За рулем

5
1930

В СКОРОМ ВРЕМЕНИ АВТОДОР ВЫПУСКАЕТ

2 ВСЕСОЮЗНУЮ АВТОЛОТЕРЕЮ

НА СУММУ 3 МИЛЛ. РУБ.
ЦЕНА БИЛЕТА 50 К.

Все средства от лотереи пойдут на развертывание работы о-ва Автодор, главным образом на подготовку кадров водителей, дорожников и трактористов, без которых немыслима автомобилизация страны, на устройство опытных дорожн. участк. и на постройку показ. гаражей

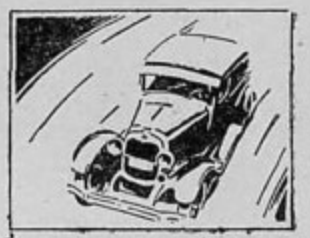
ГЛАВНЫЕ ВЫИГРЫШИ:
АВТОМОБИЛИ, МОТОЦИКЛЫ, ВЕЛОСИПЕДЫ, ЛОДОЧН. МОТОРЫ и др. АВТОИМУЩЕСТВО

Все выигрыши по желанию выигравших могут быть заменены деньгами или сельскохозяйственным инвентарем, тракторами, молотилками, сеялками, сепараторами, племенным, рабочим скотом и т. д.

Лотерейные билеты будут продаваться в коллективах и отделениях Автодора, в почтовых конторах, сберкассах и банковских учреждениях. О дне выпуска в продажу билетов, сроках тиража, а также подробный список выигрышей — будут об'явлены в следующем номере журнала „За Рулем".

ГОТОВЬТЕСЬ К РЕАЛИЗАЦИИ БИЛЕТОВ ЛОТЕРЕИ

Обратите особое внимание на реализацию лотереи среди сельского населения, в колхозах и совхозах, проводя там коллективную подписку. Пусть каждый автодоровец возьмет на себя обязанность распространить не менее 10 билетов среди населения. За всеми заявками на лотерейные билеты обращаться непосредственно в ближайшее отделение общества Автодор.



ЛОТЕРЕЙНЫЙ КОМИТЕТ

В 1928 г. ТИРАЖ 15.000

ЗА РУЛЕМ

В 1930 ГОДУ
ТИРАЖ 600000
ЦЕНА НОМЕРА 20 КОПЕЕК

...„БОГАТЫЙ ИЛЛЮСТРАТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ, ХОРОШИЕ ФОТОСНИМКИ ЛУЧШИХ СОВЕТСКИХ ФОТОРЕПОРТЕРОВ ДЕЛАЮТ „ЗА РУЛЕМ" ОДНИМ ИЗ ЛУЧШИХ ЖУРНАЛОВ ВЫПУСКАЕМЫХ В СССР".
„Красная Газета" веч. вып.

В 1930 г. в качестве приложения к журналу — 24 выпуска „Библиотеки „За Рулем". ПОДПИСНАЯ ПЛАТА НА 1930 ГОД: „За Рулем": год—4 р., 6 мес.—2 р. 15 к., 3 м.—1 р. 10 к. „За Рулем" с приложением 24-х выпусков „Библиотеки „За Рулем": 1 год—8 р., 6 мес.—4 р. 50 к., 3 м.—2 р. 40 к. „Автодорожный альманах" всем подписчикам за доплату в 1 рубль.

ПЕРЕВОДЫ НАПРАВЛЯТЬ: Москва 6, Страстной б. 11, „ОГОНЕК". Подписка приним. также всюду на почте.

В 1928 г. ЦЕНА НОМЕРА 30 КОП.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь! *Автомобиль — трудящимся!*

ЗА РУЛЕМ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брагина, Н. Беляева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина, Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Превента, проф. Е. Чудакова

Третий год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв. 11 Тел. 3-31-91; трам. А, 6, 15, 18, 23, 27
КОНТОРА: Москва 6, Страстной бульв. 11, „Огонек", Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1930 год: „За Рулем" на год — 4 р., 6 м. — 2 р. 15 к., 1 м. — 40 к., с прил. „Библ. За Рулем": год — 8 р., 6 м. — 4 р. 30 к., 3 м. — 2 р. 40 к. За границу „За Рулем": год — 2 долл., 6 м. — 1 д. 25 ц.

FORTNIGHTLY MAGAZINE „ZA RULEM" („AT THE WHEEL")
Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 5 (38) М А Р Т 1930

Содержание

Дороги к совхозам — политическая задача 2
Н. Беляев — О судьбах советского автостроения 3
Новейшие грузовые автомобили 6
Блюм — На помощь пионерорганизации . . 9
Мих. Превент — Прекрасное шоссе и неклассифицированная грязь 10
Колонки, которыми нас снабжают 11
На фронте автостроительства 12
Автострада Москва — Зеленый город . . . 15
Нужна ли нам мотоциклетная промышленность (дискуссия). 16
Проф. И. В. Грибов — По Америке (очерк 2-й) 20
Обмениваемся опытом 24
Ни одного бездействующего трактора 27
Проф. Е. А. Чудаков — Устройство автомобиля 28
Техническая консультация 30
1-я заочная конференция „За Рулем" . 31

Фото обложки „Конвейер Нижегородского автосборочного завода" и все снимки в Нижнем-Новгороде произведены нашим специальным фото-корреспондентом тов. А. Шайхетом

ВМЕСТО ПЕРЕДОВОЙ

ДОРОГИ к СОВХОЗАМ и КОЛХОЗАМ — ПОЛИТИЧЕСКАЯ ЗАДАЧА

Ликвидируя кулака, как класс, нельзя забывать, однако, и о другом злейшем враге колхозного строительства — отвратительном бездорожьи, бьющем по социалистической экономике всего народного хозяйства СССР и в частности колхозов. Здесь еще нет боевых темпов работы, значение благоустроенных дорог в колхозах далеко недостаточно осознано общественностью.

Крайне важно гарантировать проезд сотням тысяч автомобилей, тракторов и комбайнов, которые в течение ближайших лет будут сосредоточиваться в колхозах. Между тем ни дороги обобществленного сектора сельского хозяйства, ни искусственные сооружения на них совершенно не готовы пропустить и выдержать на себе потоки этого сложного и дорого стоющего сельскохозяйственного инвентаря.

Ряд крупнейших районов сплошной коллективизации и совхозного строительства по настоящее время остается буквально в непроезжем состоянии. Бездорожье крайне болезненно отражается на товарности и ценах хлеба и сырья, бездорожье препятствует дальнейшей реконструкции сельского хозяйства, оно ставит под угрозу выполнение пятилетки колхозного строительства.

Рост колхозов и совхозов ставит очень остро дорожно-транспортную проблему в сельском хозяйстве. Постройка под'ездных путей, соединяющих колхозы с железнодорожными станциями, речными пристанями, замена телеги грузовиком становятся в порядок дня. Должны быть также проработаны формы трудового участия членов колхозов в дорожных работах и обеспечены финансовые средства для выполнения нового плана дорожных работ.

Цудортранс НКПС и Колхозцентр намечают совместно ряд практических мер, чтобы еще в этом сезоне развернуть дорожное строительство в колхозах. Вокруг этих мероприятий необходимо мобилизовать широкое общественное мнение.

Застрельщиками должны явиться автодоровские организации, которые, не теряя ни минуты, обязаны создать благоприятные условия для предстоящего строительства дорог.

Познакомить колхозников с планами дорожного строительства, мобилизовав их на выполнение этих планов, организовать подготовку рабочих-дорожников, немедленно начать организацию автодоровских ячеек в колхозах и совхозах — неотложные задачи коллективов Автодора местах.

Только таким путем можно создать наилучшие условия для ликвидации грязевой блокады в колхозах и дать им хорошую дорогу. Только при помощи автодоровской общественности историческая задача — посадить СССР на автомобиль — будет выполнена.

СОБЕРЕМ УТИЛЬ для ТРАКТОРОВ

Две недели назад Центральный Совет Автодора обратился с письмом к местным организациям, в котором предлагал принять участие в сборе утильсырья.

Чтобы сделать участие Автодора в этой кампании более массовым и реальным предлагается:

1. При краевых и окружных отделениях создать штабы для руководства кампанией по линии Автодора, обеспечив в них представительство комсомола, Утильгосторга, колхозоб'единений и организации, ведающей автотракторным делом.

2. Практическая помощь Автодора в кампании должна выразиться:

а) в пополнении бригад по сбору утиля членами Автодора и (если нужно) в создании самостоятельных бригад;

б) в организации агитационных автопередвижек, могущих устраивать летучие митинги, снабжать литературой, плакатами и т. д;

в) в технической помощи Утильгосторгу путем предоставления машин для перевозок собранного утиля;

г) в устройстве демонстраций агит-автоколонн с плакатами, лозунгами, инсценировками и т. д.

3. В автодоровских коллективах необходимо провести собрания с привлечением рабочих, крестьян и служащих, где помимо общих задач кампании обсудить, что конкретно может сделать данный заводской или сельский коллектив с помощью населения.

Необходимую литературу и материалы получите в отделениях Утильгосторга.

Штабы руководства немедленно составляют оперативный план, связываются с Утильгосторгом и общественными организациями, берут на учет агитсилы и автомашины.

Помните, что от нашего участия зависит в значительной степени получение взамен утиля новых тракторов для колхозов и совхозов.

Давайте нам ежедекадные сводки о результатах вашего участия в кампании. В журнале „За Рулем" эти сводки будут помещаться. Отстающие будут подтягиваться через печать. Для регистрации отстающих и передовиков в журнале „За Рулем" будут заведены черная и красная доски, посвященные участию Автодора в посевкампании и сборе утиля.

Генеральный секретарь Автодора *Кузнецов*

Секретарь секции агитации и печати *Потапов*

В ближайшее время при журнале **„За Рулем"** будут организованы **заочные курсы** по автомобильному и дорожному делу

Н. БЕЛЯЕВ

О СУДЬБАХ СОВЕТСКОГО АВТОСТРОЕНИЯ

СОВЕТСКОЕ автостроение на ряду с тракторостроением является любимым детищем нашей индустриализации. Пятилетку автостроения несколько раз пересматривали и, учитывая бурные темпы роста потребностей страны, изменяли ее в сторону дальнейшего увеличения контрольных заданий.

