комиссией ЧАССР и направились в Чебоксары.

Глиссер „Осоавиахим“ в виду неполадок с мотором прибыл в Чебоксары с опозданием на один день.

Глиссер „Автодор 1“ прошел от Н.-Новгорода до пристани „Работки“ (65 км), где принужден был из-за неполадок мотора остановиться и ожидать возвращения похода (был пробуксирован со „Штурмом“ в Н.-Новгород).

Поход Н.-Новгород — Чебоксары совершался при не вполне благоприятных метеорологических условиях: дождь и сильный ветер подымали на Волге волну, и глиссерам приходилось с ней стойко бороться.

25 июня в Чебоксарах состоялся торжественный митинг. Трудящиеся и правительство красной Чувашии приветствовали участников похода, а ответственный секретарь ЦС Автодора т. Фельдман, от имени Совета передал в дар Чувашской АССР один глиссер. Одновременно состоялось и торжественное открытие линий.

По окончании митинга в специальном заседании ЦИК'а и Совнаркома ЧАССР были заслушаны доклады правительственной комиссии по встрече похода и доклад о задачах и предварительных итогах похода.

Правительство отметило образцовую организацию похода, выразило благодарность ряду товарищей, работавших по походу, и постановило присвоить звание героев труда командору похода т. Бойкову, конструктору инж. Андрееву и испытанному водителю глиссеров и аэросаней т. Кузнецову. Было постановлено также премировать всех водителей и механиков глиссеров и мотолодки, выдать соответствующие грамоты и значки всем участникам и издать на чувашском языке популярную брошюру по глиссерам и аэросаням.

Вечером были организованы катания на глиссерах членов правительства, делегатов сессии ЦИК'а и трудящихся, всего около 500 человек.

Обратный выход глиссеров на Н.-Новгород был назначен на 26 июня. В обратном походе участвовали глиссеры „Автодор 3“ и „Осоавиахим“ и мотолодка „Штурм“. Глиссеры „Автодор 4“ и „ЦАГИ“ остались для использования на эксплуатации. Глиссеру „Автодор 3“ старт был дан утром 26. Глиссер этот выполнил свою задачу и расстояние Чебоксары — Н.-Новгород (288 км) покрыл в 7 ч. 10 м. (против течения). По дороге глиссер захватил сверх нормы трех пассажиров,



Глиссеры „Автодор 1“ и „Автодор 3“ готовятся к старту

оставших от парохода, и доставил их на пароход.

Глиссеру „Осоавиахим“ и мотолодке „Штурм“ старт был дан в разное время вечером 26. В тот же вечер они прибыли в Васильсурск, причем „Осоавиахим“ задержался в Васильсурске на сутки для исправления незначительных аварий с винтом и радиатором. Эта вынужденная остановка была как нельзя кстати, так как 28 июня утром в Васильсурск была доставлена из Чебоксар на глиссере „ЦАГИ“ эстафета Свердловска к XVI партс'езду. Глиссер „Осоавиахим“ принял эстафету; в виду неуверенности в бесперебойной работе мотора глиссера навстречу ему из Н.-Новгорода был отправлен „Автодор 3“. Однако эстафета была доставлена глиссером „Осоавиахим“ и оба глиссера прибыли в Н.-Новгород в 11 час. вечера 28 июня.

Моторная лодка „Штурм“ вышла из Васильсурска утром 27 июня, захватила на буксир от пристани „Работки“ глиссер „Автодор 1“ и прибыла в Н.-Новгород в 16 часов 27 июня.

Таким образом, поход был окончательно завершен 28 июня в 11 часов вечера.

Значение похода в общеавтоторожной работе велико. Поход дал вполне реальные результаты по испытаниям прочности глиссеров, построенных по заданиям и при непосредственном участии секции зимнего и водного моторного транспорта ЦС Автодора. Материалы технической комиссии по походу послужат для усовершенствования намеченных типов и дадут возможность к будущему году устранить в новых агрегатах все обнаруженные недостатки.



Финиш испытательного похода глиссеров 1930 г. в г. Чебоксарах (24 июня)

1 СЕНТЯБРЯ — ПОСЛЕДНИЙ СРОК второго автоторожного фотоконкурса Спешите производить с'емки, чтобы во время отправить снимки на конкурс. Условия — см. № 11, стр. 32.

ТРАКТОР НЕ ДОЛЖЕН ПОРТИТЬ КАМЕННУЮ ОДЕЖДУ ДОРОГ

ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ страны и переустройство сельского хозяйства на основе его механизации поставили во всю ширь проблему дорожного дела с новой, пожалуй, несколько неожиданной стороны.

Трактор „Интернационал“, имеющий на задних колесах шипы-шпоры, портит каменную одежду дорог и даже (при массовом движении) делает дорогу непроезжей.

Шипы-шпоры, расположенные на задних колесах трактора, имеют вид заостренных треугольников, очень напоминающих обыкновенные топоры, высотой в 10 см, при ширине основания в 9 см.

При движении трактора эти шпоры-топоры сильно ударяют по камням. От удара шпоры камни расшатываются, и швы (промежутки между камнями) раскалываются; затем камни раскалываются на части, а следующим движением иногда совсем выворачиваются из своего гнезда.

Бывают случаи, когда страдает не только одежда дорог, а и сами тракторы.

Чрезвычайно большой вред приносит трактор типа „Интернационал“ своими шпорами-шипами и при переезде через железные дороги.

Известны случаи повреждения рельс и одежды переездов (деревянных настилов и каменного мощения).

Произведенным, по инициативе управления землеустройства Наркомзема Украины, на Харьковской краевой сельско-хозяйственной опытной станции предварительным испытанием трактора типа „Интернационал“ 10—20 сил, полностью подтвердились данные о повреждениях мощеных дорог.

Опыты были произведены при обычно употреблявшемся на опытной станции при пахоте расположении шпор: две по краям колеса (по одной линии, перпендикулярной ходу трактора, в 40 см одна пара шпор от другой) и третья шпора посередине колеса (ближе к одной из пар) при расстоянии одна от другой тоже в 40 см. Таким образом колесо трактора было покрыто равнобедренными треугольниками шпор, находящимися на разном расстоянии один от другого.

Расположение шпор на другом колесе было такое же, но при движении шпоры одного колеса не всегда находились в одной плоскости со шпорами другого.

Опытами было установлено, что после первого же проезда стал ясно заметен белый след от движения трактора (от ударов шпор о камни); в тех случаях, когда шпоры колеса попадали в край камня, наблюдался откол гранитного камня, размером до 5 см длины и 1,5—2 см толщины, причем когда задние колеса касались поверхности дороги только двумя шпорами (по одной на каждом колесе), то откол был более частым и величина осколков больше. После первого же проезда стало заметно расшатывание камня мостовой и раскрытие швов, которое увеличивалось при последующих проездах трактора по этому следу.

Наблюдения производились при первой и второй скорости трактора; повреждения при второй скорости были более значительными.

Местные земельные и дорожные органы начали искать выход из создавшегося положения путем устройства двух полотен дорог — одного твердого, с каменной одеждой, для общего движения и другого рядом с первым, мягкого (без одежды) — для движения трактора.

Однако устройство двух параллельных полотен дорог значительно увеличит ширину полосы отчуждения для них, а этим уменьшит площадь пахотных земель. Устройство двух полотен потребует, конечно, увеличенных расходов на содержание дорог. С обоими этими последствиями, конечно, трудно согласиться.

Нужно искать, очевидно, выхода не в устройстве двух полотен дорог, а в реконструкции шиповшпор на колесах трактора.

Нам известно, что разрушающее действие трактора на каменную одежду дорог может быть устранено надеванием на колеса резиновых шин. Но резиновые шины стоят слишком дорого.

Мы думаем, что можно переконструировать самые шпоры-шипы на колесах и этим уменьшить стоимость реконструкции, например, путем автоматического втягивания шпор при движении по дорогам внутрь колеса.

Мы здесь не беремся разрешить поставленный нами вопрос. Наша задача — заострить на нем внимание общественности и соответствующих организаций.

Мы считаем необходимым, чтобы Союзный Наркомзем, Наркомпуть, Трактороцентр и Колхозцентр организовали в широком масштабе опыты с тракторами, имеющими на задних колесах шипы-шпоры, на дорогах с различной одеждой (камень, щебень, гравий) и с различным основанием при различных комбинациях расположения шиповшпор на колесах. Эти опыты позволят судить о том, как поставить вопрос о реконструкции колес трактора.

Во-вторых, надо поставить опыты с тракторами всех систем по переезду через железные дороги. Это даст возможность установить, что нужно сделать как с тракторами, так и с самыми переездами, чтобы гарантировать безвредное движение тракторов через рельсы.

Наконец, заинтересованным учреждениям и организациям следует объявить конкурс на лучшее и наиболее дешевое изобретение в изменении конструкции шпоршипов трактора.

Время еще не пропущено, но до массового выпуска тракторов его осталось немного, и дело требует от соответствующих организаций быстрой, практической работы.

Харьков

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ СОВЕТСКИХ ЛОДОЧНЫХ МОТОРОВ¹

В МАЕ этого года была выпущена первая пробная партия моторов в количестве 50 шт., которая подвергалась как стационарному, так и испытанию на ходу.

Стационарное испытание было проведено в сельскохозяйственной лаборатории тракторов при Киевском политехникуме.

Топливом был взят бензин с удельным весом 0,750 с примесью 7% автала „Г“

Испытание показало тормозную мощность 3,5 лш. силы при 1.100 оборотов в минуту. Продолжительность работы под нагрузкой была 5 часов. Некоторый недочет обнаружился в системе беспоплавкового карбюратора; он не давал возможности широко менять числа оборотов и через воздушный клапан слегка разбрызгивал смесь обратными отсечками. Максимальное число оборотов было получено 1.300 в мин. Охлаждение водой и работа насоса никаких дефектов не обнаружили.

На основании результатов испытания и общей конструкции двигателя комиссия признала двигатель пригодным для эксплуатации, особенно рекомендуя его для применения на моторных лодках.

Испытание на ходу было произведено на р. Днепре от Киева до устья р. Десны, общим протяжением 12 км. Испытанию на ход подвергались два типа моторов.

Одноцилиндровый мотор в 3,5 л. с. (см. рис. 1) и такой же, но сдвоенный, т. е. 2-цилиндровый в 7 лш. сил, (рис. 2). Оба мотора были установлены в обычных деревянных плоскодонных лодках крестьянского типа, емкостью на 10—12 человек.

Проверка скорости показала следующие данные: Для лодки с 3,5 сильным мотором скорость против течения — 7, км в час, по течению 13,6 км в час, что дало среднюю скорость 10,5 км в час.

Для лодки с 7-сильным мотором скорость против течения — 8,9 км в час.

Для лодки с 7-сильным мотором скорость по течению — 16,2 км в час, что дало среднюю скорость 12,5 км в час.

Здесь следует отметить, что монтированные на лодке гребные винты не были специально рассчитаны для данных лодок, а носили скорее случайный характер.

Расход топлива (смесь бензина уд. веса 0,730 с 7% автала) показал следующее:

Для 3,5 сильного мотора — 320 л на силу в час.

„ 7 „ „ — 340 „ „ „

что дает на 1 километр пробега средней скорости такие расходы:

Для 1-го мотора — 106,6 л

„ 2-го „ — 190,4 „

Считая стоимость 1 кг бензина 30 коп., получим:

стоимость горючего на 1 км пробега для 1-го мотора — 3,2 к.

„ „ „ 1 „ „ „ 2-го „ — 5,7 к.

Несколько повышенный расход горючего на 7-сильный мотор имеет то объяснение, что для сдвоенного мотора к моменту испытания еще не был изготовлен специальный карбюратор и пришлось применить карбюратор с одноцилиндрового мотора.

Работа водяного насоса была хорошей, давая полную струю отходящей воды температурой в пределах 50—60°. Магнето системы „Томсон“ перебоев не давало. Длитель-

ность пробега составила 4 часа. Работа моторов на гребные валы передавалась глухим фланцевым соединением.

Режим работы обоих моторов во время пробега был вполне устойчивый без перебоев. Пуск моторов производился легко с полоборота (подрывом).

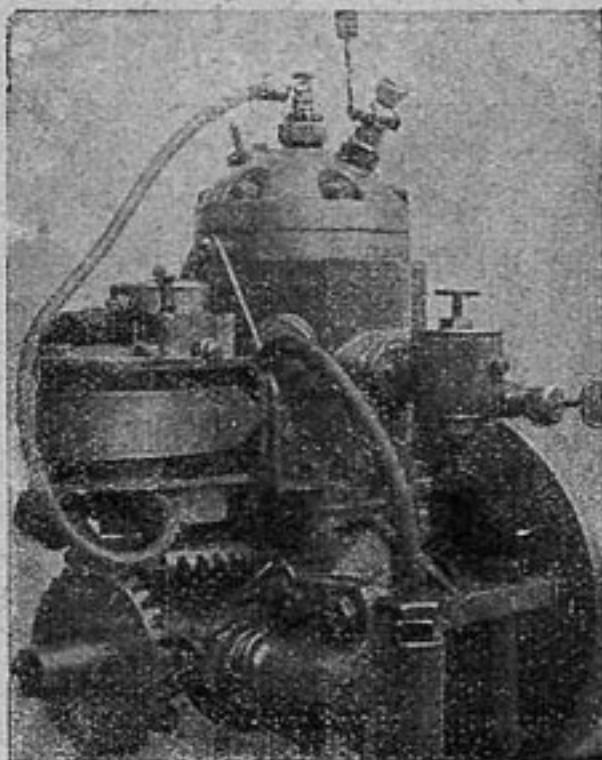
* * *

Приведенные результаты испытаний привели к выводу о полной устойчивости и надежности выработанного типа мотора.

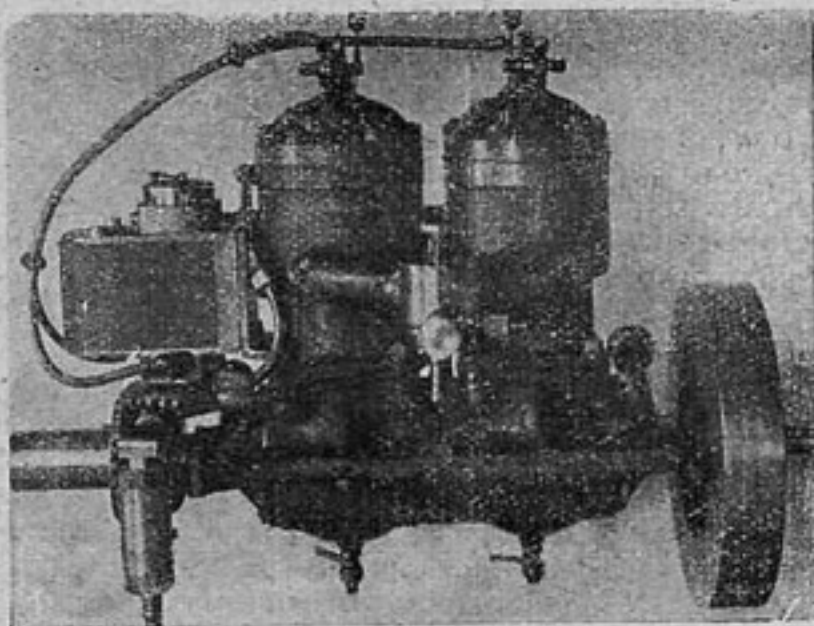
Высказано пожелание о переходе на автоматический карбюратор поплавкового типа и на применение более дешевого топлива (напр., керосина). Завод принял это во внимание и в настоящее время разрабатывает соответственные изменения.