Экономя каждую копейку в различных областях народного хозяйства, распределяя скупо строительные материалы и дефицитные продукты, государство старалось, чтобы строительство автозаводов ни одного дня не задерживалось из-за недостачи в деньгах или в материалах. Ответственные представители организации строющей автозавод — Металлстроя официально подтвердили, что все их требования и заявки на дефицитные материалы выполнялись аккуратно и быстро. Повышенные заявки даже на такие остро-дефицитные материалы, как рельсы, не предусмотренные планом, выполнялись в 48 часов.

Укладка рельс на строительстве автозавода в Нижнем

При таких исключительно благоприятных обстоятельствах, в смысле снабжения и финансирования, положение на строительстве настолько тяжелое, что имеется явная угроза срыва плана окончания подготовительных работ к назначенному сроку.

Строительство автозавода началось 7 августа 1929 г., когда был решен вопрос о передаче производства строительных работ Металлстрою. Согласно заданию, все подготовительные работы должны быть закончены к 1 мая 1930 г. и к этому сроку должны приехать американцы, чтобы начать строительство самого завода.

От начала августа до начала февраля прошло шесть месяцев и за этот период выполнено всего лишь 30% всех работ. В течение остающихся трех месяцев необходимо выполнить 70% всех работ. Как мы видим, имеются все основания для того, чтобы поднять тревогу, чтобы привлечь внимание советской общественности к ходу работ на строительстве.

Для лучшей иллюстрации развертывания строительства на Нижегородском заводе приведем выдержки из довольно беспристрастного доклада члена правления ВАТО (автотракторное об'единение ВСНХ) тов. Чучина, производившего обследование завода 21—23 января.

„Начнем с тех работ,— говорит тов. Чучин,— с которыми особенно надо было спешить, имея в виду приближение зимы — земляные работы. Для устройства под'ездных дорог следовало построить различные железнодорожные пути, из которых один главный путь—16,3 *км.* В большей своей части пути укладываются без насыпи и выемок. Работу эту не форсируя можно было бы закончить в два месяца. В действительности она не закончена и по настоящее время, при чем и та часть, которая выполнена, носит совершенно незаконченный характер: насыпи не везде сделаны на проектную ширину, откосы не спланированы, и что особенно существенно, не сделаны кюветы в нулевых местах. Последнее обстоятельство имеет особое значение, так как при заболоченности окружающей местности отвод воды от полотна дороги совершенно необходим, а делать кюветы в мерзлой почве теперь или ранней весной, когда они особенно нужны, чрезвычайно дорого.

15 октября на постройке было около 400 землекопов и, казалось бы в виду приближения зимы кривая количества землекопов должна дальше сильно повышаться. На самом деле происходит как раз обратное: 1 ноября—около 200, 15—около 140, а затем медленное повышение и только к концу декабря она вновь подходит к цифре 15 октября".

Доклад тов. Чучина подробно перечисляет все то безобразное положение, в котором находится строительство. На строительстве нет достаточного количества материалов и инструментов: нет водопроводных труб, нет фасонных частей, насосов и т. д. В катастрофическом положении находится снабжение лесом, медленно развертываются работы по изготовлению бетонитов. На постройке острый недостаток не только в сложных и дорогих инструментах, но даже в самых простых: лопатах, ломах, шаблонах и т. д. На все вопли правление Металлстроя остается глухим.

Особенно глухо правление Металлстроя к обеспечению постройки техническим персоналом.

За январь на постройке не прибавилось ни одного инженера и даже техника. В настоящее время (на 23 января), в период развертывания работы, там имеется 17 инженеров, 29 техников и 53 десятника при 3108 рабочих. Количество совершенно недостаточное.

На постройке до последнего времени не было ни одного производственного совещания.

В заключение тов. Чучин настаивает на немедленных мерах по обеспечению нормального хода работ и требует, чтобы правление Металлстроя не маскировало препирательствами истинного положения дела, а давало фактические об'яснения непорядкам.

Автострой должен немедленно переехать в Нижний, а не руководить работой из Москвы.

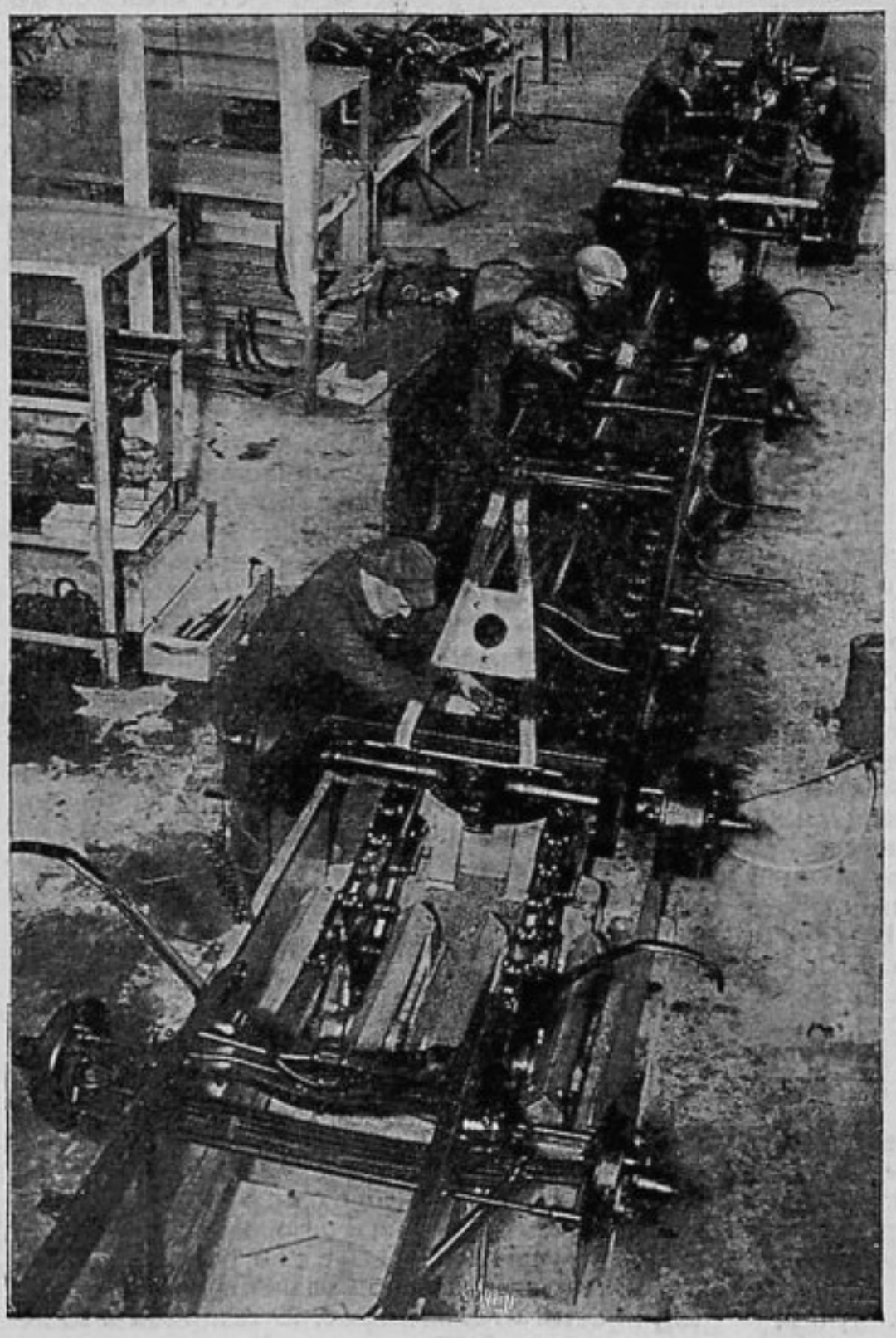
В сводке, печатаемой в этом номере, читатели увидят, что положение на автостроительстве за промежуток времени после обследования его тов. Чучиным не намного изменилось.

Какой же роковой червь подтачивает с первого дня наше молодое автостроительство?

С первых дней строительства в качестве неотразимого и страшного гостя присутствует хорошо знакомый старый советский враг — склока. Заказчиком автомобильного завода является Автострой, а подрядчиком — Металлстрой. С первого дня работы между ними пробежала черная кошка. Страницы наших специальных журналов и газет запестрели тревожными заголовками: „Грызня между Автостроем и Металлстроем", „На строительстве неблагополучно", „Строительные планы не выполняются", „Склока продолжается" и т. д.

Что же собой представляют Металлстрой и Автострой и почему они ссорятся?

Металлстрой — специальная организация, занимающаяся строительством металлургических заводов. Постройка автомобильного завода — всего лишь 40% планов строительства Металлстроя. Само собой разумеется, что правление Металлстроя уделяет строительству автозавода не более 40% своего внимания. А между тем строительство требует не 40, а 150% внимания. Жизнь показала, что преступная медленность в работе, проявлявшаяся на строительстве, зависела очевидно от внимания уделяемого ему, ибо когда общественность подняла тревогу за судьбы автостроения и Металлстрой подвергся энергичному напору и резкой критике, то в январе во время лютых морозов было выполнено работ больше, чем за все истекшее время.