Что касается сдвоенного 7-сильного мотора, то он пока выполнен в одном экземпляре в качестве опыта и в дальнейшем после некоторых конструктивных изменений и улучшений будет введен в производство.

Выпуск завода в настоящее время из-за происходящей реконструкции (расширение цехов, пополнение оборудования, организационная стадия) намечен в 150 шт. 3,5 сильных моторов в месяц, причем на первое время стоимость мотора устанавливается около 330 рублей.



Мотор в 3 л. с. Киевского завода



Сдвоенный 7-сильный лодочный мотор

Некоторое беспокойство в своевременном, аккуратном выпуске моторов вызывает задержка с получением из-за границы магнето „Бош“.

Заинтересованные организации и общественность в лице Автотора должны помочь Металлотресту и заводу в этом отношении.

¹ См. № 11 журнала „За Рулем“, стр. 12.



Колхоз им. Сталина в Самарканде. Рабочий 25-тысячник Макуров учит колхозников управлять трактором
Фото А. Шайхета

ВСЕ СИЛЫ АВТОДОРОВЦЕВ НА УБОРОЧНУЮ КАМПАНИЮ!

ВНИМАНИЕ партии и советской общественности обращено сейчас на реализацию результатов первой большевистской весны — уборочную кампанию.

Коллективизация сельского хозяйства, огромное количество новых колхозов и совхозов требуют совершенно иных методов уборки урожая, чем это имело место до сих пор.

Уже сейчас намечается разрыв между потребностью в автотранспорте для уборочной кампании в обобществленном секторе сельского хозяйства и теми возможностями в смысле предоставления грузовиков, которые у нас имеются.

Выпуск советских автомобилей начнется через год—полтора, а грузовики нужны сейчас. Это обстоятельство накладывает особую ответственность за рациональное использование и бережное отношение к существующим автомашинам и использование тракторов как тяговой силы.

Для удовлетворения потребностей в грузовых машинах предпринимаются прямо героические меры. Из крупных промышленных центров перебрасываются на места сотни автомобилей, мобилизованных в разных хозяйственных и административных учреждениях. Опыт переброски машин весной этого года показал, что не все обстоит благополучно при использовании этих машин на местах. Многие машины используются не по назначению, а еще больше, в виду отсутствия опытных водителей и совершенно не проезжего состояния дорог, вдребезги разрушаются.

Значительную роль в осенних перевозках сыграет трактор, являющийся при наличии прицепных тележек прекрасным тяговым средством.

Автодорожские коллективы на местах смогут принести огромнейшую пользу осенним перевозкам, если в порядке организованной общественности примут горячее участие в устранении и своевременном сигнализировании о всех затруднениях и недочетах при работе. Автодорожские коллективы должны организовать ударные бригады на все время осенних перевозок. Эти бригады должны следить и принимать участие в своевременном ремонте тракторов и прицепных грузовых тележек. Следить, чтобы тракторы полностью использовались для перевозок, но не допускать перегрузок. Автодорожские бригады должны учитывать простои, бороться с порчей тракторов и на ходу переобучать трактористов. Автодорожские бригады должны информировать свои отделения о работе и получать своевременно инструкции и директивы.

В отношении грузовых машин необходимо следить за снабжением их запасными частями, резиной и горючим, а также организовать передвижные ремонтные мастерские.

Мы не станем перечислять всех видов производственной помощи, какую могут оказать автодорожские коллективы, так как в разных местах в зависимости от материальных средств и участников эта помощь может видоизменяться.

Мы хотим совершенно точно указать местным отделениям и коллективам, что Автодор как общественная организация не может оставаться в стороне от важнейших политических и хозяйственных кампаний в Союзе. Автодор может оказать существенную помощь в решающие моменты социалистического переустройства страны, он должен ее оказать и он ее окажет.

Н. Б.

ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ЛИ КОЛЛЕКТИВАМ АВТОДОРА НЕЧЕГО ДЕЛАТЬ?

В порядке обсуждения

КОЛЛЕКТИВЫ Автодора на местах часто жалуются на недостаточное инструктирование их из центра и на то, что они на местах „не знают что им делать, какие формы придать своей повседневной, практической работе“.

Последние директивы Центрального Совета и прошедший пленум всколыхнули автодорожскую массу. Лозунг борьбы с делячеством и замкнутостью и превращения общества в подлинную общественную организацию горячо встречен всей массой автодорожцев. Комсомол, который до сих пор не принимал серьезного участия в работе Общества, сейчас собирается бросить горячий энтузиазм своих членов на помощь автодорожской работе.

Однако до сих пор многие низовые коллективы не могут толком понять, какова может быть их работа, кроме учебы своих членов, на полученных из автокладбища старых машинах.

Лозунг Общества: „Содействие автомобилизации и дорожному строительству в СССР“ не нашел еще каких-то доступных и понятных форм и не доведен до каждого автодорожца.

Нам приходилось видеть коллективы, в которых не было вовсе автомобиля, и там особенно остро и четко ставился вопрос: „Что нам делать в нашей повседневной работе? Какая работа возможна в нашем коллективе, кроме собирания членских взносов, распределения нескольких велосипедных обязательств, чтения автодорожской литературы и выделения одного товарища для связи с районом?“

В этих коллективах ведется, правда, от нечего делать, случайная теоретическая учеба, которая быстро разваливается, не имея подкрепления в практической езде.

Однако действительно ли для низового коллектива никакой серьезной работы не имеется?

Директивы Центрального Совета и статьи, печатающиеся в журнале „За Рулем“ указывают на ту огромную роль, какую могут сыграть коллективы Автодора в проведении важнейших политических и хозяйственных кампаний, например: посевной и уборочной кампании, кампании по борьбе с поломками тракторов, по проведению трудовой дорожной повинности,

по изучению состояния дорожного строительства, развития водомоторного дела, а в городах, по урегулированию уличного движения, улучшению мостовых, рациональному использованию авто-транспорта, снабжению горючим и т. д. и т. д.

Работы, в общем, по горло, но коллективы Автодора еще долго будут жаловаться на безделье, на отсутствие другой работы, кроме сбора членских взносов, если не будут созданы и придуманы простые и доступные формы участия каждого коллектива, каждого автодорожца в этой работе.

На местах имеются кое-какие достижения, есть отдельные удачные опыты вовлечения автодорожцев в круг общегосударственных интересов. Эти опыты, которые могли бы быть перенесены в другие коллективы, если бы был налажен массовый обмен опытом, если бы удалось расширить автодорожскую печать (выходящий 2 раза в месяц небольшого объема журнал „За Рулем“, конечно, не может широко поставить эту работу и необходим выпуск специальной газеты).

Самое же главное, по нашему мнению, то, чтобы центр и крупнейшие областные отделения поставили своей задачей детальное изучение работы отдельных коллективов, накопили бы опыт и на основании добытых материалов,

создали примерный план работы коллектива Автодора.

Мы должны признать, что, несмотря на трехлетнее существование Автодора, такого плана по сей день, к сожалению, нет.

Мы предлагаем организовать всероссийский смотр и конкурс на лучший городской коллектив, в частности, по признаку его участия в урегулировании уличного

движения и на лучший сельский коллектив по признаку его участия в организации и проведении дорожной повинности и дорожных работ. Этот конкурс и смотр на конкретных показателях сразу же обнаружат слабые стороны работы коллективов.

Ведь не случайно же на пленуме Автодора град упреков сыпался на голову Московского



Рис. А. Радакова

— Это что — экскурсия какая?

— Нет. Окончивших шоферские курсы привели: автомобиль им показывают.

отделения за его нежелание участвовать в урегулировании хаоса в уличном движении Москвы. С тех пор прошло не мало времени, московские автодорожцы попрежнему никакого участия в урегулировании не принимают. И не потому что они этого не хотят, а главным образом, потому что не могут, не знают как, с какого конца им к этому делу приступить.

Если даже в ведомственных недрах МКХ под влиянием нужды рождаются некоторые удачные и остроумные способы установления порядка на главных улицах (напр., установка передвижных барьеров), то можно себе представить, сколько ценных предложений можно было получить, если бы сосредоточить внимание всей массы московских автодорожцев на этой проблеме.

Огромный и непочатый край работы имеется у сельских автодорожцев. Смотр должен выявить те формы, в которых выразилось участие лучших сельских коллективов в дорожном строительстве. Смотр должен установить, в какой мере и каким путем автодорожеская общественность может повести новую колхозную деревню в бой с бездоро-

жьем и перенести опыт этих коллективов на всю автодорожескую массу.

Не менее важным является — выявить роль крупных фабрично-заводских коллективов в обеспечении удобных, безрельсовых подъемных путей для их фабрик и заводов. На смотре надо выявить, интересуются ли наши заводские коллективы этими вопросами, следят ли они за состоянием дорог и автопарка у себя на фабрике или заводе и, наконец, оказали ли они влияние на состояние дорог в районе своей работы.

Вопрос об организации смотра и конкурса будет поставлен на разрешение Центрального Совета, и в ближайших номерах журнала будут опубликованы подробные условия смотра и конкурса.

Мы ставим все сказанное на обсуждение всей автодорожеской массы. Мы ждем указаний товарищей с мест о наилучших формах организации этого смотра и конкурса.

Товарищи автодорожцы, проверяйте свою работу, готовьтесь к смотру!

Показательные округа не дают показательных темпов дорожных работ

НА РАСШИРЕННОМ заседании дорожной секции тов. Каплун сделал доклад о ходе строительства в Острогжском округе.

Острогжцы, решившие построить в этом году в порядке трудповинности 2.500 км грунтовых дорог, приступили к работе. С помощью центра и местных исполкомов дорожное строительство вполне обеспечено материалами. При содействии Главдортранса РСФСР удалось достать значительное машинное оборудование. Местные МТС и совхозы выделили для дорожных работ около 20 тракторов, а своими силами острогжцы построили 100 четырехтонных катков, 110 утюгов и 130 канавокопателей. При содействии Автодора в Острогжск были направлены техники и инженеры из МИИТ'а.

Между тем, до сих пор дорожные работы ни количественно, ни качественно далеко не соответствуют возможностям этого округа, который выдвинут, как показательный. В Окрдортрансе до сих пор даже не составлены планы, проекты и сметы строительства.

Недостаток технического руководства проводит сплошь и рядом к нерациональному использованию труда острогжского крестьянства, охотно выполняющего дорожную повинность.

Невнимательность техперсонала сказывается и на работе дорожно-машинного парка. Никто своевременно не позаботился об опытных трактористах. Один за другим тракторы выходят из строя из-за неумелого с ними обращения. Часто портятся и другие машины. Особенно следует подчеркнуть казенное отношение к показательным мероприятиям в Острогжском округе как областного отделения Автодора, так и Облдортранса ЦЧО.

О Хоперском округе (Нижне-Волжского края) сделал доклад выезжавший туда член дорожной секции т. Кресин.

Хоперский округ Нижне-Волжского края является опытно-показательным по сплошной коллективизации. Бездорожье, быющее по всему краю, особенно дает себя чувствовать в Хоперском округе, как наиболее механизированном.

Тем не менее, ни дорожные органы, ни сельсоветы, ни колхозы не сделали ни одного практического шага для улучшения дорожного хозяйства округа.

Строительный сезон наступил, а Окрдортранс, сидя в Урюпинске, только „намечает“ работы на своей низовой дорожной сети. Организационная сторона трудповинности совершенно не обеспечена. Дорожные уполномоченные сельсоветами не выделены. Исключение составляют совхозы Зернотреста, развернувшие дорожное строительство в большом масштабе. Каждый совхоз имеет по 2 грейдера и 2 катка на механической тяге. За ходом дорожных работ наблюдает специальное лицо.

Ясно, что солидную материальную и техническую базу, созданную в Острогжском округе, необходимо использовать максимально. Прорывы на фронте показательного строительства должны быть ликвидированы в кратчайший срок. В первую очередь об этом нужно позаботиться Главдортрансу и его дорорганам на местах. Автодорожеские организации обязаны оказать всемерное содействие их работе.

В Нижне-Волжском крае, как сообщил тов. Кресин, положение не лучше. Местные органы власти и автодорожеские организации совершенно не реагируют на головопашство и искривление политической и хозяйственной линии в дорожном строительстве.

ВОЗМУТИТЕЛЬНЫЕ ФАКТЫ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ Совет Автодора ведет и в соответствующих ведомствах, организациях, и в печати борьбу за первоочередное снабжение автотракторных курсов и кружков учебными машинами. „Правда“ в номере от 13 мая посвятила этому вопросу специальную статью. Казалось бы, что каждая машина, которая после этого отвоевывается для автодоровских коллективов, должна быть использована на все 100%, охватывая все больший круг курсантов.

Между тем, в Центральный Совет поступают сведения, что машины эти кое-где используются для целей, ничего общего с учебой не имеющих.

Так, два автомобиля „Форд“, отвоеванные в январе и отправленные после настоячивых телеграфных требований Сальского окружного отделения Автодора (Сев. Кавказ) на его адрес для учебной практики его школ, курсов и кружков, — очутились каким-то „чудом“ не в школах, курсах и кружках, а... одна в окрисполкоме, другая в подшефной организации, где они используются для обычных поездок сотрудниками этих учреждений. И любопытнее всего, что Центральный Совет узнает об этом не от Сальского отделения Автодора, а от секретаря Лотерейного комитета, обследовавшего это отделение.

Не менее вотмутителен второй факт. Уж кто, как не секретарь Златоустовского окружного отделения Автодора, обращался и в Ц. Совет, и в Совнарком к т. Лежаве с потоком жалоб от имени многочисленных коллективов Златоустовских заводов, что машин не дают и „режут учебу“. Центральный Совет принял все меры, и в мае в Златоуст отправлен автомобиль марки „Тюрк-Мэри“, в котором было отказано ряду других отделений. И что же? Снова „чудо“.. 7 июля Ц. С. Автодора получает из Златоуста письмо следующего красноречивого содержания:

„С момента получения в Златоуст машины „Тюрк-Мэри“ на имя Автодора — машина эта эксплуатируется Златоустовским отделением Уралжилстроя на строительстве. Просим указанную машину снять с учета Вашего отделения и указать, какую сумму и куда за эту машину перевести. Управляющий отделением Уралжилстроя — Фокин“.

Этот документ, после слезно-протестующего письма ответственного секретаря Златоустовского отделения на имя т. Лежавы, — подлинный букет, достойный пера Демьяна. Мы же, помимо оглашения в „За рулем“ этих случаев, возмутительного отношения местного автодоровского руко одства к своим курсам и кружкам, передаем эти факты на общественный суд актива этих организаций.

А. П.

ТРАГИЧЕСКАЯ СМЕРТЬ МОТОЦИКЛИСТА КОСТАКИ

7 ИЮЛЯ на скоростном мотоциклетном соревновании на один километр на шоссе Энтузиастов произошел несчастный случай,

окончившийся трагической смертью гонщика-мотоциклиста С. Д. Костаки.

Спиридон Дионисович Костаки являлся одним из высококвалифицированных мотоциклистов не только Москвы, но и Советского Союза. За последнее десятилетие тов. Костаки был бессменным участником всех местных и междугородных соревнований как на треке, так и по шоссе, в которых он неоднократно выходил победителем — ему принадлежал ряд всесоюзных рекордов.

Согласно существующим правилам соревнование на один километр разыгрывается с хода и с места, причем дистанция приходится четыре раза в противоположных направлениях. В роковом для него соревновании тов. Костаки шел четвертый раз по направлению от Москвы в сторону Ногинска (быв. Богородск) в заезде с места. Развив скорость более 100 км, тов. Ко-

стаки, пройдя мимо финиша, не уменьшая скорости, продолжал ехать с той же быстротой и налетел на полном ходу на железнодорожный шлагбаум, находящийся в 832 м от линии финиша.