1-й автосборочный завод в Нижнем-Новгороде б. „Гудок Октября". Работа на конвейере

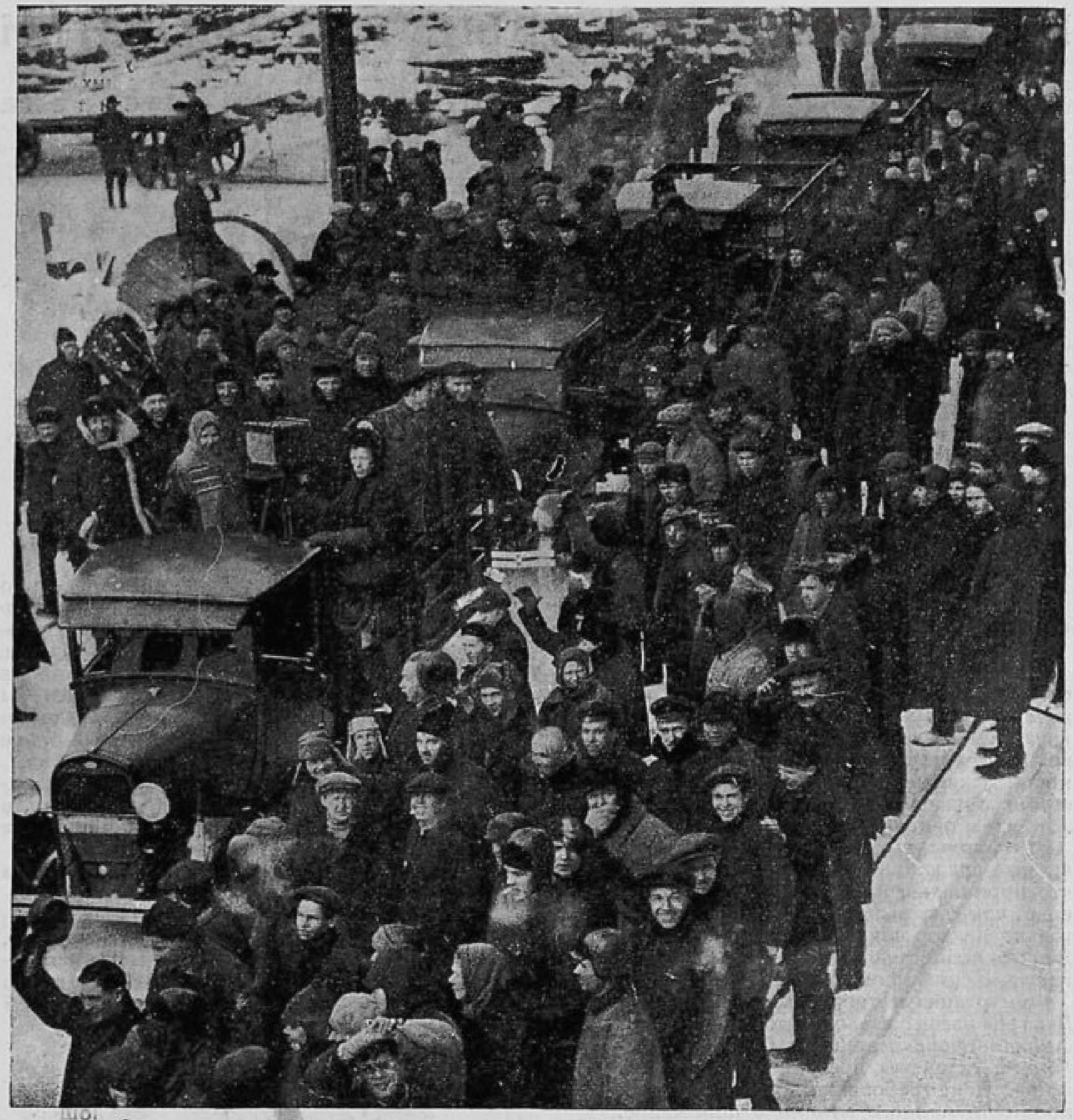
Автострой родился на свет с началом автостроения. Эта организация в будущем будет хозяином на выстроенном автомобильном заводе. И как будущий хозяин, она дала заказ „подрядчику" — Металлстрою построить для нее завод.

В теории все казалось правильным и логичным. На практике получилось далеко не так. Энергия руководителей Металлстроя и Автостроя с первых дней устремилась не столько на скорейшее окончание совместными усилиями подготовительных работ, сколько на подыскание поводов для взаимных обвинений и упреков.

В течение свыше 5 месяцев с момента начала постройки, договора, регулирующего взаимоотношения между Металлстроем и Автостроем не было и только в последние дни под артиллерийским обстрелом печати и нажимом ВАТО удалось заставить „противников" подписать договор.

Автострой до тех счастливых дней, когда будут выстроены заводы, взял на себя пока исключительно функции придирчивого критика и строгого прокурора. На вопрос одного из участников собрания в Автодоре, где разбиралась склока между Металлстроем и Автостроем, в чем заключаются сейчас функции Автостроя, зам. начальника Автостроя тов. Ценципер ответил не задумываясь: „Наши функции — это ругаться с Металлстроем".

За удовольствие наблюдать блестящие словесные турниры натре-



Встреча сормовцев с рабочими сборочного завода, приехавшими на собранных ими грузовиках

нировавшихся „бойцов" из Металлстроя и Автостроя, советское автостроение платит, однако, слишком дорогой ценой.

Основной порок нашего Автостроения—это двоевластие на строительстве и неумение наладить его организационную сторону.

Общество Автодор, об'единившее в своих рядах сотни тысяч трудящихся нашей страны и ставящее своей задачей содействие советскому автостроению, не могло и не может оставаться равнодушным к тому, что происходит на стройке. Информируя с первого дня через журнал „За Рулем" общественное мнение о ходе работ на строительстве, Автодор счел настоящий момент подходящим для вмешательства общественности. Центральный Совет создал, как уже сообщалось в „За Рулем", общественную бригаду помощи, которая всесторонне обследует положение дел на строительстве в Москве и на месте—в Нижнем.

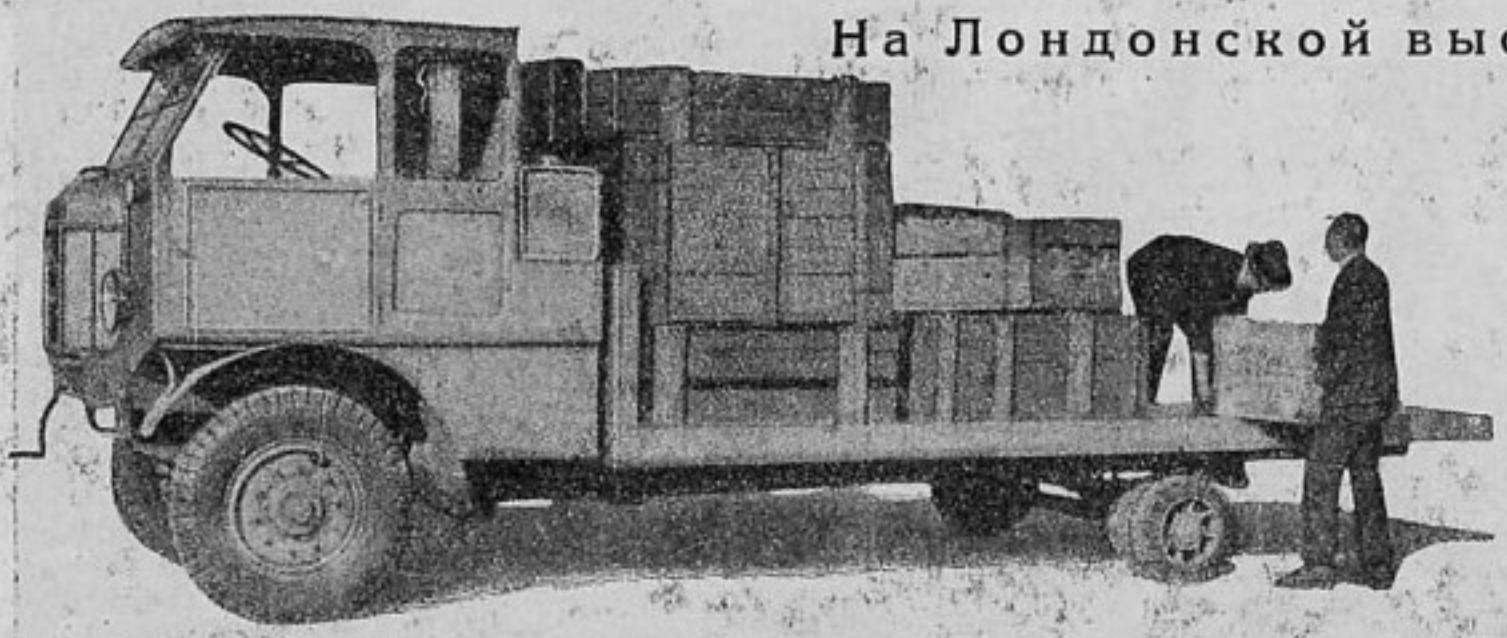
Мы не предвосхищаем сейчас выводов бригады, но считаем, что в первую очередь она должна предложить меры для изжития основного порока строительства—двоевластия. До тех пор, пока строительством будут управлять две организации, обе осуществляющие основное руководство из Москвы в Нижний по телеграфу и телефону, дерущиеся между собой, до тех пор шансы на решительный перелом в темпах строительства будут весьма невысоки.

Мы ждем авторитетных предложений бригады Автодора!

Н. Беляев

НОВЕЙШИЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

На Лондонской выставке



Новый грузовик с приводом на передние колеса, задняя ось которого снижена и центр тяжести машины таким путем опущен

АНГЛИЙСКАЯ автоиндустрия, уступающая американской по легковым машинам, является одной из передовых стран по грузовому автостроению.

Шестиколесные автомобили для бездорожья, сконструированные для английских войск, но неудовлетворявшие требованиям, два года назад занимали центральное место на выставках, а теперь совсем потеряли свою популярность. Исключение составляют машины „Армстронг Сидделей" и „Скаммель", конструкции которых и раньше были лучше других.

Эти фирмы выпускают машины, предназначенные для колоний. Остальные фирмы нашли, что нормальная шестиколесная машина в том виде, как она выпускается в Англии, пригодна только на хороших дорогах, и может удовлетворить полностью лишь быстрый и эластичный пассажирский транспорт.

Конструкция мотора совершенно изменилась. Два года назад казалось, что сильная шестицилиндровая машина с боковыми клапанами останется пределом достижения, но растущие требования, пред'являемые к мощности машины, изменили положение.