С места катастрофы тов. Костаки в автомобилескорой помощи был перевезен в Яузскую больницу, где в 3 часа ночи с 7 на 8 июля скончался.

Специальной комиссией было произведено расследование причин несчастного случая и вынесено решение, что несчастный случай произошел из-за неисправности мотоцикла (заело дроссельную заслонку карбюратора), вследствие чего мотоциклист во время не мог остановить машины.

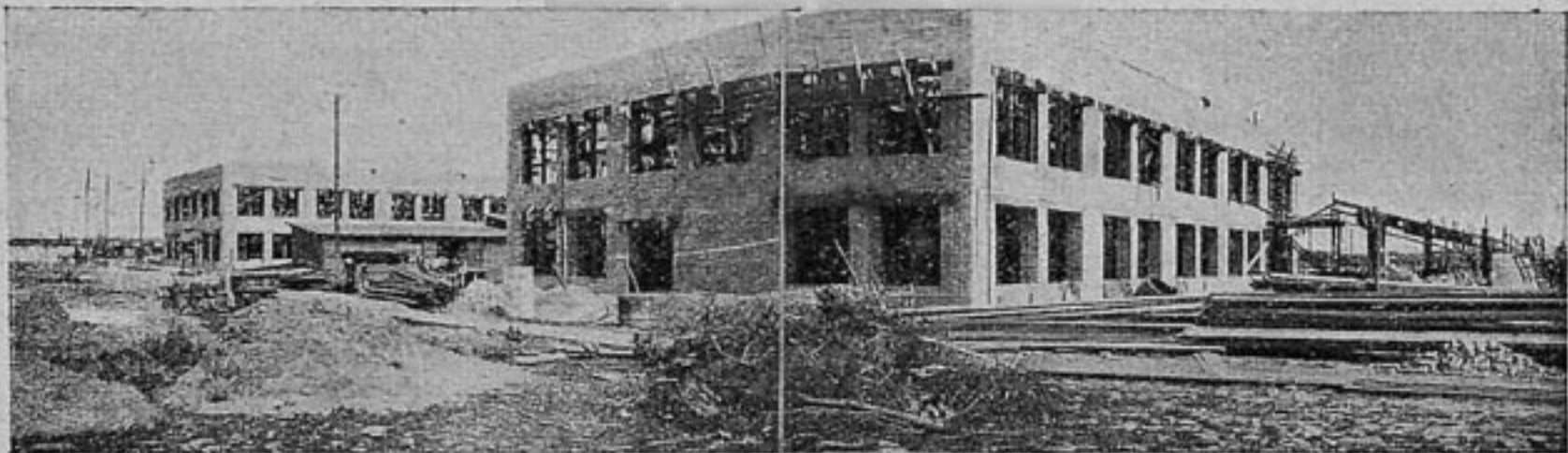
Этот трагический случай не сможет остановить рост спортивного движения, а наоборот, должен поставить перед общественностью вопрос о постройке автодрома или специальной дорожки для спортивных соревнований.

Память же о тов. Костаки, как о хорошем и отзывчивом товарище, сохранится у всех знавших его.

Мотоциклист



С. Д. Костаки



Нижегородский автозавод. Кузнечный цех (южная сторона) к концу июня

НА ФРОНТЕ АВТОСТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка двадцать шестая

На строительстве попрежнему неблагоприятно: нет гравия и нехватает рабочих рук. Металлострой не справляется с работой, и мало надежд, что в дальнейшем он сможет работать ударными темпами

В НАШИХ сводках неоднократно отмечалось ненормальное положение на строительстве автозавода в Нижнем Новгороде. Автострой много раз указывал, что работа Металлостроя никуда не годится, но руководители Металлостроя всегда умели выйти сухими из воды.

Обратимся к фактам. Еще зимой Автострой утверждал, что взятые темпы заготовки материалов не дадут возможности Металлострою до 1 мая закончить все подготовительные работы, но председатель треста Металлострой т. Немец, на всех совещаниях, в газетах и в нашем журнале заверял, что он обязан до 1 мая (закладка завода) закончить все подготовительные работы, и он это сделает. Однако наступило 1 мая, завод начали строить, а строительные материалы все же не были полностью доставлены.

Мало этого. Прошло с тех пор больше двух месяцев, но подготовительные работы продолжают до сего времени, и неизвестно, когда они будут окончены. Это первое доказательство безответственности Металлостроя.

Следующим безобразием является поучительная история с гравием. Начиная с апреля,

Автострой энергично настаивал на необходимости изменить черепашьи темпы заготовок и промывки гравия, но из этого ничего не выходило. Теперь при широко развернутой стройке наблюдается катастрофическое положение с гравием. Ежедневная потребность 1.500 куб. м, а доставляется лишь 100 куб. м. Если в ближайшие дни не наступит перелома, строительство только из-за недостатка гравия начнет сворачивать работу.

4 июня в письме в Автострой Металлострой пишет: „Техническим руководством Автостроя неоднократно ставилось нам на вид, что разбивочные работы имеют существенные технические недостатки, причем было установлено, что эти недостатки получаются вследствие недостаточной точности и даже непригодности имеющихся на строительстве измерительных приборов“.

В этом письме Металлострой просит Автострой купить для него за границей необходимые точные инструменты и приборы.

Возникает вопрос: о чем же думал Металлострой целый год?

Почему же он брался за строительство автогиганта и не позаботился своевременно о покупке точных измерительных приборов, а делает это тогда, когда приступлено уже к сооружению 8 цехов. Разве эта халатность не граничит с преступностью? Из-за такой расхлябанности уходит много времени и средств, ибо нередки случаи, когда неправильно произведенные разбивочные работы вынуждают разбирать сооруженные стены и вновь их возводить.

По мере развития строительства автозавода становится все более и более ясным, что производители работ, десятники и инженеры, работающие по соцго-



Нижегородский автозавод. Порт. Устройство берега и железнодорожной ветки

роду Автостроя не знакомы как следует с методами строительных работ.

Если мы сравним ход работы и стоимость постройки завода и соцгорода, то увидим, что постройка завода идет лучше и имеет более законченный вид. Это странно, так как Металлострой более знаком с проектом соцгорода, чем с проектом завода. Американцы принуждены сами производить значительную часть разбивки и давать инструкции относительно методов работы. Часто, однако, инженеры и десятники пренебрегают этими инструкциями и продолжают делать по-своему.

Как же протекает строительство автогиганта? Работы по сооружению завода и соцгорода развиваются удовлетворительно, но строительство не смогло преодолеть узких мест и ударных задач последних декад, вследствие чего положение ухудшилось (снова потеряно 2 декады ценного времени). Положение с каменщиками продолжает оставаться напряженным, с тенденцией к ухудшению. Необходимо 1.200 каменщиков, но за последнюю декаду не прибавилось ни одного, и продолжается отлив. Так же напряженно положение с плотниками.

Прибывающие импортные механизмы для механизации строительных работ (подъемные краны, паровые лопаты, бетономешалки) неделями валяются без сборки и без употребления. Уже эксплуатируемые механизмы (краны и гравемойки в доке) используются в позорно ничтожном размере (8—10% производительности).

Мощный центральный бетонный завод, для которого в срочном порядке привезено из за границы оборудование, до сего времени не начал работать из-за неумения организовать изготовление пустяковых добавочных частей.

Гравия доставляется в 10 раз меньше из-за неумения в течение 9 месяцев поставить разработку гравия в плессе. В связи с этим по железобетонным работам выполняется лишь 50% плана. В организации

Металлостроя чехарда: некоторые инженеры за последние 3 месяца меняют 9 должностей и участков работы.

Среди сезонных рабочих падает трудовая дисциплина.

По соцгороду число каменщиков доведено лишь до 425 человек, а нужда в них достигает 1.500 человек. Ощущается острый недостаток плотников, нехватает бетонщиков. Дождливая погода создает большие простои, площадка тонет в грязи. Грузовой автотранспорт прекратился. На работах нехватает бутового камня, подающегося в ничтожном количестве. По Интернациональной улице нет электроэнергии, так как вторая трансформаторная будка еще не работает. Бетонно-и растворомешалок для строящихся домов не имеется. Растворы приготавливаются вручную.

Столовая еще не работает. Рабочие продолжают обедать на западном поселке, простаивая в очередях в небольшой столовой гораздо больше времени, чем установлено для обеденного перерыва. Из 5 хлебных ларьков ЦРК открыл только три, причем за два часа до начала торговли у ларьков устанавливаются длинные очереди. Все это сильно снижает производительность.

По группе транспорта работа еще не развернута. Для широкой колеи внутри заводской железной дороги приготовлено полотно и едва начата укладка пути. Железобетонные внутризаводские дороги спланированы. По шоссе завод — Канавино (шлако гудрон) начата разбивка и земляные работы; задержка за отсутствием гравия. Временные дороги (бульжные) вымощены, но не укатаны.

По группе санитарной техники — водопровод и канализация — работы из-за отсутствия труб и фасонных частей не начаты. Отсутствие у Водоканалстроя основных строительных материалов не позволяет развернуть даже земляных работ.

М. Козлов

15 июля 1930 г.

ВЫСТАВКА СОВЕТСКОГО МОТОЦИКЛОСТРОЕНИЯ

ОТКРЫТИЕ выставки состоялось 10 июля. В выставке принимают участие ряд организаций и отдельных лиц. Вотское правительство выставило 7 мотоциклов, сконструированных на Ижевских заводах под руководством инженеров Можарова и Гроссмана. Эти машины, участвовавшие во всесоюзном пробеге, организованном Автодором в 1929 г., представляют большой интерес как пионеры советского заводского мотоцикlostроения.

Ленинградский трест массового производства (Тремасс) представил в качестве экспоната первый советский маломощный мотоцикл типа „ДКВ“, выпущенный в июне.

Велострой (Москва) выставил мотоциклы „БСА“, производство которых он предполагает наладить. Харьковский Укравтодор и Тремасс посылают на выставку модели мотоциклов инструкции Лабура и друг. Эти машины прибывают в Москву во второй половине июля после окончания испытательного пробега на Украине.

В числе экспонатов конструкторов —

одиночек на выставке фигурируют: мотоцикл „Союз“ конструкции инженера Львова (Москва), мотоцикл (композиция) с блок-мотором тульского рабочего Токарева, мотоцикл (композиция) на раме из полосового железа конструкции Мауэра, блок-мотор конструкции тульского рабочего Константинова и моторы „Максим“ конструкции инж. Шитикова, производства тульских оружейных заводов.

В выставке принимает также участие Тульский завод им. Батищева, приславший в качестве экспонатов цепи и оборудование мотоциклов, ВАТО представляет изделия своего производства, Патрубтрест — свечи советской конструкции, ГЭТ — электрооборудование для мотоциклов, Резинотрест — резину, Союзнефть — горючее и смазочные масла,

Кроме этого, на выставке демонстрируются фото-монтажи и снимки испытания различных машин и ряда мотоциклетных пробегов, которые были организованы Автодором, военведом и др. организациями.

Выставка будет работать два месяца.

ИЗ ДНЕВНИКА АМЕРИКАНЦЕВ

Американская фирма Остин К^о, консультирующая строительство автозавода в Нижнем, имеет обыкновение вести дневник. Американцы ежедневно записывают свои наблюдения, из которых затем они делают выводы. Мы опускаем записи бытовой стороны. Записи технического характера весьма любопытны и поучительны и подтверждают наши указания на многочисленные неполадки строительства.

Май. 24. Инж. Колман. 1-й квартал дома коммуны был разбит неточно.

24. Инж. Остин. Земля на месте, куда подносится камень, и по дороге туда не выравнена, что мешает работе.

Мало воды. На путях насыпан камень, что тормозит подвозку стройматериалов. Разгрузка кирпича производится очень медленно.

25. Инж. Эпплетон. Из 7 конвейеров на гравемойке работают нормально только 3. Остальные 4 конвейера работают с перебоями из-за отсутствия запасных частей. Конвейеры часто ломаются, нет цепей, нет технических указаний. Водяная помпа к гравемойке работает с перебоями, так как нет запасных колец. Работа сильно затягивается. Нет точного правильного распределения рабочей силы. Нет технических указаний по работе бригадистов, работающих на выгрузке цемента — под'ем продолжается вместо 1 минуты 3-4 минуты.

25. Инж. Остин. Недостаточно рабочей силы, отчего создается тормоз в работе. Нет точного распределения выходных дней, рабочие отдыхают в разное время суток. Отсутствует вода, отчего страдает вся работа. Десятники плохо следят за работами. Такой ход работ — „мертвое дело“.

27. Инж. Колман. Неточно сделана разбивка на участке домов коммуны инж. Кузьменко. Измерительные инструменты оказались неточными. Неточность разбивки — 5 см. Поставлен в известность Металлострой.

27. Инж. Остин. На канаве нехватает цемента, на дороге валяются неубранными тачки и носилки. Нехватает каменщиков. Нет распорядка и распределения рабочей силы.

28. Инж. Эпплетон. Гравемойки без воды. Обещали дать воду 18/V, но даже 28/V воды нет. В соцгороде неправильно уложены стены фундамента на протяжении 15 подвального дома № 1. Кладка разобрана. Строительство фундаментов безобразное.

28. Инж. Бор. Неправильно установлены анкерные болты в трех башмаках. Сделаны исправления инженерами Бор и Тимофеевым.

28. Инж. Спраклинг. Вода для растворов цемента отсутствует или подается медленно, работы задерживаются. Фундаментно-каменного инструмента недостаточно. Нехватает каменных кулачков. Работа идет очень недружно. При уходе с работы фундаменты раствором не заливаются.

28. Инж. Остин. На кладке стен неопытные рабочие, прослойки опытных рабочих нет. Работа идет очень слабо.

28. Инж. Эпплетон. Гравемойки на эстокаде не работают — нет шкивов. В соцгороде никто каменную кладку не заливает раствором. Десятники не соблюдают инструкций по каменной кладке.

29. Инж. Остин. Из-за недостатка воды известь тушится только в количестве 35 ящиков в день. Воды нехватает, потому что у насоса греются подшипники. Материалы раскиданы в разных местах, а склады заваливаются мелкими материалами. Рабочие небрежно относятся к инструментам и часто их ломают. Технический надзор слабый.

29. Инж. Спраклинг. Инженеры и прорабы Металлостроя очень небрежно относятся к работам, обещают сделать „завтра“ и не делают даже важные работы. На наши указания обращают мало внимания, отговариваются отсутствием материалов, недостатком квалифицированных рабочих и другими причинами. Кладка колонн дома № 10 сильно запаздывает. В срок также не была начата.

30. Инж. Эпплетон. Гравемойка совершенно не работает из-за халатного отношения техперсонала Металлостроя к своим обязанностям. Инж. Уваров обещал сделать все 18 мая, но до 30 мая ничего не сделано.

30. Инж. Остин. Насос в новом колодце работает с перерывами, конторка стоит далеко от главных работ, крестовицы и тройники не заглушены. Гравемойки стоят без движения — воды нет. Работы по выгрузке идут слабо. 2-й кран не работает — сломалась шестерня. Насос не работает — не знают где рубильники и предохранительные пробки. В баке на ж. д. путях нет воды — бак надо паять. Рабочие бросают работу раньше времени.