Достаточно обратить внимание на машины фирмы „Моррис" „Маудслей", „АЕС", „Вулкан" и „Коммер" с моторами мощностью от 7 до 8 л. с. и „Сэнбим" мощностью 140 — 145 л. с. при 2800 оборотах в минуту.

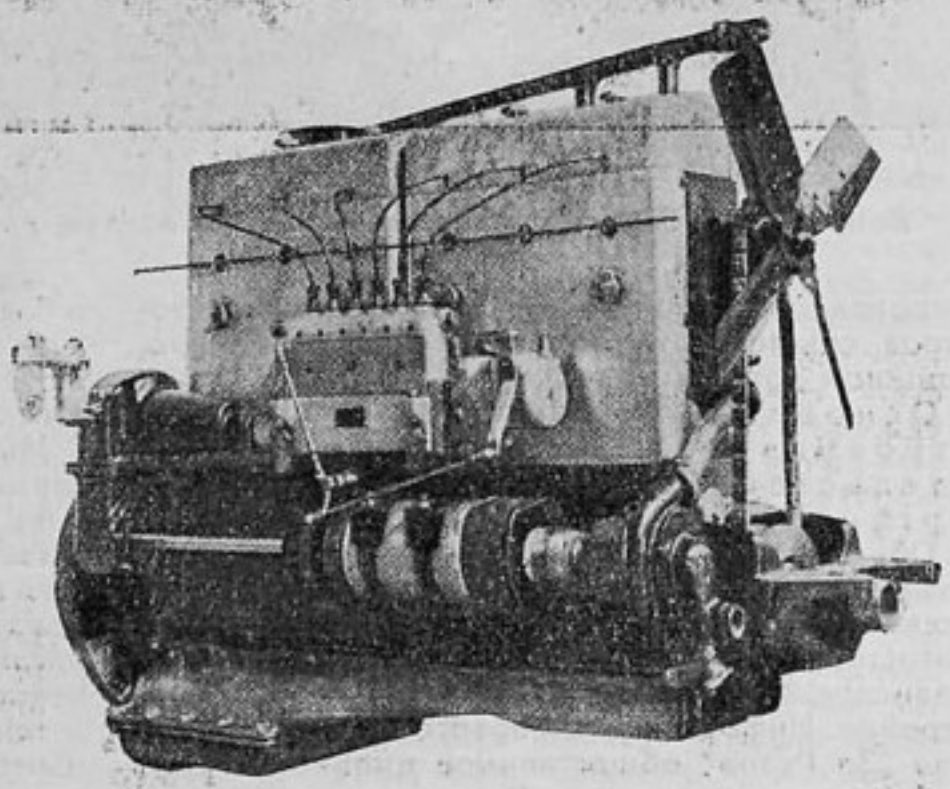
Эта высокая мощность достигнута особой конструкцией, называемой в Англии „высоколежащим кулачковым валом", и можно сказать что, в настоящее время — это „генеральная линия" наиболее передовых английских фирм.

Английские конструкторы применяют для своих моделей опыт и достижения строительства авиационных моторов.

Современный английский шестицилиндровый высокомощный мотор имеет коленчатый вал на семи подшипниках и поршни из легкого металла. Иногда шатуны также делаются из легкого металла, зажигание (у „Сэнбима") двойное. Важнейшим в новом моторостроении является то что конструкторы возвратились к теоретически наивыгоднейшему построению камеры сгорания в виде полушария со свечой на вершине. Внутренность камеры сгорания во избежание преждевременного воспламенения смеси от накала тщательно обрабатывают. При таком устройстве камеры сгорания достигается более высокая степень сжатия и экономия топлива.

В этих конструкциях, известных по авиационным моторам и моторам гоночных машин, в большинстве случаев клапаны помещаются косо или вертикально в крышке цилиндра. Тарелки клапанов выполнены соответственно в форме полушария, а иногда грибообразно.

Единственной возможностью привода подобных клапанов в многоцилиндровых моторах, являлось до сих пор верхнее расположение кулачкового вала, при котором открытие клапанов производилось непосредственным действием



Одна из последних новинок лондонской выставки — дизельмотор „Мерседес" в 70 л. с.

Паровой грузовик последней конструкции

кулачкового вала или с помощью промежуточных тяг. Такая конструкция имеет, однако, недостаток, который делает применение ее в грузовых автомобилях почти невозможным, т. к. при снятии крышки цилиндра необходимо разбирать привод кулачкового вала. Этот недостаток англичане устранили путем применения „высоколежащего кулачкового вала".

Кулачковый вал расположен не в картере и не над крышкой цилиндров, а сбоку блока, настолько близко к клапанам, что привод к ним может быть осуществлен небольшим коромыслом. При косом расположении клапанов приходится в этому случае устраивать два кулачковых вала, но это все таки компенсируется тем, что не приходится при снятии крышки цилиндров разбирать привод кулачкового вала.

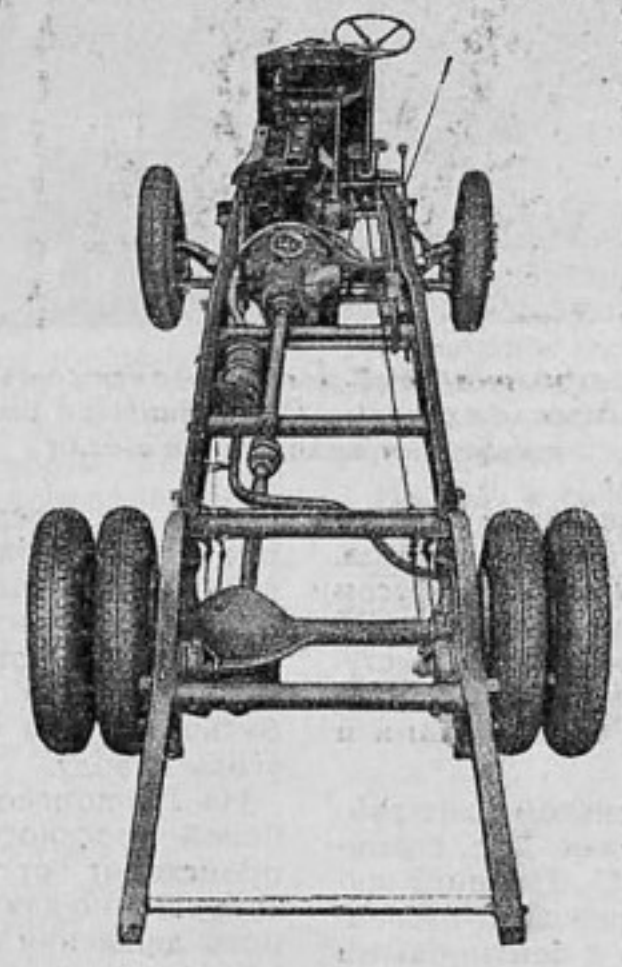
На последней выставке в Лондоне иностранцы имели только 22 места из 69. Из них 11 — Америка, 6 — Франция, остальные — Швейцария, Италия, Бельгия.

Большой успех имели фирмы „Даймлер Бенц", „Заурер", выставившие единственные на всей выставке три машины с нефтяными двигателями очень заинтересовавшие англичан.

В Англию в настоящее время ввозятся только небольшие грузовики и легковые машины американского и французского массового производства, конкурирующие с английскими фирмами легковых авто („Аустин", „Моррис", „Зингер", „Стар" и т. д.)

Итальянский „Фиат" и бельгийская „Минерва" занимают в Англии такое же положение по импорту, как французские „Рено" и „Ситроен".

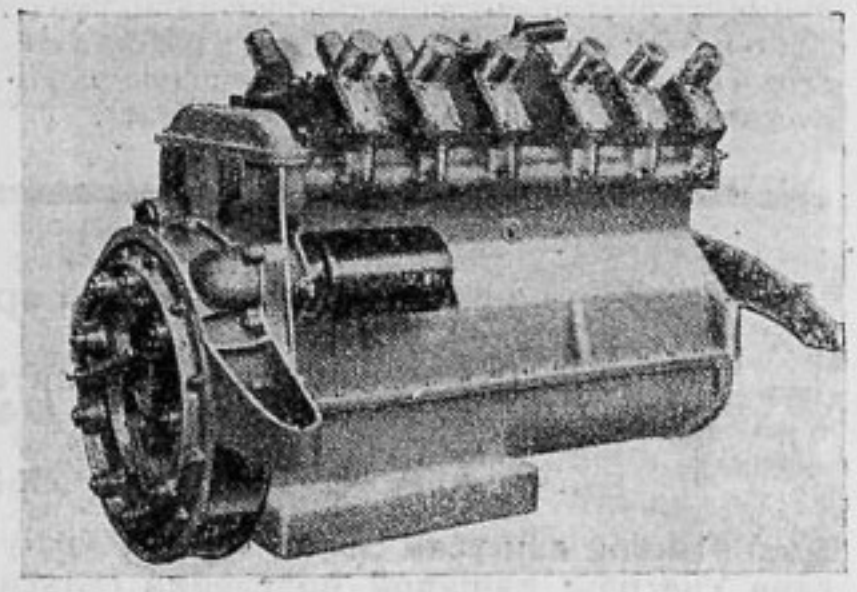
Выпуск грузовых автомобилей в Англии ограничен законом значительно меньше, чем, например, в Германии. В то время как в Германии после нескольких лет дебатов решаются увеличить грузоподъемность на $1^1/_2$ *m*, Англия далеко уходит вперед. Здесь грузоподъемность достигает у машин с двумя осями 12 *m* (4 *m* спереди и 8 сзади), а для трехосных—19 *m* (4 *m* спереди и приблизительно по $7^1/_2$ сзади на каждую ось). Высшая скорость — 12 анг. миль в час для машин со сплошными шинами и 20 англ. миль в час для машин с пневматиками. В Англии имеет больше смысла выпускать двухосные грузовики, так как при высоко расположенной грузовой поверхности ширина колеи не играет никакой роли, и груз в 6·7 *m* легко поднимается двухосной машиной. Шестиколесные машины на идущих друг за другом пневматиках применяются исключительно для пассажирского транспорта, часто в виде двухэтажных омнибусов, в то время как загородные омнибусы по большей части двухосные.