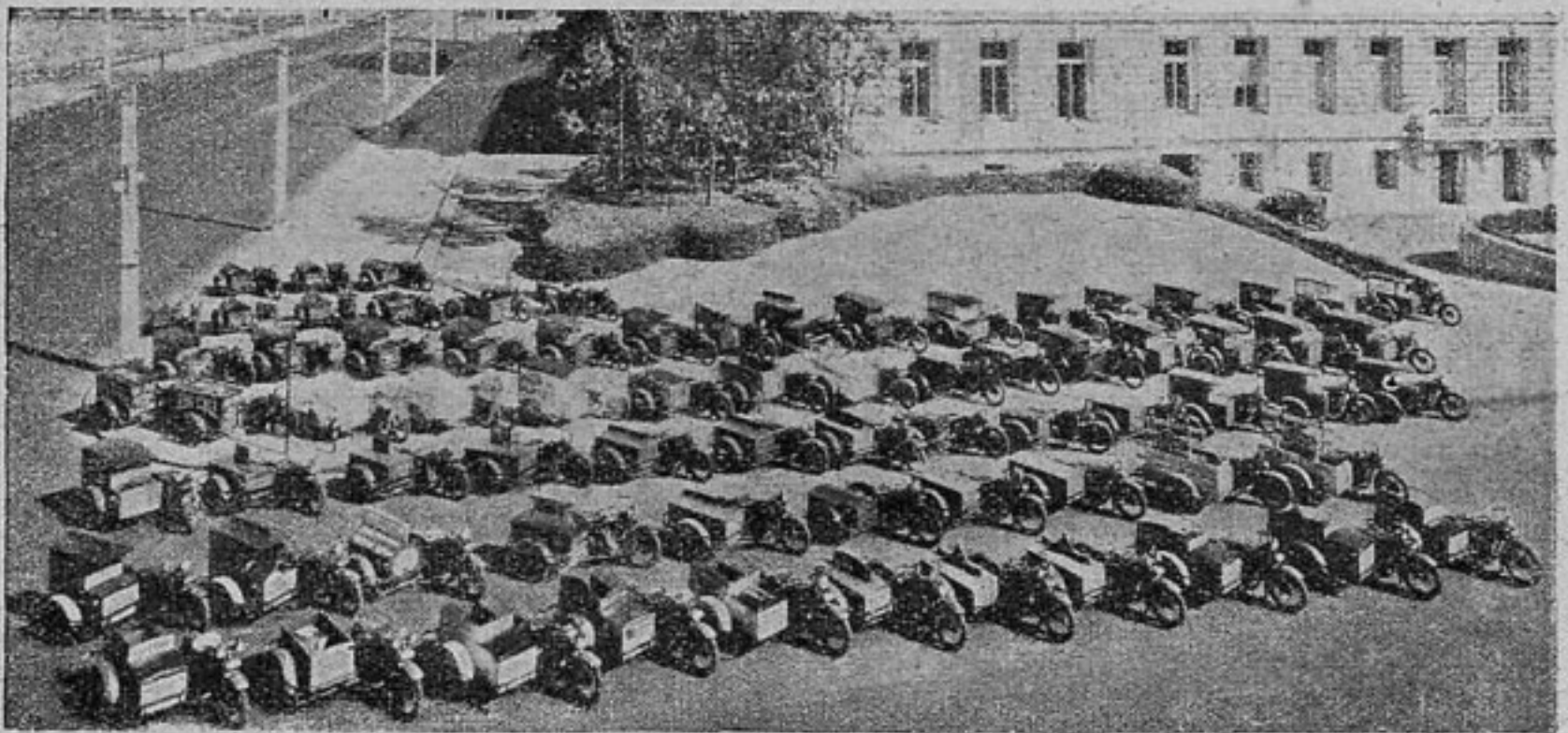
30. Инж. Спраклинг. Раствор делается на площадках, а не в ящиках, отчего теряется много материалов. Потрачено много леса на ненужные лишние ящики. Место для столовой плохо выбрано, потому что много затрат придется сделать на планировку, а к планировке уже приступлено. Мало технического надзора.

Июнь. 1. Инж. Д. Эвис. Шлак перед смешиванием не просеивается. Вместо крупной шлаковой пыли берется мелкая, что гораздо хуже для работы. Вода и энергия к месту работ еще не поданы. Десятник плохо следит за работой.

2. Инж. Эпплетон. Воды на эстокаде до сих пор еще нет; промывка гравия в гравемойке задерживается. Зав. гравемойкой инж. Брей совершенно не является на эстокаду. Надо возмущаться таким отношением к работе.

2. Инж. Остин. Все работы распланы. Необходимо их сосредоточить на первых зданиях и отсюда переходить к другим. На месте работ много ненужного хлама, мешающего работать. Попрежнему никто не убирает тачки и носилки, из которых часть требует ремонта. Отношение бесхозяйственное, и никто на это не обращает внимания.

2. Инж. Паттерсон. Очень медленно производится выдача материалов из хозчасти, а в частности, электрооборудования, для чего пришлось потратить целый день.



Колонна мотоциклов с грузовыми прицепами перед зданием американского предприятия.

СОЗДАДИМ СОВЕТСКОЕ МОТОЦИКЛОСТРОЕНИЕ!

Сводка откликов по дискуссии

В № 5 нашего журнала статьей „Есть два течения“ открылась дискуссия о том, что в настоящих условиях более необходимо и жизненно — мотоцикл или маленький автомобиль, типа „Бэби“.

Со всех концов Союза потекли письма и отклики, из которых видно, что возбужденный журналом вопрос вызвал живой интерес.

НЕ ДОВЕРЯЮТ „БЭБИ“

Наиболее ценным материалом, отражающим желания и требования советского рабочего, является письмо шофера, инструктора Мервских автокурсов (Туркменистан) т. Блажнова.

„Я никогда не видел „Бэби-Остин“ и ему подобных. Я знаком с ними только по журнальным статьям. Но как техник я уверен, что они нам в Союзе не годятся вообще, а на окраинах, например, в Узбекистане и Туркмении, в особенности.“

Если бы в наших городах появились такие машины, мы стали бы смотреть на них, как на предмет роскоши, а не как на средство продвижения автомобиля в массы. В наших дорожных условиях на „бэби“ автомобилях можно было бы ездить только в городах, да и то не по всем улицам, а лишь по главным. Наше бездорожье, отсутствие порядочных мостов, арыки и пески — вот сумма причин, по которым „бэби“ не может у нас рассматриваться как серьезное транспортное средство.

Другое дело — мотоцикл. Я, например, на своем стареньком „Н.С.У.“ с ременной передачей проезжаю всюду не только один, но и с пассажиром. На мотоцикле даже наши пески мне не страшны.

Я уверен, что в смысле индивидуальной моторизации у нас „бэби“ не пойдет. Ведь

нам в Советском союзе машина нужна рабочему и крестьянину, а „бэби“ сама фирма рекламирует как экипаж „для дам и пожилых людей“.

О несомненных преимуществах мотоцикла в условиях бездорожья наших окраин пишут многие. Анализ областей применения мотоцикла и его значения применительно к климатическим и дорожным особенностям Азербайджана дает Мотоциклетная секция Центрального Совета Азербайджанского автодора. Секция устанавливает, что:

„В условиях азербайджанских дорог как в горной, так и в степной обстановке, мотоцикл зарекомендовал себя лучше, нежели автомобиль нормального типа, с которым „бэби“ по эксплуатационным качествам не приходится и сравнивать“.

ЗА МОТОЦИКЛ!

Большинство писем детально разбирает конструктивные и экономические преимущества мотоцикла перед „бэби“-автомобилем и обрисовывают то место, которое, по справедливости, мотоцикл призван занять в повышении культурности трудящегося населения Союза, а также и революционизирующее значение мотоцикла в переходе к формам нового быта.

Совершенно неосновательно сомнение, что низкооплачиваемые рабочие и служащие не думают о покупке мотоцикла. Фразы — „была бы рассрочка“, „вести предварительную продажу“ и даже „только изготавливайте, а мы уж сумеем из каждой полочки натаскать в сберкассу денег“ — имеются у каждого автора-рабочего. Достаточно и горьких мыслей. Например, т. Сверлов пишет:

„Большие достижения у нас в автомобильном и тракторном строительстве, а в мото-

циклостроении только дискуссия. В этой области ведутся только нескончаемые разговоры, да споры, а дела не видать. Довольно же слов и обещаний, дайте советский прочный дешевый мотоцикл!

Особенно остроты достигает вопрос жилищного вопроса и преимущество в этом отношении мотоцикла перед автомобилем. Мотоциклист-спортсмен т. Щербанов (Самара) утверждает, что мотоцикл даже 1000 см³ в отношении удобства хранения превосходит автомобиль с мотором в 750 см³.

„Я имею довольно мощный мотоцикл с литражем в 500 см³, живу во 2-м этаже и совершенно не вижу затруднений в хранении его в коридоре. Вообще мотоцикл без коляски может стоять (особенно на зиму) около любой стены, в коридоре, в кухне, сенях, комнате, сарае и дровянике, в то время как каждый автомобиль требует специального помещения с широким въездом“.

Очень подробно разбирает значение мотоцикла т. Хвостов (Моршанск).

„Бэби“ не может заменить мотоцикл для молодежи, как средство спорта. Соревнования и состязания на быстроту и выносливость, развивающие силу, смелость, живость, энергию, находчивость и настойчивость, а также экскурсии и пробеги, сливающие езду с природой, гораздо лучше на мотоцикле, чем на „бэби“. Дороги наших сел и провинциальных городов, ухабы, колесники и „варварские“ мосты еще долго заставят во всех отношениях предпочитать мотоцикл.

Нам нужен автомобиль „Форд“, которым будут пользоваться трудящиеся коллективным путем, и мотоциклы для индивидуального пользования. Этими двумя путями мы сможем полностью разрешить проблему подготовки кадров“.

От рабочего молодняка выступает т. Свердлов (Сталинград, Тракторострой).

„Некоторые товарищи высказываются за автомобиль „бэби“, потому что, по свойственному нам энтузиазму, они сразу хотят посадить молодежь на автомобиль. Однако они упускают из виду, что рабочий молодняк тянется к мотоциклу из спортивного интереса, потому что езда на мотоцикле развивает бесстрашие и смелость у ездока, потому что мотоцикл дешев, потому что он расходует мало горючего и смазки, а следовательно, дешев в эксплуатации, потому что он не требует хороших дорог, а самое главное — не нуждается в специальных гаражах.

Тов. Михин (Москва), касаясь разных сторон применения мотоцикла и выводя те же преимущества его в отношении дешевизны первоначальных затрат на приобретение и последующее снижение расходов по эксплуатации и хранению, приводит, кроме того, высоко интересные соображения о значении мотоцикла в жизни нашего рабочего“.

„В условиях небывалого индустриального роста Советского Союза вновь строящиеся заводы силой вещей приходится выносить далеко за город. Развитие коммунального транспорта не поспевает за ростом промышленности. Значение мотоцикла для рабочего при этом не возбуждает сомнений“.

Почти все корреспонденты проводят одну и ту же мысль. Советский „Форд“ хорош, но дорог. „Бэби“, может быть, и дешев, но не годится. Мотоцикл же на данной ступени нашей экономики — единственно доступное для нас средство транспорта.

От имени автодорожного коллектива из Перми пишет т. Хайдуков:

„О „Форде“ нам, единоличникам, не приходится мечтать. Дорог и дорого содержание. Это машина коллектива. Поэтому и мотоцикл надо сделать приемлемым по цене для среднего трудящегося, а именно, ограничить его первоначальную стоимость 400-500 рубл.“

Секретарь мотосекции Московского областного отделения Автодора т. Борисов пишет:

„Задачей не только сегодняшнего дня, но и ближайшего периода является снабжение широкого круга трудящихся механическими средствами сообщения. Говорить о замене мотоциклов автомобилем вообще, а в особенности малолитражным, типа „бэби“, не приходится, потому что, по существу, как мотоцикл не может полностью заменить автомобиль, так и наоборот“.

С диаметрально-противоположной точки зрения смотрит т. Венский-Пяткин (Москва).

„Мотоцикл-одиночка для эксплуатации в наших условиях применим только 6-7 месяцев в году. Даже в городах редко увидишь смельчака, выделяющего трюки на обледенелой мостовой. Трудность езды летом по плохим дорогам также не увеличивает шансов одиночки на существование. У маленького же автомобиля закрытый кузов, удобная посадка, автомобильный руль, два ведущих колеса, тормоза на все 4 колеса делают его привлекательным почти для любого потребителя“.

Той же точки зрения держатся тт. Щаргель (Керчь) и Хозе (Ялта).

„С моей точки зрения, — говорит первый из них, — при нынешнем состоянии развития автомобильной промышленности и наших климатических, а главное, убийственных дорожных условиях, создающих в определенное время почти невозможность проезда по дорогам каким бы то ни было средством транспорта — первое место займет по праву автомобиль „бэби“, а не мотоцикл.

Тов. Хозе ссылается на дешевый „бэби“ и говорит:

„Бэби“ имеет все шансы на распространение, потому что он дешев. Например, предполагается, что „бэби-кар“ Мартина будет стоить всего 200 долларов (400 р.), за которые нельзя купить мотоцикла даже без прицепа“.

Мы должны сказать т. Хозе, что он неправ. Владелец аэропланного завода Джемс Мартин, конструктор „бэби-кара“ хочет разрекламировать построенную им опытную машину для привлечения акционеров в организуемое им общество. Стоимость таких машин будет значительно выше.

(Окончание сводки откликов — в следующем номере)

ПЕРВЫЕ СОСТЯЗАНИЯ на ДЕТСКИХ АВТОМО- БИЛЯХ

ЭТИ СОСТЯЗАНИЯ состоялись в Москве, в детском городке Парка культуры и отдыха, на детском автодроме.

Двенадцать юных автомобилистов с 7—10 летним жизненным стажем показали свои конструктивные достижения в области постройки больших двигающихся моделей автомобиля.

Одиннадцать „гонщиков“ выступили на ими же построенных ручных рычажных автомобилях, а двенадцатый, — вне конкурса, на детском педальном автомобиле, подаренном Берлинским отделением Автодора Центральному Совету нашего общества. Состязания прошли очень оживленно, собравшаяся смотреть на них московская детвора радушно приветствовала состязания пионеров детского автомобилизма.

Лучшее время показала берлинская педальная машина (водитель—десятилетний Поляков), построенная заводом детских автомобилей, имеющая очень выгодные расчеты передачи; она прошла 110 м в 1 м. 2 сек. Но ручной рычажный автомобиль конструкции шофера грузо-гаража Мосторга, т. Дмитриева, на котором выступил его сын семи лет, отстал всего на 6 секунд. Время его—1 м. 8 сек.—первое место.

Второе место в конкурсе досталось на ручном рычажном автомобиле т. Шемякову — 1 м. 39,2 сек.



Слева: юные гонщики на своих самодельных машинах.

Справа: Костя Поляков на машине, подаренной Берлинским отделением Центральному Совету (время 1 мин. 2 сек.)

Фото С. Шингарева

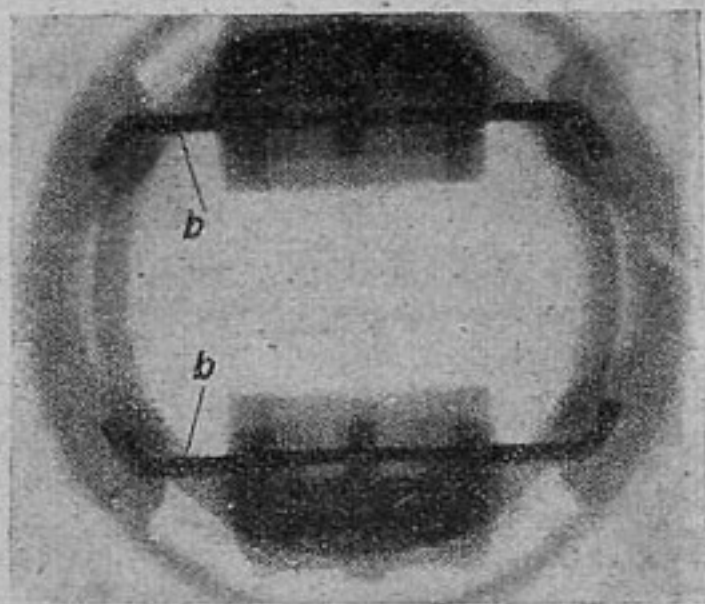
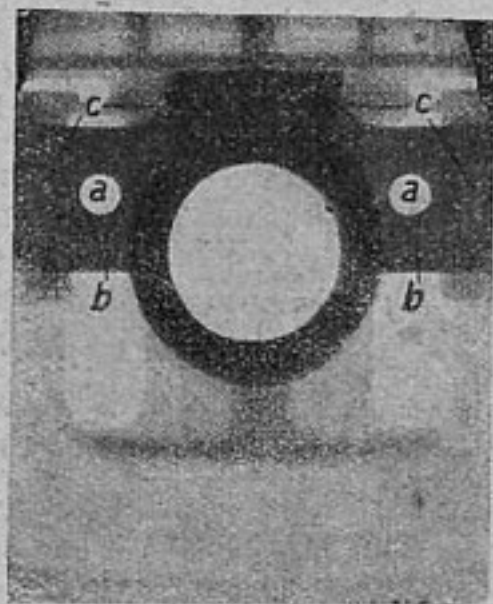
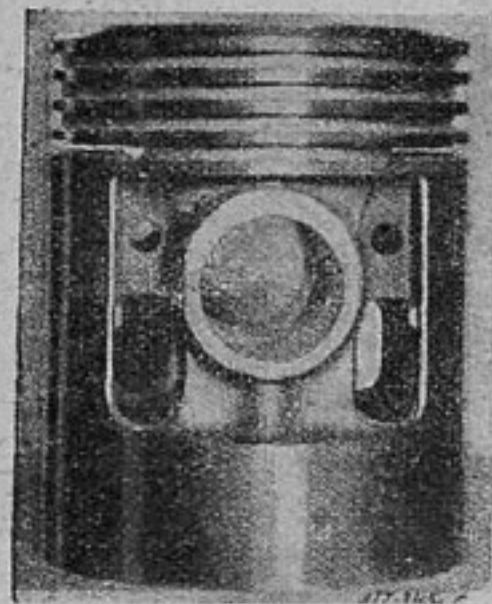


Состязание, несомненно, дало толчок работе юных автомобилистов конструкторов, изобретателей, их стремлению совершенствовать свои

всерьез взяться за работу с детьми.

В. Фридман

**ДОПРИЗЫВНИКИ, УЧИТЕСЬ ВЛАДЕТЬ РУЛЕМ, ГОТОВЬТЕ СМЕНУ
МОТОРИЗОВАННЫМ ЧАСТЯМ КРАСНОЙ АРМИИ!**



Рентгеновский снимок поршня из легкого металла в разных проекциях

ЛУЧИ РЕНТГЕНА В АВТОСТРОЕНИИ

ОТКРЫТЫЕ Рентгеном около тридцати лет назад и названные его именем лучи нашли широкое применение не только в медицине, но и в самых разнообразнейших областях техники.

Если хирургия при помощи рентгеновских лучей устанавливает те или иные заболевания живых организмов, то просвечивая металл и определяя его структуру, удается уловить все его ненормальности или дефекты, связанные с его работой.

Этому вопросу сейчас придается огромное значение, и целый ряд ученых, а в отдельных странах и целые институты заняты в настоящее время проблемой применения рентгеновских лучей в науке о металлах.

В некоторых заводских лабораториях крупнейших предприятий за границей используют рентгеновские лучи для определения качества полуфабриката, т. е., определив в фасонной отливке или поковке наличие внутренних трещин и расслоений, можно предупредить бесполезную трату средств на дорогую стоящую механическую обработку металлоизделия.

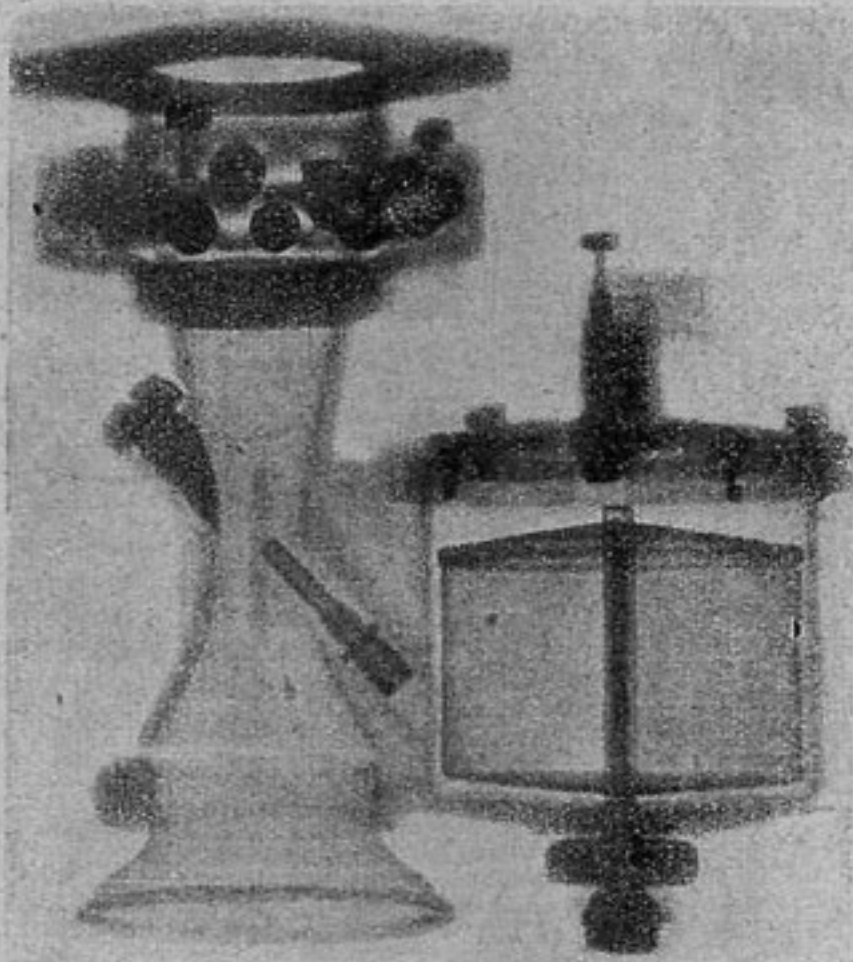
В автостроении методы исследования рентгеновскими лучами имеют особое значение, т. к. от состояния и прочности конструкций деталей зависит нередко не только работа машины, но и человеческая жизнь.

Особо полезными (помимо применения их в случаях, указанных выше) оказываются лучи при монтаже как отдельных агрегатов, так и автомобиля в целом.

Например: можно совершенно точно проверить сборку карбюратора перед постановкой на мотор (это хорошо видно на приводимой фотографии); определить правильность расположения мас-

ляных каналов внутри коленчатого вала, оценить качество залитых вкладышей, бракуя отливку с внутренней пористостью, неуловимой при обработке, просмотреть правильность конструкции термически закрытого глушителя, термостата и т. д. и т. д.

Вслед за проверкой статического состояния монтируемых деталей рентген открывает нам путь к определению всех динамических особенностей, давая возможность просвечивать и наблюдать весь механизм в действии. Некоторые заграничные автомобильные фирмы, учитывая большое значение рентгеновских лучей для автостроения, по-



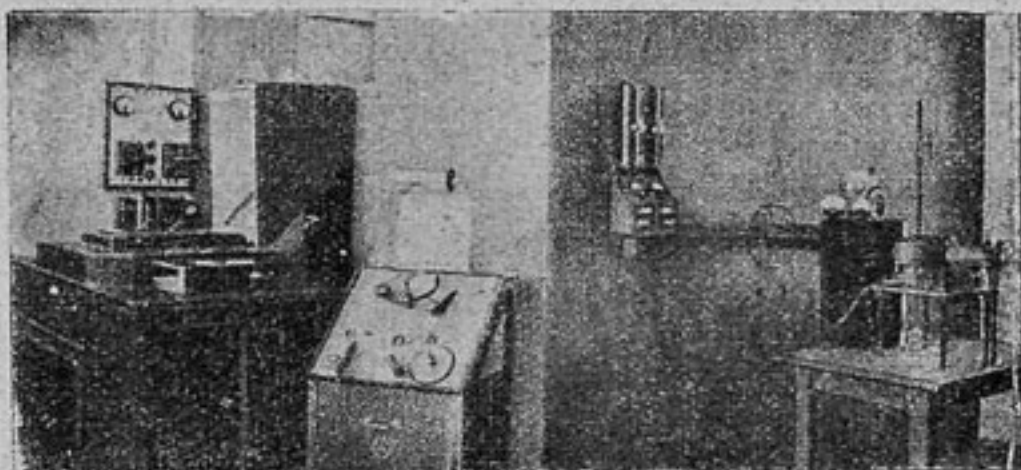
Рентгеновский снимок карбюратора

строили специальные лаборатории, одну из которых мы приводим на фотографии.

Приводимый на фотографии рентгеновский снимок изображает поршень из легкого металла с отлитыми в нем пластинками из спе-

специальной стали в (для предохранения от поперечного расширения). При боковом просвечивании в пластинке видны выемки с для закрепления с телом поршня. При поперечном же просвечивании ясно видны пластинки, отогнутые по краям. Рентгеновские снимки термостата, указатели путей, глушителя и карбюратора рельефно изображают все внутри расположенные детали и дают возможность без разборки определить правильность их монтажа.

В нашем Союзе, при наличии широко развитой сети рентгеновских институтов, необходимо было бы выделить для вновь строящихся автозаводов специальный кадр людей, поставив перед ними задачу изучения всех уже проделанных опытов по применению рентгена для



Авторентгенолаборатория. Слева — установка для просвечивания справа — установка для определения структуры металлов

автостроения и дальнейшую разработку этой проблемы уже в стенах заводских авторентгеновских лабораторий.

Инж. П. М.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЧИСТКИ ЦУДОРТРАНСА

ВРЕДИТЕЛЬСТВО, пронизавшее аппарат Цудортранса сверху донизу, чиновничество и бюрократизм, свившие в нем прочное гнездо, отсутствие должного руководства — вот краткий перечень помех, еще недавно мешавших строить такую важную отрасль народного хозяйства, как безрельсовый транспорт.

В течение трех месяцев рабочая бригада по чистке аппарата Цудортранса упорно выявляла недостатки этого учреждения.

Рабочая бригада установила, что на протяжении восьмилетнего существования бывш. ЦУМТ'а сидевшие в его аппарате специалисты систематически искривляли линию партии и преступно затягивали восстановление дорожного хозяйства страны. В результате дорожное дело находится в самом тяжелом состоянии. До настоящего времени не закончено ни одной дороги из начатых постройкой в 1925/26 г., хотя на работы израсходованы уже десятки миллионов рублей.

Такое же положение и с автотранспортом. Не произведено объединение автомобильного дела отдельных ведомств и наркоматов, что приводит к многомиллиардным непроизводительным затратам. Функции Цудортранса, Главдортранса и др. дорожных органов переплетены таким образом, что одну и ту же работу производят параллельно несколько организаций. Эту систему безнаказанно проводили на протяжении целого ряда лет сидевшие в ЦУМТ'е вредители.

Такое же положение существовало и внутри Цудортранса. Отделы и группы его, вместо раз-

работки основных вопросов, вытекающих из закона 1928 г., занимались мелочной опекой мест. Бюрократическая система делопроизводства заставляла высококвалифицированный инженерно-технический персонал не менее 25% своего рабочего времени затрачивать на чисто канцелярскую работу.

Дорожное строительство велось без планов и смет и годами никем не проверялось. Десятки и сотни миллионов рублей расходовались без всякого контроля и учета. Строились дорого стоящие сооружения, в которых не было никакой надобности (мост в Горках, Черкасский мост и др.). Постройка Амуро-Якутской магистрали началась в 1925 г. Четыре года спустя проект магистрали еще не был утвержден, а на работы было уже израсходовано 11 млн. руб. Постройка велась самым преступным образом.

Совершенно не реальным оказался и пятилетний план, составленный бывш. ЦУМТ'ом, а отдельные его части — вредительскими.

Такому большому вопросу, как кадры, уделялось самое незначительное внимание.

Отчетность мест рассматривалась в Цудортрансе формально, никаких критических замечаний не делалось. Все это позволяло местам производить бесхозяйственные расходы.

Подведя итоги безобразиям, выявленным в Цудортрансе, комиссия по чистке сделала соответствующие выводы. Из аппарата Цудортранса вычищено 20 человек, из которых 5 по первой категории.

ХОРОШИЕ ДОРОГИ УКРЕПЛЯЮТ ОБОРОНОСПОСОБНОСТЬ СТРАНЫ

П О А М Е Р И К Е

О черк пятый

Исследовательская работа „Дженераль Моторс“ поставлена широко, но усиленно засекречена — Технический комитет под лозунгом: „Ум, не предубежденный к новым идеям“. — Работа лабораторий удешевила автомобиль с 1.500 долларов до 500 долларов. — Примесь этила к бензину увеличила мощность мотора. — Изучение структуры металлов.

ПАРАЛЛЕЛЬНО с колоссальным развитием автомобильного производства в САСШ широко ведется и исследовательская работа.

В смысле масштаба и глубины этой работы обращает на себя внимание „Дженераль Моторс“, которая затрачивает большие средства на исследования в области автомобильного дела.

Капиталистические условия САСШ и большая конкуренция создают замкнутость изысканий и работы лабораторий. Вследствие этого, в эти лаборатории очень трудно попасть и подробно ознакомиться с их организацией, оборудованием и работой.

Исследовательская работа „Дженераль Моторс“ производится в лабораториях, сосредоточенных в одном громадном здании в центре Детройта на Большом бульваре и на испытательном поле, находящемся в 70 км от Детройта.

Эти два исследовательских пункта отделены от производственной работы заводов „Компании“, имеющих свои производственные лаборатории, занятые текущей повседневной работой, непосредственно связанной с производственными процессами.

„Дженераль Моторс“ владеет рядом заводов и производит автомобили „Шевроле“, „Бюик“, „Кадиллак“, „Ольдс-Мобиль“, „Понтиак“, „Ок-ланд“ и др. — всего более двух миллионов в год. На предприятиях „Компании“ работает около двухсот двадцати тысяч рабочих и свыше 1.200 инженеров. Среди них много европейцев. Американцы охотно покупают европейскую науку, равно как и искусство. Этот инженерный штаб, ответственный за все производство, обладает в автомобильном деле более чем двадцатилетним опытом.

Во главе исследовательских лабораторий стоит президент и технический комитет „Компании“. Непосредственное заведывание лабораториями находится в руках главного директора, у которого имеются два заместителя — коммерческий директор и технический директор.

Все лаборатории и учреждения делятся на три отдела: 1) научный с секциями: хими-

ческой, топлива, металлургической, электротехнической, световой и друг.; 2) механический с секциями: специальных проблем, термодинамической, динамометрической и друг.; 3) общий отдел, включающий конструкторское бюро, лабораторию по механическому испытанию материалов, опытные мастерские, секцию технических данных, счетное бюро, библиотеку и др.