Английское грузовое шасси с трансмиссией сбоку рамы

Привод на передние колеса имеется в Англии только у одной фирмы „F. W. D.", выпускающей машины с приводом на все четыре колеса. Интересно то, что она, подобно французской фирме „Латиль", выпускает машины без двойного кардана для переднего привода. Наибольшее преимущество привода на передние колеса в грузовике, состоящее в том, что можно сменять весь приводной аггрегат — не использовано фирмой. В противоположность этому „Моррис" выпускает свою новую машину с задним приводом такой конструкции, что радиатор, мотор и коробка скоростей могут быть просто вынуты из рамы и заменены, благодаря чему исчезает главное преимущество переднего привода для грузовиков, работающих на больших расстояниях.

Английская омнибусная индустрия осуществляет низколежащие машины, для чего вся трансмиссия сдвинута в сторону, где она, будучи расположена под сиденьем пассажиров, не мешает низкому положению всего кузова. При современной значительной ширине колеи, двухэтажные омнибусы могут быть наклонены до 45%, не опрокидываясь. Рама у современных английских грузовиков находится сзади мотора глубоко загнута к низу (у фирмы „Карье и Бристоль" она проведена под и над задней осью,



Мотор „Модслей" с „высоколежащими" валиками

так что нижний загиб оказывается весьма низким. Почти у всех машин предусмотрена центральная смазка и тормоз-сэрво, который преимущественно выполняется как вакуум-тормоз, например фирмы „Клейтон-Дэвандер." Для экономии места, водитель помещается спереди справа возле мотора так что и все вспомогательные приборы находятся там же. Это однако не всегда оказывается удобным для шофера.

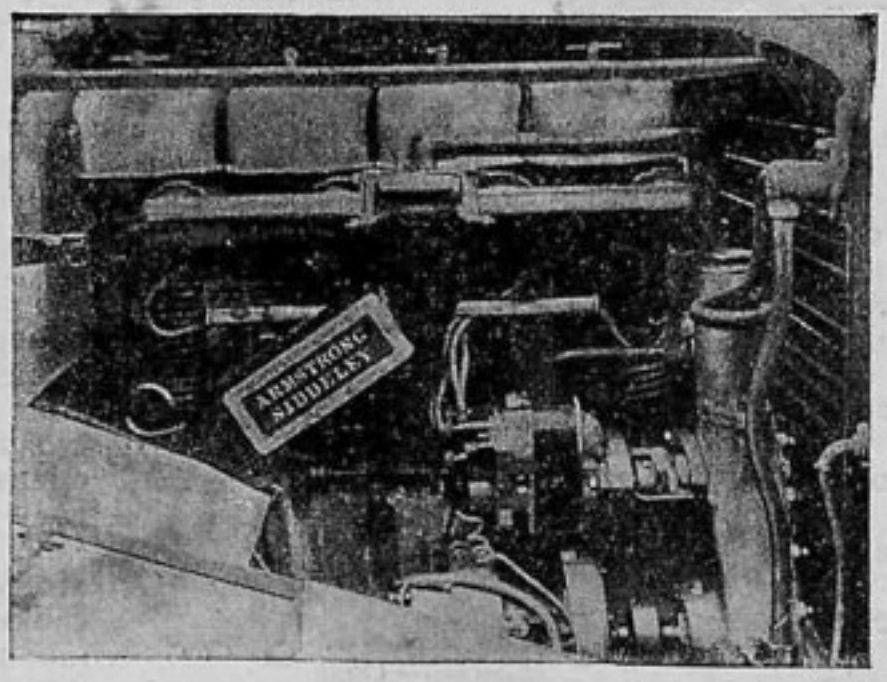
Огромная взаимная конкуренция фирм заставляет предпринимателей усердно заботиться как о внешнем виде автобусов, так и о их внутреннем комфорте и благоустройстве. Все без исключения машины снабжены подвижной крышей. Фирма „Вилоубрук" превзошла остальные. Кроме устройства кухни и туалетной комнаты она установила в машине... рояль для дорожного развлечения пассажиров.

Отбросив в сторону это перебарщивание, можно в уверенностью сказать, что конструкторам легковых машин есть чему поучиться у конструкторов омнибусов.

Так, напр., последние придают омнибусам совершенно гладкую, как с боков, так и сзади, поверхность Даже дверные ручки не выступают. Сравнение далеко не в пользу легковых автомобилей с их подножками, багажниками и запасными колесами.

Четыре фирмы в Англии с успехом конструируют электромоторные установки. Две специально электрические —„Рансом", „Бритиш Электрик" и „Гюи" и „Бристоль", прежде выпускавшие грузовики исключительно с бензиновыми двигателями. Задача разрешается правильным путем. Удаляют радиатор и бензиновый мотор и устанавливают взамен сильный электромотор в 80 л. с. перед карданным валом с прибавлением необходимых регуляторов. Город Вольвергэметон целиком перешел на этот вид транспорта и осуществляет его весьма успешно, применяя двухэтажные шестиколесные машины.

Комбинированные бензиноэлектрические двигатели специально выпускает только фирма „Тиллинг-Стэвенс".



Четырехцилиндровый мотор «Армстронг» с воздушным охлаждением. От радиатора отходит труба для охлаждения масла

В то время как при конструировании электромоторных автомобилей применяются все современные технические достижения, поражает отсталость Англии в области выпуска паровых двигателей. В котельной установке и моторе, правда, применяются все современные технические достижения, но трансмиссия совсем еще примитивна. Казалось бы, учитывая все преимущества парового двигателя (дешевизну, прочность и эластичность), легко связать его с современным шасси. Но вместо этого все четыре фирмы паровых двигателей („Сентинель", „Фоден", „Гаррет" и „Поркшир"(выпускают их с длинными открытыми цепями, соединяя даже в шестиколесных машинах обе задние оси открыто лежащими роликовыми цепями. Появление такого парового грузовика на улице сопровождается адским шумом, кряхтением, прыганьем по мостовой и огромным плотным облаком пара, выходящим из предохранительного клапана. Это тем более странно, что идея прекрасна, а горючее в избытке имеется в Англии.

Отдельного изучения требует вопрос об обслуживании котла, нуждающегося в самостоятельной топке и вытекающая отсюда задача большого веса установки, потребляющей сразу уголь и воду.

На Лондонской выставке легковых автомобилей бросалось в глаза отсутствие такси. Это происходит от того, что современные шасси совершенно для них не подходят. Законы уличного движения для такси в Лондоне так своеобразны, что для них применимы только старомодные, высокие и короткие машины.

Для карет скорой помощи также не применяют обыкновенных шасси из-за их высоколежащего центра тяжести. Медицинское ведомство вместе с фирмой „Дю-Кросс" проектирует выпуск санитарной машины с лежащим сбоку приводом на заднюю ось и специальной широкой рамой, которая должна быть очень удобной для перевозки больных.

А. Б.

В ближайшее время рассылаются первые три выпуска „Библиот. „За Рулем":

Вып. 1—2. **М. А. Дьяков „Практическое руководство по управлению и уходу за „Фордом А" и „АА".**

Вып 3. **Инж. С. Н. Тагер. „Применение автомобиля в народном хозяйстве.**

Дальнейшие выпуски „Библиотеки „За Рулем": **инж. К. Купреянов—„Новые американские способы дешевой постройки сельских дорог" и Л. Выгодский—„Автомобилизм в Америке" находятся в печати** и будут рассылаться с ближайшими №№ журнала

НА ПОМОЩЬ ПИОНЕРОРГАНИЗАЦИИ!*

Волна детской инициативы вокруг нашего общества вылилась в организацию групп юных друзей Автодора, кружков юных автомобилистов, дорожных детских дружин и т. д. Организуются они при школах и пионеротрядах.

Некоторые принципиальные вопросы будут разрешаться на всероссийском с'езде общества. Остановимся здесь на наиболее важных и спорных.

Кого обслуживать? Общество обязано обслуживать самые широкие детские массы независимо от их принадлежности к обществу. Это отнюдь не исключает необходимости создания детского актива, на который Автодор в своей работе мог бы опираться. Нельзя разбрасываться и в отношении возраста. Опыт многолетней внешкольной работы показал, что основная масса детворы, способная участвовать в социалистическом строительстве, но сохраняющая свои особенности — в возрасте от 10 до 16 лет.

По отношению к юношеству свыше 16 ти лет общество должно подойти с формами и методами работы, применяемыми к взрослым, — принимая их в полноправные члены общества. Ссылка на конституцию, по которой полноправными считаются граждане достигшие 18-летнего возраста, является формальной и не выдерживающей критики, ибо у нас чрезвычайно большая прослойка юношества от 16 до 18 лет — члены профсоюзов, не мало секретарей комсомольских ячеек в деревнях и, наконец, есть в этом возрасте и члены партии. Не давать им возможности принимать равное участие в работе общества было бы грубой ошибкой. Приравнивать этот возраст к детскому, особенно по отношению к крестьянскому населению, было бы смешно Это подкрепляется необходимостью вести работу среди детей через пионерскую организацию и их систему, об'единяющую возраст от 10 до 16 лет. При таком разрешении вопроса мы сможем создать большую сеть школьных коллективов.

Вести ли работу самостоятельно или через пионерскую организацию? Пионерской организации принадлежит опыт наиболее правильного соединения внешкольного воспитания детей с задачами подготовки нового человека для социалистического строительства. Проводя всю работу через пионерскую организацию, используя ее методы и систему, мы добьемся наибольшего эффекта. Если эту работу вести самостоятельно, мы не избежим возможных политических ошибок.

Пионерская организация должна перестроить свою работу, чтобы суметь обслужить детские интересы во всех направлениях, в частности в вопросах автодорожных, и взять на себя организацию широчайших масс детворы на помощь обществу. Обществу необходимо оказать этому начинанию реальную поддержку. Эта установка вполне соответствует постановлению ЦК партии по итогам слета.

Оставаясь сторонниками организации групп юных друзей и детских кружков, мы должны и эту работу продвигать через пионер-организацию, оставляя за ней руководящую роль.

Нужны ли членские билеты и взносы? При разрешении этих основных вопросов теряет свою актуальность вопрос о книжке и членском взносе. Имея много билетов различных добровольных обществ, дети уже не чувствуют их организующего значения, что достаточно ярко сказалось и на взрослом населении. Эти вопросы должны быть обсуждены и разрешены в плоскости более правильного подхода к детской психологии, не забывая о необходимости ведения учета.

На ряду с созданием детских секций при отделениях нашего общества, мы обязаны четко сказать о помощи, которая должна быть оказана пионерорганизации, начиная от коллективов и кончая Центральным Советом. Наши

предложения сводятся к тому, чтобы с'езд зафиксировал: а) не менее 2% от средств, собираемых ЦС и местными отделениями, были даны на работу с детьми; б) все имущество общества и технические силы в пропорции 20% (из 5 дней — 1 день) должны быть даны на обслуживание пионеров, детских кружков и групп ЮДА. Только при этих условиях общество правильно и широко использует детскую инициативу и детское творчество в области подготовки широких слоев населения к автомобилизации нашей страны.

Блюм

---

* В порядке обсуждения.

Мих. ПРЕЗЕНТ

ПРЕКРАСНЫЕ ШОССЕ и НЕКЛАССИФИЦИРОВАННАЯ ГРЯЗЬ

Печатаемая заметка является переработанным переводом статьи еженедельного автомобильного обозревателя „Нью-Йорк— Таймс" Дугэмса Спиринга, и очень показательна в том смысле, что разбивает укоренившееся у нас представление об американских дорогах, как об идеальных шоссе, пересекающих Соединенные Штаты во всех направлениях.

Как увидит читатель, на ряду с действительно превосходными шоссе в САСШ есть еще очень много дорог, напоминающих „рассейскую" действительность. И если сегодня СССР по протяжению дорог, покрытых твердой одеждой, стоит после Соединенных Штатов на девятом месте, отставая в этом отношении даже от маленькой Норвегии, то вскоре статистические справочники всего мира должны будут изменить застоявшиеся показатели нищенского состояния дорог и автомобильного парка Советского Союза

В КОНЦЕ пр. года в Нью-Йорк вернулась автомобильная экспедиция из 15 машин, отправившихся в январе 1929 г. в путешествие по всем штатам Северной Америки. Экспедиция возглавлялась лейтенантом Шеффером и покрыла в общем 48000 *км*, из которых 37000—по шоссе. Автомобили прошли 47 штатов и посетили 205 крупных городов страны.

Главной целью экспедиции Шеффера было испытать шины и выяснить состояние дорог.

Большая часть пути экспедиция прошла, как это неожиданно оказалось, по шоссе с неровной поверхностью. Из 36000 *км* шоссе только 21000 *км* покрыты той или иной одеждой. Из них 7000 *км* были покрыты гравием, 4000 — щебнем, 2000—песком, 1400 — глиной, а остальные дороги представляли собой,— как пишет в своем отчете Шеффер,—„неклассифицированную грязь". На протяжении 900 *км* пришлось надевать цепи на колеса.

Отчет является обвинением „нации в целом" в неумении поднять ее дорожностроительную программу до уровня, который требуется широко развивающимся автомобилизмом. „Страна, в которой невозможно проехать к главным городам, без того чтобы не пропутешествовать через тысячи миль гравия, щебня, песка, глины и грязи,—такая страна не готова для современного автомобиля".

Нужда Соединенных Штатов в хороших дорогах, оказывается, в достаточной степени велика. Это подчеркнуто и в декларации Американской ассоциации мотористов, которая указала, что 16 штатов, несмотря на насущную нужду в хороших шоссе, в 1929 г. сократили свою дорожностроительную программу. Официальные цифры дорожных департаментов показывают, что эти 16 штатов тратят в 1929 г. на дорожное строительство меньше, чем в 1928 г. Заметим, что в большинстве штатов, урезавших расходы на дорожное строительство, увеличен так называемый газолиновый налог, который предназначен на расширение дорожного дела.

Возможно, что в некоторых из этих штатов завершение широкой дорожностроительной программы оправдывает некоторую урезку расходов, как например в Северной Каролине и в Иллинойсе, где, по отчету Шеффера, за последние несколько лет много километров покрыто твердой одеждой. Но едва ли такое положенке наблюдается в остальных названных штатах.

В отчете Шеффер указывает, что он нашел центральные и центрально-западные районы страны менее замощенными, чем побережья Атлантического и Тихого океанов.

В то время как одни штаты отстают в дорожном строительстве, другие быстро идут вперед. Десять штатов увеличили расходы на дорожное дело в 1929 г. больше, чем на 25% по сравнению с прошлым годом. Все это показывает, что строительство дорог в СШ происходит неравномерно. Это зависит, конечно, от местных условий. Но автомобиль — машина не местного значения. Границы штатов для нее ничего не значат. Автомобили — легковые, грузовые, автобусы, перевозящие людей и грузы „всей нации", нуждаются в „национальных" (государственных) междуштатных дорогах.

Налицо должна быть возможность пересечь страну вдоль и поперек, не покидая шоссе с твердой поверхностью. Этот лозунг, который с успехом мог быть провозглашен и в Советском Союзе, оказывается, выдвигается как ближайшая задача для такой шагнувшей вперед в дорожном и автомобильном строительстве страны, как Соединенные Штаты.

Несоответствие состояния шоссейных дорог и автомобилизма в СШ в отчете лейт. Шеффера подчеркнуто очень ярко.

— Десять лет тому назад, все же—говорит он,— такая поездка, какую мы теперь закончили, была бы, однако, почти невозможна.

Экспедиция Шеффера была укомплектована средними автомобилями, на 90% составленными из американских марок. Моторы работали почти без всяких перебоев, и шины проделали путь в 48000 *км* без серьезных потрясений.

— Но десять лет тому назад,—указывает Шеффер,— экспедиция должна была иметь в своем составе столько же механиков, сколько и шоферов, а покрышки, которые максимально проделывали путь в 7500 *км*, считались хорошими. Этого мы все же достигли за десять лет в нашем дорожном строительстве.

КОЛОНКИ, КОТОРЫМИ нас СНАБЖАЮТ...

У НАС в СССР при скромном пока количестве автомашин в 18 079 шт. и 7 341 мотоциклов имеется чересчур скромное количество бензиновых колонок — всего 10 шт. Это составляет нагрузку на колонку в 1807 автомашин и 734 мотоцикла. При этом 8 колонок стоят в Москве и Ленинграде, где сконцентрировано 7654 машины и 3575 мотоциклов; следовательно по Москве и Ленинграду нагрузка составляет 957 машин и 447 мотоциклов на одну колонку.

В САСШ при 24 500 000 автомашин и 117165 мотоциклов имеется 75 000 бензиновых колонок [1]) и бензиноналивных станций (без мелких складов); это составляет на одну колонку нагрузку в 325 автомашин и менее двух мотоциклов.

Из этого мы видим, что даже скромное количество наших машин мы обслуживаем много хуже, чем следует.

Несмотря на недостаточное и плохое обслуживание автомашин, Нефтесиндикат (ныне Управление Союзнефти) не особенно торопится с организацией сети бензиноколонок.

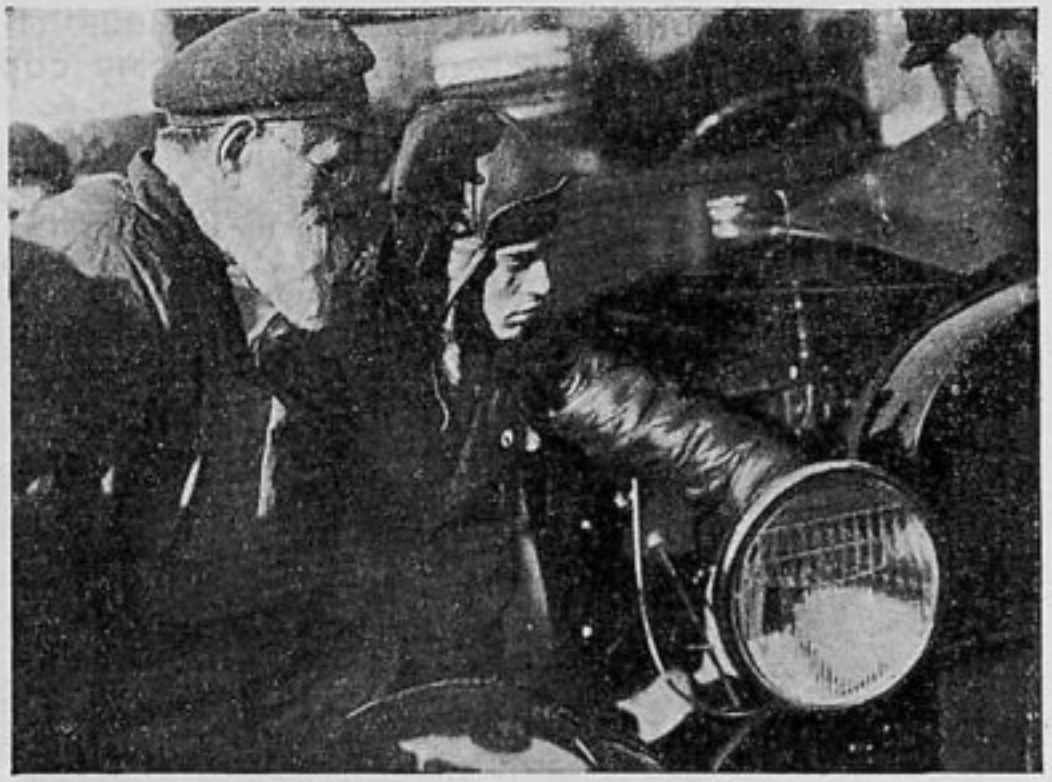
В Нижнем-Новгороде на первое время нужна одна бензиновая колонка, причем ее следовало установить до момента оборудования завода б. „Гудок Октября“ по сборке автомашин. По этому поводу ведется переписка между Нижегородским районом и Нефтесиндикатом уже пять месяцев, однако, до сих пор колонка не получена, хотя восемь колонок прибыло в Москву и лежат на материальном складе в ящиках вот уже четыре месяца. Заготовительная часть Нефтесиндиката не может раскачаться и разослать эти колонки, якобы потому, что „некому их разобрать“. Чертежи на колонку также до сих пор не посланы, хотя их неоднократно просили из Нижнего для ознакомления и своевременной заготовки материалов, необходимых для установки колонки.