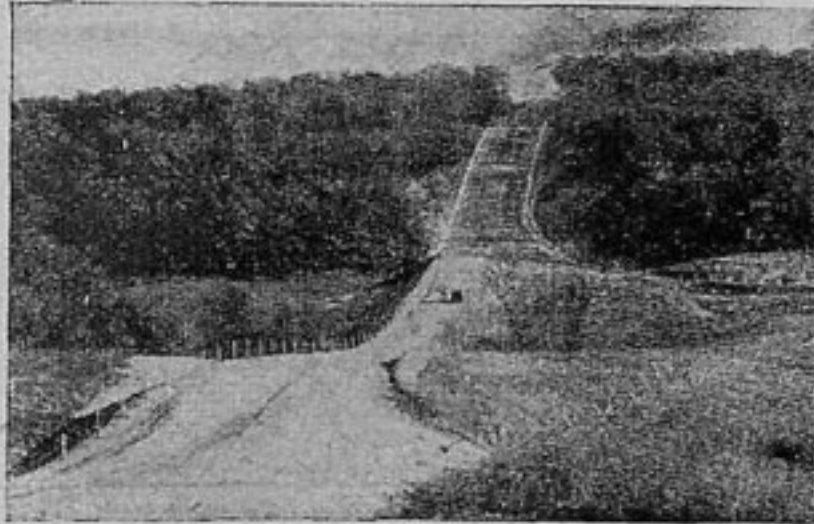
В технический комитет входят: заведующий отделом патентов „Компании“, ответственные инженеры, заведующие отдельными частями этих лабораторий и испытательного поля. Технический комитет объединяет всю исследовательскую работу лабораторий и опытного поля. Технический комитет занимается установлением планов работы, обсуждением результатов исследова-

тельской работы и изучением отдельных частей всей организации и устанавливает целесообразность проведения в производство тех или иных изобретений, той или иной конструкции.

В лабораториях и на испытательном поле изучается все, что представляет интерес из появляющихся конструкций в автомобилях, тщательно изучаются все предложения новых конструкций, изменений в производственных процессах всего мира и т. д.

Комитет работает под лозунгом: „Не предубежденный к новым идеям ум“. Однако, из тысячи идей и проектов, изученных в лабораториях и рассматриваемых комитетом в течение года, лишь немногие проводятся в жизнь. Часть предложений отвергается окончательно, часть подвергается переработке. Но этот незначительный процент представляет собой такую ценность, что окупает все расходы по изучению.

Лаборатории представляют собою оборудованное по последним достижениям науки и техники, грандиозное здание, Здание лабораторий соединено туннелем с расположенным напротив через улицу громадным зданием правления. Лифты-экспрессы с громадной скоростью, но мягко поднимают и спускают в любые этажи здания.



Один из участков опытного поля „Дженераль Моторс“

Получить разрешение на пропуск в лаборатории очень трудно; оно выдается лишь директорами правления. Попавшим в лаборатории отнюдь не открываются секреты, связанные с подготовляющимися к производству новыми конструкциями и т. п.

Ценою упорного, тяжелого и терпеливого труда, путем бесчисленных опытов, изучения, обсуждений появляются новые конструкции и путем рационализации удешевляется производство отдельных процессов.

Исследовательская работа лабораторий привела к удешевлению автомобиля с 1 500 долларов в 1920 году до 500 долларов в настоящее время, при одновременном его улучшении в конструкции и в качестве.

Среди секций научного отдела видное место занимает химическая секция. Она занимается самыми разнообразными вопросами изучения химического состава и свойств материалов, применяемых в производстве, изучением топлива и масел, выработкой новых материалов для производства.

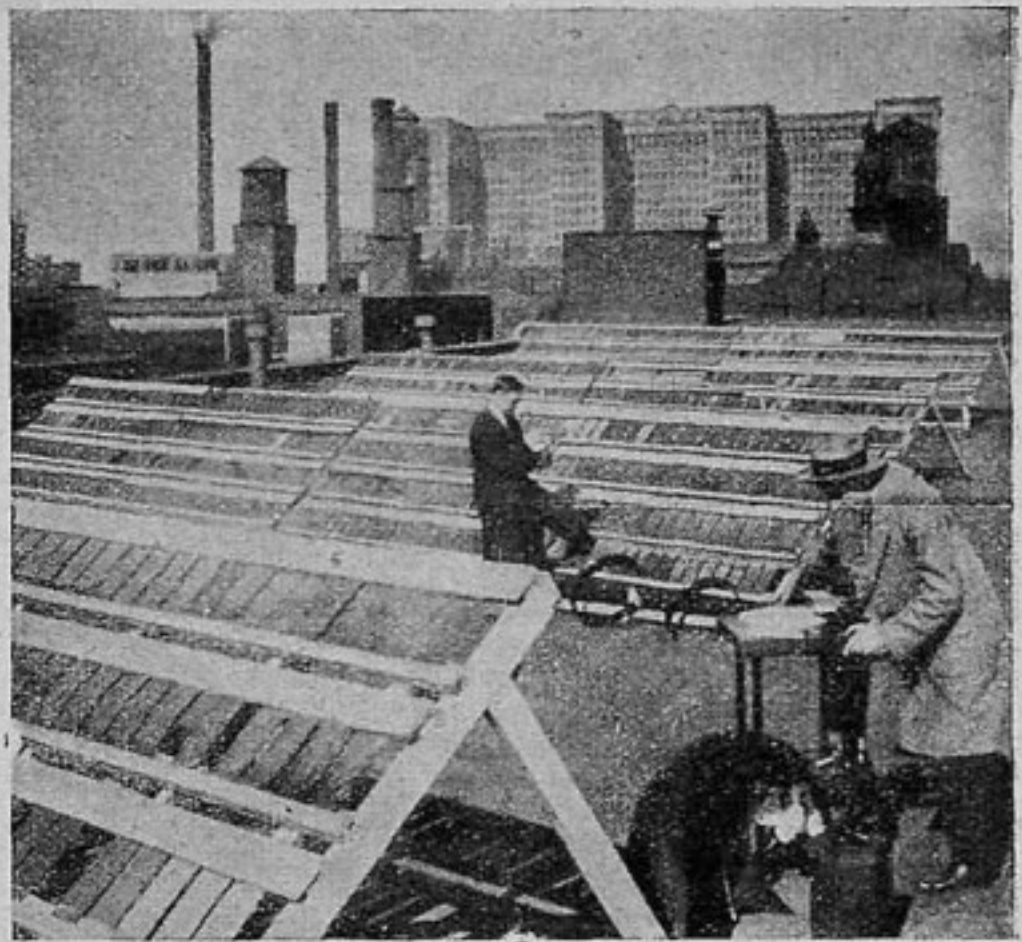
Например, в химических лабораториях долго искали красивую и вместе с тем устойчивую краску против царапин, трескания и воздействия атмосферных влияний. Все увеличивающееся автомобильное производство требовало, чтобы эта краска вдобавок быстро сохла. Химическая секция много поработала, прежде чем открыла скоросохнущую краску (побочный продукт при изготовлении взрывчатых веществ), известную под именем „Дуко“. Этой краской в настоящее время окрашиваются кузова и части автомобилей.

Различные составы и сорта краски испытываются посредством окрашенных планшетонок, выставленных на годы под действие солнца, ветра, дождя, снега, сажи и грязи.

Окрашенные планшетонок подвергаются также интенсивному влиянию ультрафиолетовых лучей, а потом промываются водой. Этот процесс равносителен месяцам службы.

Большую роль в системе научного отдела играет секция топлива.

Секция занята изысканием наилучшего топлива для автомобилей и наилучшего его использования. Много времени было посвящено исследователями определению природы стуков в моторах, в результате которых падала их мощ-



Окрашенные планшетонок на несколько лет выставляются под действие ветра, солнца, дождя и снега

ность, пока не установили, что причиной стуков является сам бензин, как топливо, не дающее нормальных условий работы мотора. Перед химиками встала новая задача — изыскать вещество, которое в соединении с бензином упорядочило бы процесс сгорания и не давало бы стуков. Было испробовано множество составов топлива.

После долгих изысканий остановились на этиле, введение которого в топливо улучшает процесс горения и предохраняет от преждевременных вспышек бензина, сопровождаемых стуками в моторе.

Этил позволил появиться моторам с повышенной мощностью.

Непосредственно с секцией топлива связана изыскательная работа по карбюрации, по изысканию наиболее рационального использования топлива в моторах путем автоматического изменения пропорции воздуха с горючим, его наилучшего смешения, регулирования и подачи в мотор.

В конструкциях современных автомобилей применяются по крайней мере пятнадцать различных металлов.

(Окончание следует)

Проф. И. Грибов

Новый исследовательский дорожно-автомобильный институт

ГЛАВДОРТРАНС разработал план организации опытно-исследовательского дорожно-автомобильного института РСФСР.

Институт будет находиться в ведении Главдортранса РСФСР.

Назначение института — научная разработка вопросов дорожно-автомобильного транспорта, подготовка исследовательских кадров и широ-

кая популяризация исследовательских достижений.

Для постройки института потребуется площадь в 5—8 га. Стоимость основных зданий с оборудованием ориентировочно исчислена в 8 млн. руб.

Институт предполагается открыть 1 октября этого года, разместив его пока во временных помещениях.

УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЯ

Смазка автомобильного двигателя*

В ДВИГАТЕЛЕ автомобиля „Форд“ мод. „А“ введена улучшенная система смазки разбрызгиванием. Общий вид такого двигателя с указанием процесса смазки представлен на фиг. 6. Здесь имеется масляный насос *Р*, который через трубки *А* и *Б* перекачивает масло из нижнего масляного бака в клапанную коробку двигателя. Для того чтобы уровень масла в этой коробке не превосходил заданного, имеется сливная трубка *В*, по которой масло по достижении определенного уровня стекает обратно в картер двигателя. Из клапанной коробки масло по трубкам *Г* поступает к коренным подшипникам коленчатого вала. Таким образом последние смазываются самотеком. На шатунах имеются штифты *Д*, при помощи которых происходит разбрызгивание масла из специальных лотков *Е*, которые выполнены в общем масляном корыте *Ж*. Для того чтобы поддерживать уровень масла в корытцах *Ж* постоянным, корыто имеет сток *М*, из которого масло переливается в нижний резервуар картера, служащий здесь как масляный бак. Таким образом смазка шатунных подшипников и цилиндров происходит нормальным образом при помощи разбрызгивания, как это было указано выше, смазка коренных подшипников — самотеком.

Для смазки подшипников кулачкового вала имеются специальные каналы *З* и *И*, по которым масло из клапанной коробки подходит к

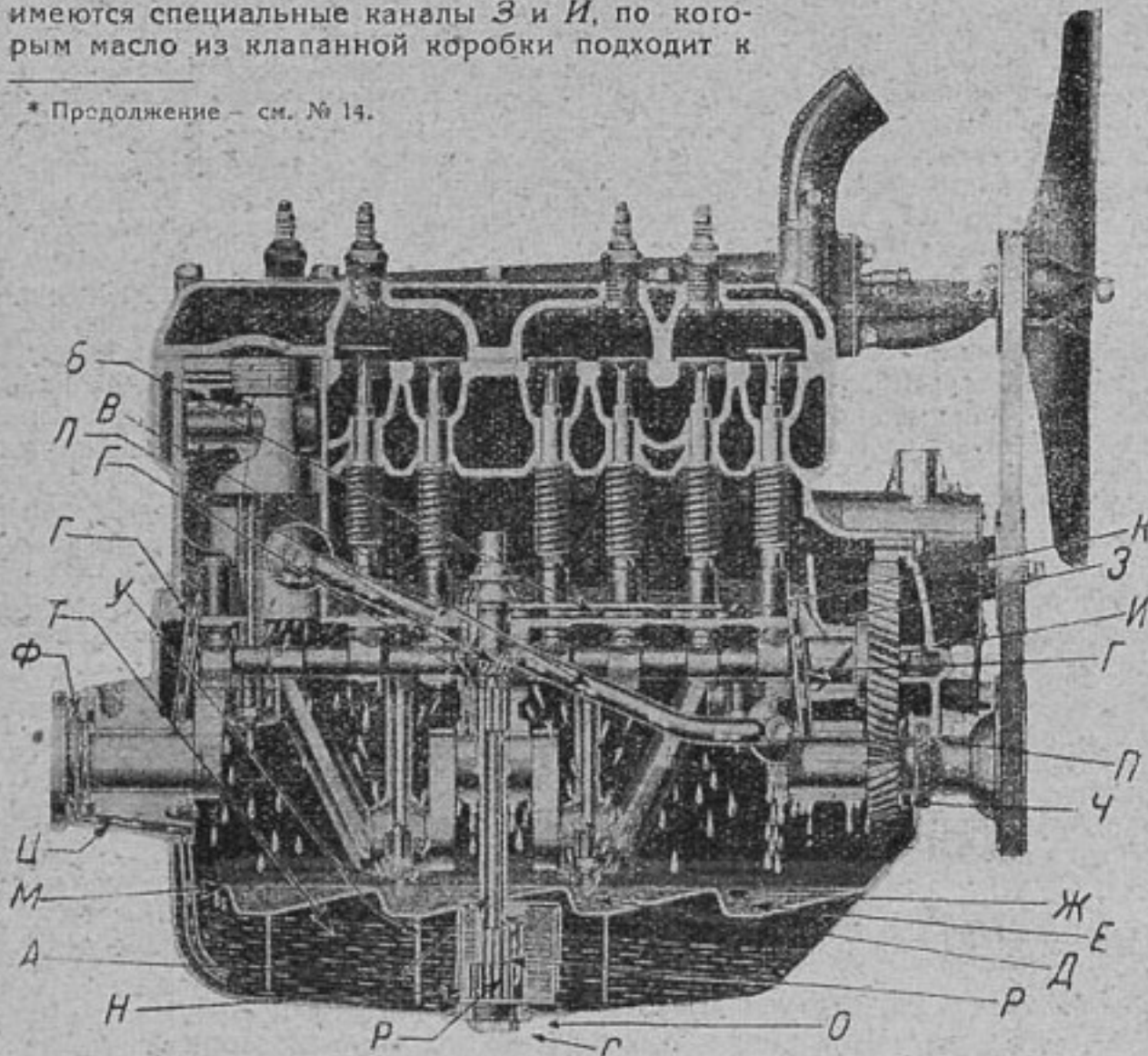
этим подшипникам. Масляный насос приводится во вращение при помощи шестеренчатой передачи *Л* от кулачкового вала. Масло подсыывается к насосу, проходя через фильтр *Н*, чем обеспечивается очищение масла, поступающего к подшипникам. Для того чтобы можно было вынуть насос вместе с фильтром, необходимо отнять крышку *О*, укрепленную в нижней части картера. Для спуска же масла служит пробка *С*. В масляном резервуаре *Т*, помещенном внизу картера, имеются перегородки *У*, исполненные для того, чтобы при тряске автомобиля уменьшить возможность плескания масла.

Для предупреждения вытекания масла из картера в местах выхода из него коленчатого вала служат войлочные шайбы *Ф*. Кроме того, для предупреждения вытекания масла из заднего коренного подшипника введена специальная трубка *Ц*, по которой масло, выходящее из заднего конца подшипника, может вновь стекать в масляный резервуар *Т*.

3 Комбинированная смазка двигателя

Схема комбинированной смазки двигателя представлена на фиг. 7. Здесь имеется масляный насос *Р*, при помощи которого масло нагнетается в главную магистраль *А*. От этой магистрали масло при помощи коротких соединений *Б* подводится к коренным подшипникам коленчатого вала и смазывает их. Коленчатый вал имеет сверления, по которым масло от коренных подшипников поступает к шатунным подшипникам. Таким образом, последние, точно так же, как и коренные подшипники, смазываются под давлением. Эти сверления в коленчатом валу на фиг. 7 схематически показаны толстыми линиями *В*. Смазка поверхности цилиндров производится разбрызгиванием при помощи того масла, которое выходит из шатунных подшипников и центробежной силой разбрасывается по всему картеру.