На настоятельные требования сообщили наконец, что эти чертежи еще не получены из Берлина и их „на-днях“ запросили, в то время как колонки давно уже лежат на складе.

Важен не только вопрос о своевременной организации сети бензиноколонок и о внимательном отношении к этому делу. Вопрос о системе бензиноколонок является не менее важным.

В Америке бензиновая колонка отпускает бензин, накачивая его мотором или компрессором. У этой же колонки можно получить свежую воду, наливая ее в радиатор при помощи резинового рукава. Малым компрессором нагнетают воздух в камеры шин. Наконец, здесь же можно купить автомобильное масло.

В наших колонках, купленных Нефтесиндикатом за границей, кроме бензина ничего получить нельзя, да и бензин накачивают ручным насосом.



„Хороша машина“! Старый рабочий-сормович знакомится с устройством советского „Форда“ Фото А. Шайхета

Бензиновые колонки мы покупаем в Германии и Англии. В Москве стоят колонки систем „Sattan“ и „Mak“, т.-е. систем наиболее отсталых. Вновь купленные колонки, лежащие на складе, также с ручными насосами системы „Zalskotten“.

Начав организовывать сеть бензиноколонок, мы почему-то покупаем колонки плохих систем с ручными насосами, уже отмирающими на Западе и в Америке, в то время как можем и должны покупать бензиноколонки лучших систем со всеми новейшими усовершенствованиями. Зачем нам проходить в этом деле всю историю, уже пройденную на Западе и в Америке? — Это совершенно непроизводительный расход.

Автодоровской общественности и Центральному Совету Автодора надо этим вопросом основательно заняться.

В дальнейшем нужно покупать колонки последних наиболее усовершенствованных конструкций и прекратить совершенно покупку старых неудобных колонок с ручными насосами, которые нам сбывают заграничные фирмы как ненужный и отживший для них хлам.

Покупку колонок устаревших систем, а также с ручными насосами Автодор должен со своей стороны воспретить.

Еще лучше будет, если Автодор поможет наладить изготовление бензиновых колонок, в СССР. Ведь в конце-концов мы изготовляем и более сложные машины.

С. Ш.

Нижний-Новгород

---

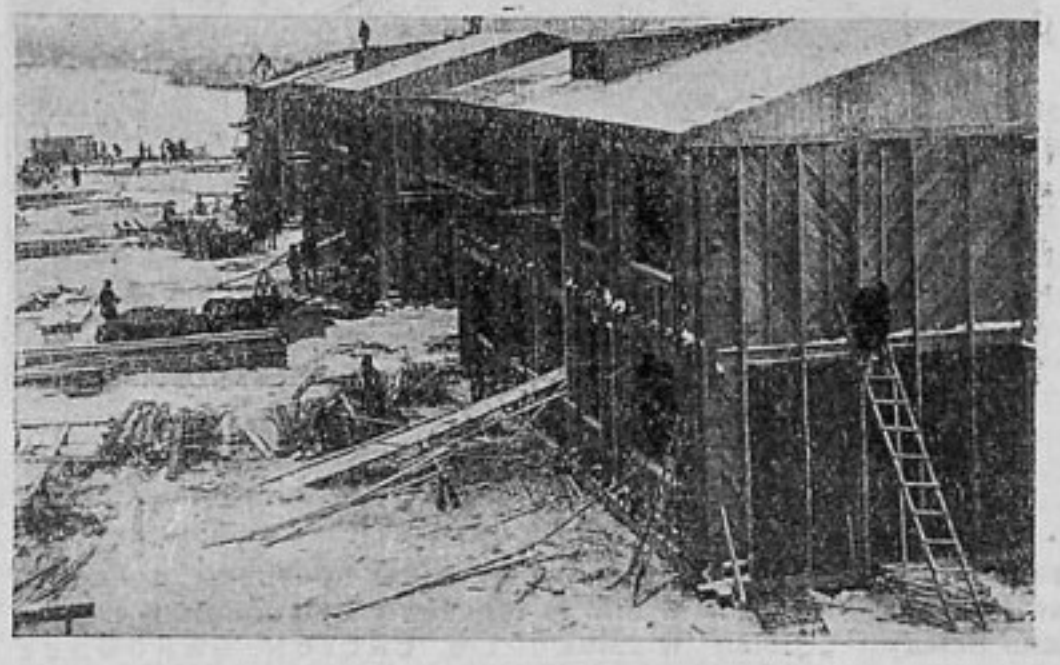
[1]) Данные о количестве автомашин взяты по „Справочной книге автодоровца“, а данные о колонках в Америке по книге С. А. Вышетравского „Американский автомобилизм“

НА ФРОНТЕ АВТОСТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка шестнадцатая

С помощью прессы добились некоторого перелома. — В январе местами выстроили больше, чем за все время. — Строительство развернулось целым фронтом, но возникло новое зло: прогулы, пьянство, хулиганство. Из 4½ тысяч рабочих только 300 ударников. Остальные вместе с техническим персоналом равнодушны к социалистическому соревнованию

ФИРМА „Остин-Компани" одновременно с разработкой строительных чертежей намечает закупить оборудование для механизации строительных работ по Нижегородскому автозаводу. Инженеры фирмы для руководства строительством должны прибыть в СССР не позднее марта.



Автозавод в Н.-Новгороде. Постройка временных домов для американских специалистов

В развитии темпов работ имеется большое запоздание, что отразилось, главным образом, на медленной постройке рабочих жилищ и на укладке железнодорожных веток.

В январе произошел сдвиг; число рабочих увеличилось против декабря втрое, а по об'ему работ сделано до 40% всего плана. Однако, этого перелома далеко недостаточно.

По данным технадзора Автостроя по группе зданий и складов взятые темпы удовлетворительны, а по группе транспорта попрежнему недостаточны. Пожарное депо и почтово-телеграфная контора сделаны на 25%. Дом организаций сделан лишь на 5%. Пять американских коттеджей выстроены на 45%. Дом „Остин-Компани" (двухэтажный) — на 35%. Шесть двухэтажных домов для Автостроя и Металлстроя сооружены на 35%. В восточном поселке общежитие для служащих сделано на 60%. Столовая на 400 человек заканчивается. Баня и прачечная сооружены на половину. Проходной пункт близок к окончанию. Амбулатория сделана на 55%. С бараками для рабочих полу-постоянного типа попрежнему плохо: в восточном поселке сооружен лишь один барак, а остальные 8 бараков — на 20%. В западном поселке 6 бараков сделаны также на 20%.

Период наступивших морозов отражается на темпе работ: производительность труда рабочих ниже нормальной; продолжительность рабочего дня сокращена по требованию рабочкома строительства. Количество вынужденных простоев увеличивается: рабочий день начинается не с 8, а с 10 — 11 часов.

Нормально производятся работы лишь в защищенных зданиях.

Работы на ж.-д. ветках (земляные на гаваньской и балластировка на главном пути) проходят менее интесивно; вынужденные простои, мерзлота грунта и баласта, пониженный размер средней дневной выработки, а следовательно и зарплаты, доходящей до 1 р. 50 к. за 8-часовой рабочий день. Наблюдаются случаи ухода с работы целых артелей, вследствие чего на карьерах работа стала производиться не в три смены, а в одну. На лесосушке завода "Новая Сосна" работа попрежнему идет в одну смену; калорифер на месте не собирается, и постройка деревообделочной мастерской не начата.

С транспортом положение остается напряженным. Главный ж.-д. путь до Доскино проложен на 80%, а ж.-д. путь в гавань на 45%. Сооружение подсобных мастерских: сушилка при заводе „Новая Сосна" — на 78%, кузница — на 80%, слесарная мастерская — на 55% и кровельная — на 100%.

* * *

В бытовом отношении на строительстве еще очень мало сделано. Из 4300 рабочих в социалистическом соревновании принимают участие лишь 314 чел. Воспитательной работы с ударниками не ведется, новым методам их никто не учит. Профсоюзы не раскачались, а между тем работы для них непочатый край.