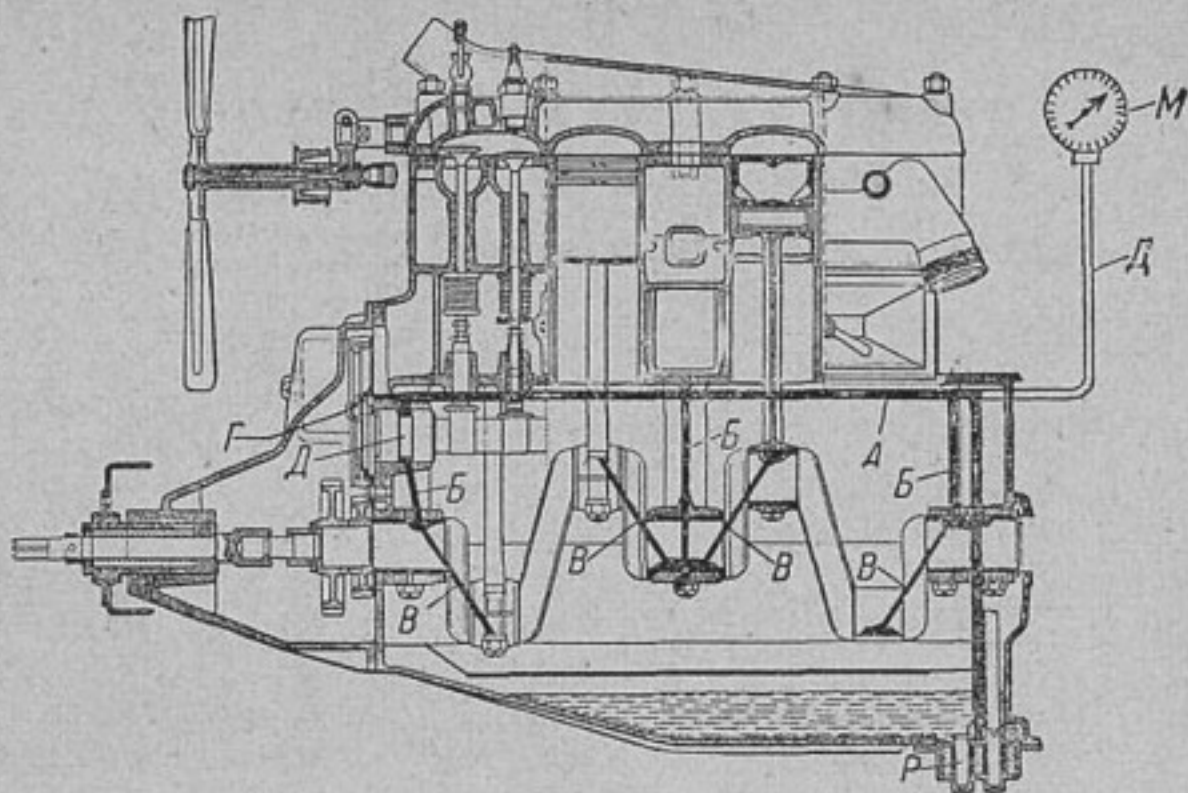
Смазка механизма распределения при комбинированной системе смазки производится как под давлением, так и разбрызгиванием.



Фиг. 6

* Продолжение — см. № 14.

На фиг. 7 смазка распределяется осуществляется принудительной подачей к трущимся поверхностям. Из главной магистрали *A* отверстие *Г* подводит масло к шестерням распределения *B* кулачковом же валу имеется заточка и отверстие *Д*, по которому масло попадает внутрь пустотелого кулачкового вала. Далее смазка производится при помощи сверления кулачкового вала в тех местах, где требуется подвод масла. В случае верхнего кулачкового вала обычно применяется именно такая смазка последнего, принижнем же кулачковом вале смазка этого механизма чаще осуществляется при помощи простого разбрызгивания.



Фиг. 7.

От главной магистрали *A* трубка *Д* ведет к манометру *М*, который устанавливается на щитке автомобиля. Этот манометр и является главным контрольным механизмом, по которому определяется правильность действия смазки. В случае отсутствия масла в главной магистрали по причине или очень жидкого масла, или засоренного фильтра, или по какой-либо

другой причине манометр совсем не показывает давления или показывает его очень малым. В этом случае следует прочистить фильтр, а если масло уже выработало установленную для него норму пробега автомобиля, то сменить масло.

Проф. Е. А. Чудаксв

Продолжение в следующем номере.

ВНИМАНИЕ МОСКОВСКОМУ УЧЕБНОМУ АВТОМОБИЛЬНОМУ КОМБИНАТУ!

БОЛЬШОЕ событие в жизни ОШКУМТ. Он получает, наконец, подходящее помещение на Бакунинской, 81. Для него перестраивается к началу учебного года целый корпус и предстоит еще строительство ряда корпусов.

О мытарствах этого единственного в своем роде учебного автомобильного комбината сообщалось год назад на страницах „За Рулем“. Старейшее учебное заведение по автотранспорту, выпустившее за 10 лет свыше 1500 специалистов разных категорий, не имело возможности развернуть свою работу за крайней недостаточностью помещения, обслуживания и средств. К объединенной школе автомехаников и шоферов, к курсам автомехаников и шоферов присоединился в этом году — все в том же тесном и совершенно непригодном помещении на Воронцовом поле — дневной автотехникум.

МОНО благосклонно утвердило также программу вечернего техникума, но отказало в отпуске хотя бы 6500 руб. на оплату вечерних лекций и преподавания.

Нужды ОШКУМТ и автотехникума вызвали всеобщее сочувствие, всесоюзное значение их для автотранспорта встречало безусловное признание, но весь учебный комбинат, в составе 1100 учащихся не встречал до сих пор никакой действительной материальной поддержки.

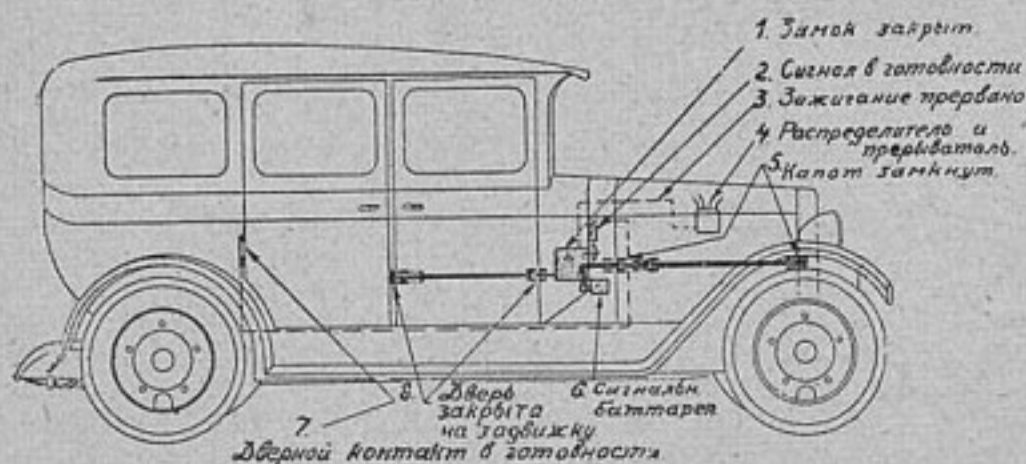
Лишь теперь, с переходом в ведение Облтранса НКПС (на чем особенно настаивал московский Автодор) отмечается решительный поворот в судьбе объединенного автоучебного заведения. Тяга к автокурсам и особенно к дневному и вечернему автотехникуму со стороны рабочей и крестьянской молодежи огромная. В ближайшие годы учебный автокомбинат имеет в виду развернуть работу на 10 000 учащихся, если строительство дополнительных корпусов на Бакунинской улице будет выполнено должным темпом.

Но дело не только в помещении. Необходимо принять все меры, чтобы не растерять те весьма ценные преподавательские и инструкторские силы, которые до последнего года давали возможность выпускать учащихся с хорошей теоретической и практической подготовкой.

Необходимы средства для срочного оборудования учебных мастерских, снабжения их автомашинами, станками, приборами и измерительными инструментами. Нужны учебные кабинеты и лаборатории, требуется создание учебного трека по управлению автомобилями.

За московским учебным комбинатом признано всесоюзное значение по выпуску новых кадров автоработников массовой и среднетехнической квалификации. Нужно помочь ему в создании мощной учебной базы для возможно быстрой и дешевой подготовки этих кадров!

ПРЕДОХРАНИТЕЛЬ ОТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ВОРОВ



На последней Лейпцигской автомобильной ярмарке фирма „Лутоларм“ демонстрировала исключительно остроумную и надежную конструкцию замка, который, будучи закрыт ключом, автоматически захлопывает дверь, закрывает капот, выключает зажигание и включает тревожный резкий гудок, действующий в случае попытки насильно пустить машину в ход.

Фирма „Вернер“ дает конструкцию замка, выключающую при закрытии его рулевое управление. Эти замки очень просты и недороги.

Наша схема дает наглядную схему установки „Лутоларм“, на которой видны все механизмы, предохраняющие автомобили от краж.

УЧАСТИВШИЕСЯ случаи автомобильных краж заставили конструкторов задуматься над изобретением предохранительных средств.

ГОРЮЧЕЕ ИЗ СТАРЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ЧАСТЕЙ

ОЧЕНЬ интересные опыты, сделавшие сенсацию, были недавно проделаны одним американским инженером. Он доказал возможность получения газа из автомобильных частей, и притом в количестве достаточном,

за больше, чем объем поршня. Исследования показали, что общее количество газа, содержащееся в автомобильных частях, достаточно, чтобы машина проехала несколько километров.

Этого же количества газа вполне достаточно для приготовления пищи на газовых горелках, во время путешествия в авто.



НОВЫЙ СВЕТОВОЙ СИГНАЛ

ЭТОТ сигнал для регулирования уличного движения установлен на одном из многолюдных перекрестков в Берлине.



чтобы, используя его как горючее, автомобиль мог проехать некоторое расстояние (имеется в виду установка на автомобиле газового мотора, появившегося во время войны в Англии и Франции).

Основание опытов таково: почти все металлы могут аккумулировать в своих порах известное количество газов, которые при этом сжимаются. Поэтому сравнительно небольшие металлические массы могут аккумулировать во много раз превышающее их по объему количество газа.

На этом свойстве металлов химик Доберейнер создал свое „Доберейнеровское огниво“. Он собирал в очень пористой пластинке водород и доводил сжатие его до момента вспышки; следствием было накаливание пластины.

Подобным образом металлические части автомобиля со временем аккумулируют газы, получающиеся из переработанного горючего.

Старый поршень, например, по точным исследованиям, содержит газа по объему в 33 ра-

Буквы F (езда), A (внимание) и H (стоп) автоматически освещаются зеленым, желтым и красным светом. Сигнал обслуживается одним полицейским посредством кнопки.

ПОДЪЕМНЫЙ МОСТ-ГИГАНТ

В ЧИКАГО (второй по величине город в Америке) городским самоуправлением построен новый огромный подъемный мост, который



является высшим достижением современной американской техники.

Подъем платформы весом в несколько тысяч центнеров производится одним человеком.

НОВЫЕ СВЕРХМОЩНЫЕ ТРАКТОРЫ

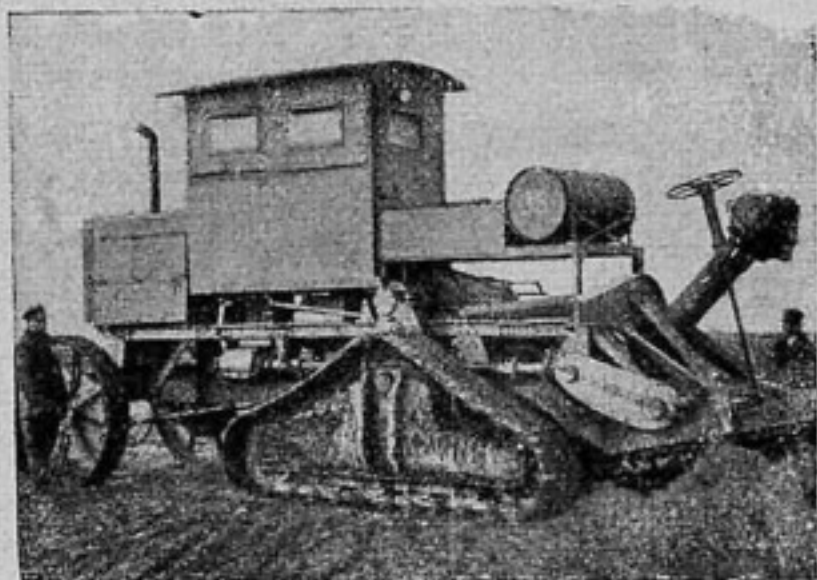
В ПРИБРЕЖНЫХ областях, в прежние времена находившихся под водой, на глубине от 2 до 4 м расположен слой грунта, который, будучи вынесен на поверхность земли, обладает свойствами особенно благоприятными для многих растений. До последнего времени этот слой добывался очень тяжелой ручной

работой, притом только в засушливые годы и исключительно летом.

Совсем недавно в этой области произведен переворот изобретенными германским инженером Иегером машинами, которые нашли уже применение во многих странах.

Эти машины снабжены мотором в 100 л. с., весят в среднем 17 т и работают в три смены.

Схема работы этой машины такова: труба, снабженная винторезным механизмом, врезывается в почву на глубину до 3½ м. В этой вращающейся трубе движется в противоположном направлении винт, который подбрасывает на



верх выгребаемую землю. При работе машина передвигается со скоростью 1 м в минуту и выкидывает землю длинными валами. Получается таким образом возможность как бы выгребать нижние слои земли, не трогая верхних.

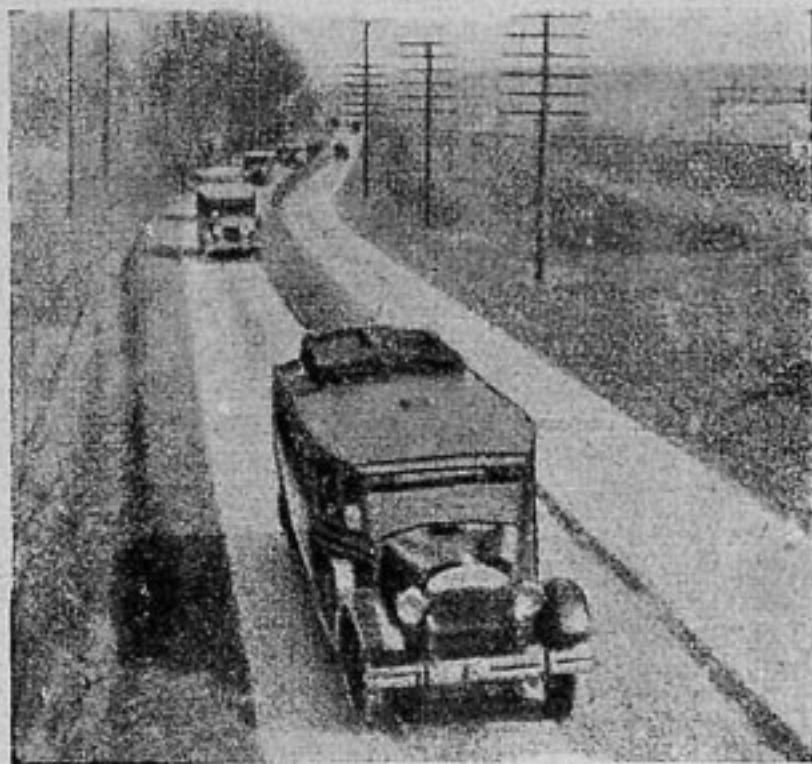
Поля, обработанные этими машинами, дают увеличение урожая на 20—30%.

ПОЛОСАТЫЕ ДОРОЖНЫЕ ОДЕЖДЫ

ЧЕМ сильнее движение, тем прочнее, тяжелее, но вместе с тем и дорожке должна быть дорожная одежда. Поэтому даже самые богатые страны, как например САСШ, вынуждены прибегать при строительстве дорог к крайней экономии.

Одно из интереснейших и заслуживающих подражания средств экономии заключается в устройстве усовершенствованной одежды не во всю ширину дороги, а лишь в виде полос на ее проезжей части. Такова изображенная на фото дорога в штате Нью-Йорк, в которой две проезжих полосы сделаны из бетона, остальная часть полотна покрыта битуминозным макадамом.

Еще более экономный способ сбережения расходов на дорожную одежду практикуется в Канаде. Он заключается в системе так называемых „лежней“, т.е. вделанных в поверхность дорожного полотна продольных деревянных брусков, образующих нечто вроде колеи или рельсового пути для автомобилей и конных повозок. Это дает возможность устраивать всю дорожную одежду низкой технической квалификации, так как для движения экипажей важна не вся ширина дороги, а лишь полосы ее, проходящие под колесами; деревянные же „лежни“ являются превосходной дорожной одеждой.



Канада, как и наш Союз, страна лесистая, и потому неудивительно, что там придуман такой остроумный и дешевый способ устройства дорог. Не мешало бы и нам, произведя нужные опыты, воспользоваться этой идеей.

ОБМЕНИВАЕМСЯ ОПЫТОМ МЕСТ

ГОРЕ-ВОДИТЕЛИ КАЛЕЧАТ ТРАКТОРЫ

МНЕ неоднократно приходилось наблюдать за работой трактористов при машино-тракторной станции в хуторе Двойновском Н. Николаевского р-на. О своих наблюдениях я считаю необходимым рассказать здесь.

Трактористы в большинстве обучались теории слишком короткое время—обычно два месяца, а практической езды не проходили вовсе. Результаты работы малоквалифицированных трактористов оказались весьма печальными. Машины, проработав по два месяца, шли в капитальный ремонт. Ежедневно в ремонтной мастерской стоят на очереди 20 искалеченных тракторов. А сколько разбитых моторов, сколько расплавленных подшипников? Полевая и базовая мастерские не справляются с работой. Бывали такие случаи: тракторист разгоняет трактор, идет на третьей скорости по неровной дороге, трактор перевертывается и выходит из с роя.

Трактористы небрежно относятся и к инструменту. Когда мы весной выезжали в поле, на каждый трактор был комплект ключей, а сейчас ключей нет. Почему мы все время заменяем свечи? А потому, что растеряли ключи и приходится отвертывать свечу зубилом.

Как изжить все эти недостатки? Нужно при всех машино-тракторных станциях организовать коллективы Автодора, при бригадах необходимо выпускать стенные газеты, которые должны разоблачать халатность, разгильдяйство и ухарство трактористов. Нужно дать на места автодорожную литературу. Коллективы Автодора должны взяться за работу и показать, как следует беречь машину и дорогу.

В. Назаров

Хутор Двойновский, ст. Алексиково

БУДЕМ ГОТОВЫ к УБОРОЧНОЙ КАМПАНИИ!

УСПЕШНО закончившаяся весенняя посевная кампания нашла недостаточное отражение в автодорожном движении. Это можно сказать не только о нашем Серпуховском округе, но и о многих других.

В предстоящую уборочную и осеннюю посевную кампании Автодор должен показать себя с лучшей стороны и занять первое место среди добровольных обществ.

Серпуховское отделение и его коллективы намерены теперь же перенести центр внимания на село. Намечается провести следующие практические мероприятия:

Взять дополнительное шефство над шестью колхозами, одновременно отчислив им по 30 руб. на тракторные обязательства, выписать по 10 экз. „За Рулем“ и газеты „За коллективизацию“, выслать бригады по оказанию практической помощи в уборке и севе.

Во всех коллективах Автодора выпустить специальные номера стенгазет, посвященных посевной кампании. Открыть для колхозников тракторные курсы. Приступить к ремонту сельскохозяйственного инвентаря, который в отдельных колхозах уже поизносился.

Чтобы быстро закончить уборку хлебов, Автодор должен бросить весь имеющийся автотранспорт для перевозки зернопродуктов. Серпуховское отделение дает на три дня своему подшефному колхозу машины для перевозки хлебов. Это—лучшая агитация за колхоз

Уборке урожая должен предшествовать ремонт дорог. Каждый колхоз под руководством шефа должен теперь же приступить к организации недели по ликвидации бездорожья, в особенности на полевых дорогах.

Серпухов

М. Глушков

АВТОДОР НЕ ДРУЖИТ с ЮНЫМИ ДРУЗЬЯМИ

В МАРТЕ этого года в Ленинграде организовалась база ЮДА № 2, которая объединила 29, 34, 47, 50 и 82 школы. База быстро развернула свою работу. Примерно через месяц в ней насчитывалось свыше 200 чел.

За два месяца несколько занятий провел автокружок, было выпущено три номера фотогазеты и один номер стенгазеты „Советский Форд“, распространено 260 билетов второй автолотереи, проведена подписка на журнал „За Рулем“.

Ну, а как с руководством? За все время существования база получила всего.. одно предписание о сроке сдачи билетов лотереи, и ни одной инструкции ни от ленинградского отделения, ни от юнсекции. Работали самостоятельно.

Вследствие отсутствия средств база обратилась к мощному коллективу Автодора при Лен-

комтрансе с просьбой принять шефство над юными друзьями, надеясь получить от них как материальную, так и педагогическую помощь. Бюро коллектива долго обсуждало этот вопрос, увязывало его с администрацией, тянуло два месяца.

А вот другой пример. Узнали ребята, что ленинградское отделение производит разверстку велосипедов. Когда подали заявку, то получили такой ответ: сперва удовлетворим всех взрослых, а затем уже вас.

Автодорожцы, не забывайте, что юные друзья это ваша смена. Еще в эту пятилетку многие из нас станут на стройку великого будущего.

Больше внимания юным друзьям, помогите им в работе, будьте и вы их друзьями!

В Хиценко

Ленинград

ВОДИТЕЛИ в ПРОВИНЦИИ НЕ ОБЯЗАНЫ ИЗУЧАТЬ УЛИЦ МОСКВЫ

МОСКВА является Меккой для всех желающих быть шоферами и водителями, механиками и т. д. Развитие автотранспорта в провинции, с одной стороны, а с другой — отсутствие достаточного количества школ и курсов на местах заставляют многих устремляться в Москву.

Любая московская автошкола, примерно, на половину заполнена приезжими, которые в большинстве совершенно не думают по окончании школы оставаться в Москве. Между тем, для того чтобы получить право езды, необходимо выдержать испытание по правилам движения в г. Москве, да еще какое испытание! Надо не только знать правила движения, но и быть хорошо знакомым со всеми улицами и площадями столицы. Если не ответишь на один из таких вопросов, то шоферской книжки не увидишь, хотя бы ты знал автомобиль не меньше любого хорошего специалиста.

Автодор должен обратить на это внимание и принять меры к тому, чтобы все желающие работать в провинции были освобождены от испытаний по знанию улиц Москвы. Товаришам, уезжающим в провинцию, экзаменационная комиссия может выдавать книжки на звание шофера без права езды в Москве. Несомненно, что где-нибудь в совхозе или колхозе знание московских улиц не является необходимостью¹.

М Ковалев

дер. Давыдково, Кунцевского р-на.

¹ От редакции. Печатаю предложение тов. М. Ковалева, редакция вполне присоединяется к мысли автора и просит экзаменационную комиссию Москвы высказаться об этом предложении, которое достаточно важно для работников, уезжающих на места.

ГРОЗНЕНЦЫ — ЛУЧШИЕ РАСПРОСТРАНИТЕЛИ АВТОЛОТЕРЕИ

ГРОЗНЫЙ — большой пролетарский центр нефтяной промышленности — должен был по контрольной цифре распространить 10 тыс. билетов второй автолотереи.

Областное отделение Автодора создало комиссию содействия, которая провела эту кампанию с большим успехом. К 25 июня были реализованы почти все билеты и краевое отделение

вынуждено было выслать дополнительно еще 5 тыс. штук.

Очень активно проявили себя и отдельные автодоровцы. Так, т. Готов, секретарь коллектива при грозненском нефтяном институте, распространил 2 тыс. билетов.

А. Петров

Грозный

АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

Москва

В „Зеленом годе“ Облдогтранс закончил первую группу грунтовых дорог. Местное население сочувственно относится к дорожному строительству и оказывает ему посильную помощь.

Прибыли в Москву американские гудронаторы, отправленные Амторгом. По заявлению Мособлтранса эти гудронаторы немедленно приступают к работе по гудронированию Ярославского шоссе. В день будет прокладываться не менее километра дороги.

Ленинград

В начале июля закончился пробег Автодора по маршруту Ленинград — Новгород — Псков — Луга — Ленинград.

Этот пробег, устроенный ко дню трактора, продолжался десять дней и имел задачей обследование причин выхода из строя тракторов колхозов и совхозов.

В пробеге участвовало шесть грузовых и легковых автомобилей.

Тифлис

Сооружение Сванетской дороги на участке, предусмотренном программой текущего года — Джвари — местечко Тотен — идет ускоренным темпом.

Если средства будут отпущены и работы пойдут тем же темпом, то к 1 октября строительство Сванетской дороги откроет колесное движение на одном из самых трудных участков

дороги, где сообщение, даже вьючное, встречало большие затруднения, представляя опасность для жизни людей и животных.

Минск

После посевной кампании большая масса колхозников, бедняков, середняков взялись за постройку дорог местного значения, для того чтобы улучшить сообщение со станциями, с районными пунктами.

Между районами заключается соревнование на лучшее проведение этих работ.

Самохваловичский район объявил себя ударным по постройке районно-сельских дорог.

Койдановская машино-тракторная станция выделила трактористов в качестве старост для руководства работами в помощь дорожникам.

Колхозники Смолевичского района дорожные работы ведут в боевом порядке с таким расчетом, чтобы хлеб нового урожая повезти по новым дорогам.

Симферополь

СНК КрАССР при утверждении контрольных цифр на 1929/30 год постановил ассигновать на текущий год на строительсво шоссейных и грунтовых дорог по всему Крыму 1413.176 р., причем на керченский район утверждена общая сумма 106.620 руб. Из этой суммы дорожный фонд из местного бюджета отпускает 49.327 руб., заинтересованные ведомства 30.300 руб., самообложение 5.733 и трудповинность 21.060 рублей.

Никаких заявлений об утере, кражах и т. д. Лотерейный Комитет не принимает. Выигрыш выдается только тому, кто предъявит или перешлет выигравший билет; лотерейные билеты, на которых попорчены или переделаны разряды, серии или номера, считаются недействительными и никакие заявления о выдаче выигрышей по таковым билетам Лотерейным Комитетом не принимаются.

Адрес Лотерейного Комитета Автодора, где можно получить все справки по вопросам, связанным с проведением лотереи, следующий: Москва, Садовая Кудринская, д. 17.

Кроме этого, все справки также выдаются во всех отделениях АВТОДОРА.

Председатель Тиражной комиссии — **Кондратьев**, Зам. Председателя — **Климович** и **Солдатов**, от Облфинотдела — **Комов**, от Лот. комитета — **Сярякя**, от Обкома ВЛКСМ — **Чупринов**, от Облпрофсовета — **Ильиных**, от Обкома металлистов — **Малоземов**, от Обкома СТР — **Воробьев**, от Моск. Отд. Автодора — **Алексеев**, от Укравтодора — **Гофман**, от Автодора БССР — **Гордин**, от Кр. Треугольника — **Георгиев**, от Скорохода — **Шевцов**, от Кр. Путиловца — **Маркуев**, от Труд. крестьянства — **Ухов**, от Красной армии — **Каменсков**, от Моск. Отделений Автодора — **Грозмани**, **Бритнук**, от журн. „За Рулем“ — **Калинина**. Представитель РКК — **Михайлова**, Секретарь Тиражной комиссии **Миллер**.

СПИСОК ВЫИГРЫШЕЙ 1-го РАЗРЯДА 2-й ВСЕСОЮЗНОЙ ЛОТЕРЕИ АВТОДОРА

Наименование выигрыша	Количество выигрышей	Стоимость выигрыша (в рублях)	Всего
1. Глиссер	1	2.500	2.500
2. Автомобилей „Форд“ .	7	2.000	14.000
3. Мотоциклов	7	800	5.600
4. Моторных байдарок .	2	300	600
5. Компл. Технич. энциклопедии	4	175	700
6. Велосипедов	200	150	30.000
7. Комплектов обмундирования для водителей .	7	125	875
8. Лодочных моторов .	4	100	400
9. Комплектов пособий по изучению автодорожного дела	500	7	3.500
10. Подписок на журнал „За Рулем“ или „Мотор“	600	4	2.400
Итого	1.332	—	60.575

Лотерейный Комитет

Первый тираж второй лотереи Автодора

ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ успех 2-й Всесоюзной лотереи Автодора заставляет поставить вопрос о ее досрочном окончании.

16 и 17 июля с. г. состоялся тираж билетам 1 разряда лотереи.

Тираж состоялся в саду им. Дзержинского и привлек массы трудящихся Ленинграда.

Билеты 1-го разряда лотереи были проданы во всех местностях Союза ССР еще задолго до тиража. В частности, в Ленинграде распродано по к-вам и среди трудящихся 250 000 лот. билетов. Еще 15 июля в Ленинграде все билеты 1 разряда были проданы, и значительный спрос на эти билеты не мог быть удовлетворен.

По билетам 1 разряда разыграно 1.332 выигрыша на сумму 60.575 рублей. Из выигрышей главнейшими являются: быстроходный глиссер с мотором НАМИ в 20 л. с., 7 автомобилей „Форд“, мод. „А“ 1930 года, 7 мотоциклов „БСА“, лодочные моторы, моторные байдарки, комплекты Технической энциклопедии в 20 томах, подписка на журнал „За Рулем“ и „Мотор“, комплекты кожаного обмундирования для водителя и др. Тираж билетов II разряда состоится в сентябре в Харькове, III и IV в Нижнем-Новгороде и Москве в октябре с. г.

Порядок получения выигрышей установлен следующий: по билетам, на которые пали выигрыши 4 и 7 руб., можно получить деньги в любой сберкассе Союза; если выигравший пожелает получить натурой, то эти билеты необходимо пересылать ценным письмом в Москву в Лотерейный Комитет Автодора — Москва, Садовая Кудринская, 17.

Все остальные билеты, на которые падут выигрыши в 100 р. и выше, должны пересылаться ценным письмом по вышеуказанному адресу. В письме должно быть указано, желает ли выигравший получить выигрыш натурой или деньгами. Деньги переводятся немедленно, а также немедленно высылаются и выигрыши натурой, при чем пересылка выигрышей относится за счет выигравшего.

Все выигрыши, по желанию выигравшего, могут заменяться предметами сельхозинвентаря, тракторами и сельхозмашинами.

Прием билетов для выдачи по ним выигрышей устанавливается: от городского населения в 3 месяца, а от сельского населения — в 4 месяца по опубликовании тиражной таблицы в газетах.

Тираж выигрышей 16 и 17 июля в Ленинграде прошел весьма оживленно, сад был радифицирован, тираж производился на открытой сцене, вращение колес производилось электрическим током.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“