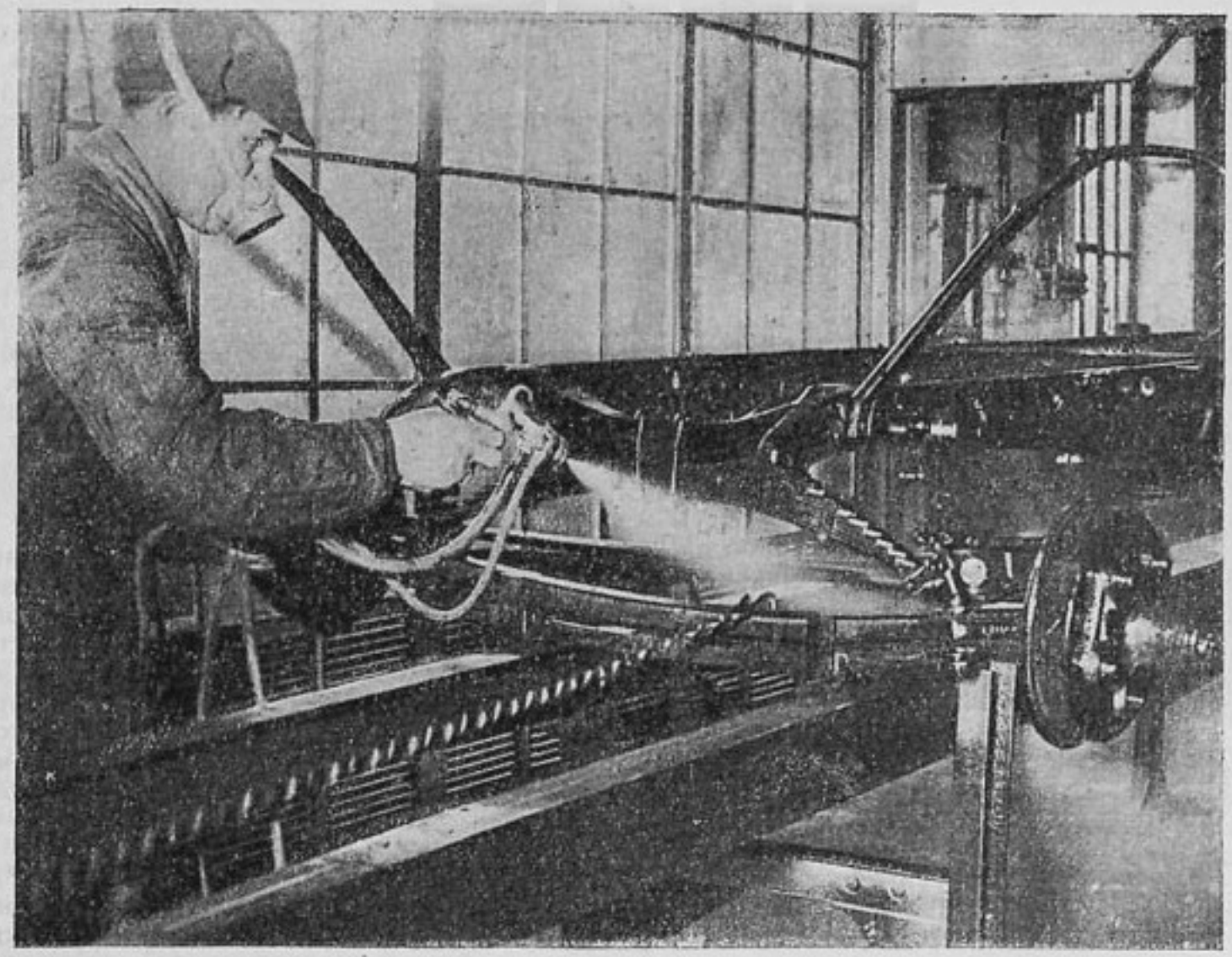
Очень часто на производство рабочие являются в пьяном виде и хулиганят. Среди рабочих развит антисемитизм.

При заводе строится социалистический городок. Но о новом быте никто не думает — новый город строится без всякого плана. Пока

же рабочие обедают в недопустимых условиях, так как столовая ЦРК очень тесная и помещается в худом сарае. Рабочие, как правило, обедают стоя или даже сидя на полу. Недоброкачественность обедов принимает хронический характер, так что рабочие перестали жаловаться — все равно безуспешно.

Для десятников построили тесовые будки с печами за несколько километров от места установки. Во время перевозки будки разбились и теперь их ремонтируют. Будки для американского поселка построены также вдали, при перевозке и их разрушили, и рабочие недоумевающе спрашивают: что это — головотяпство или вредительство?

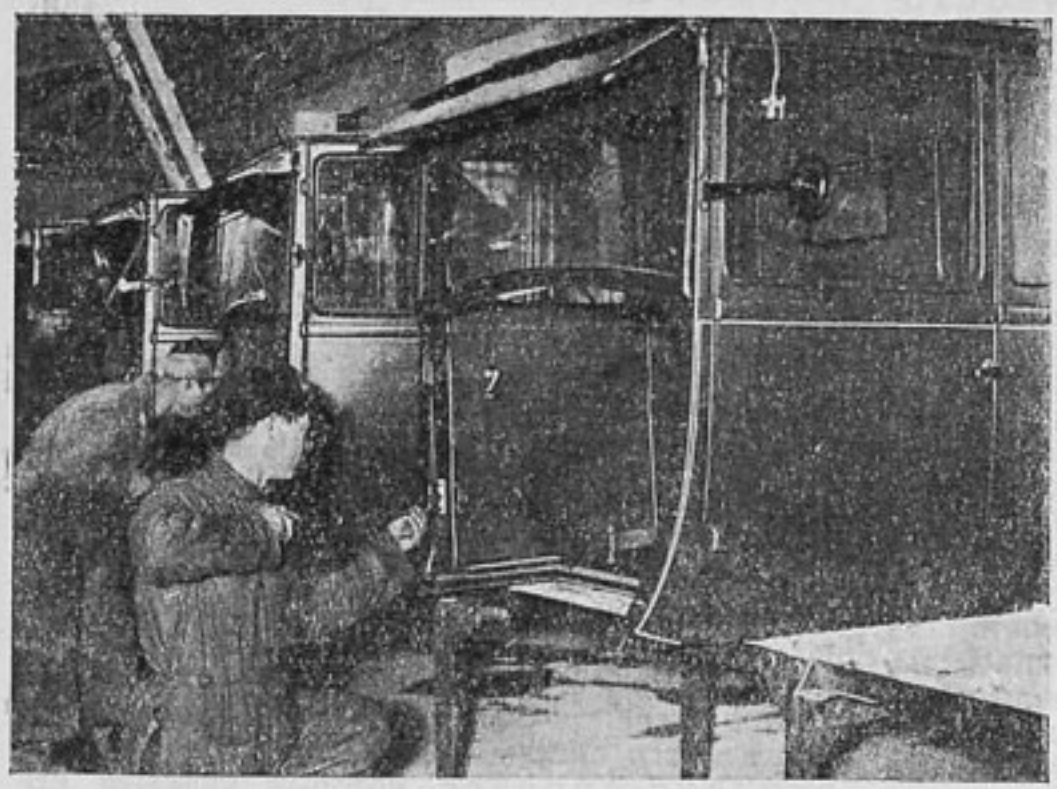
Материалы расходуются хищнически, строят без чертежей, рабочие рубят хорошие ценные доски для костров и отопления бараков. Таково отношение к материалам.



1-й автосборочный завод. Окраска под давлением шасси грузового „Форда"

* * *

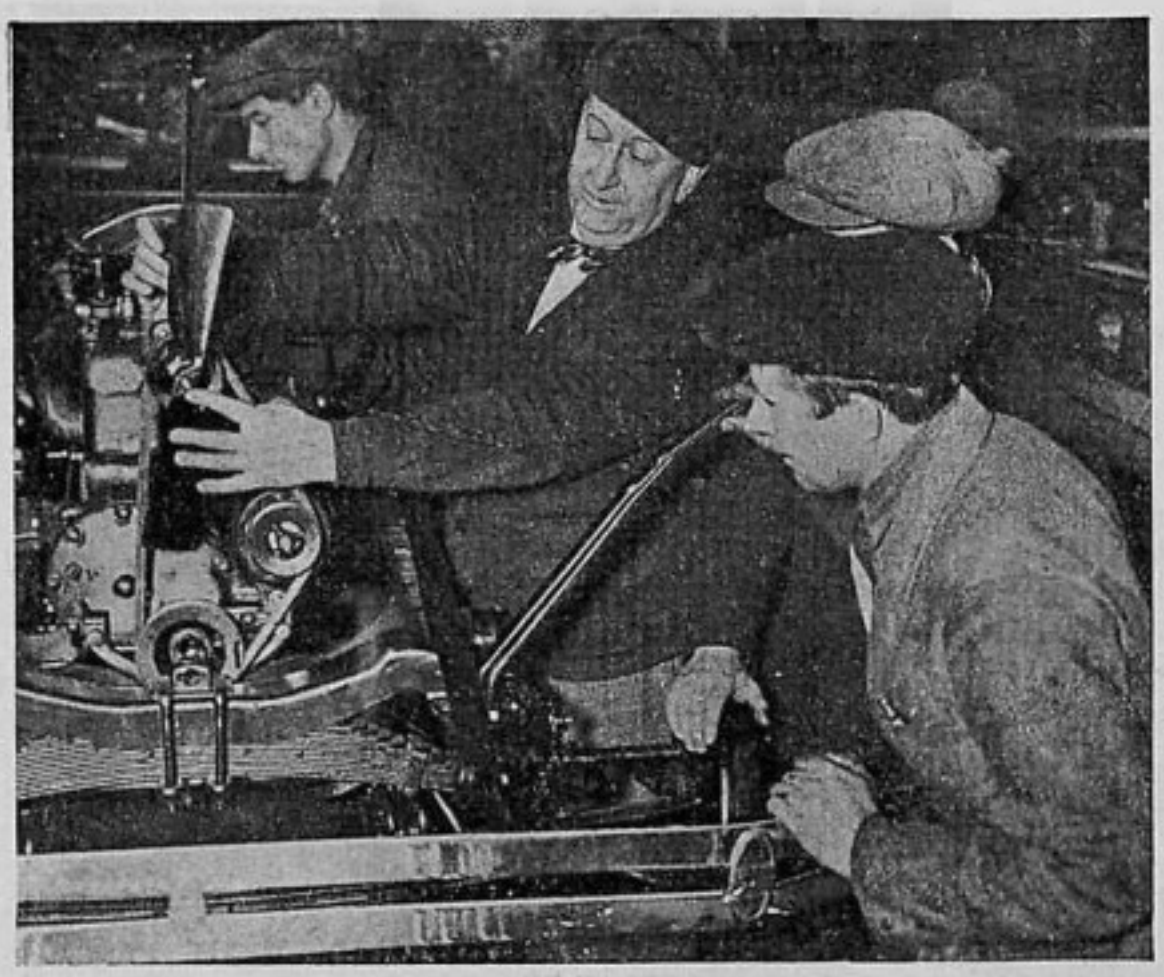
Чтобы начать основное строительство с 1 мая, нужно приготовить помещение для 10 тысяч рабочих, обеспечив их необходимыми сооружениями культурно-бытового назначения. Надо уложить 38,5 *км* широколейных ж.-д. путей и 15 *км* узколейки для приемки и развозки 15 тысяч вагонов строительных материалов; построить для приемки приходящих водою грузов оборудованные пристани, склады и мастерские, кузнечнослесарную и др. общим об'емом до 100 тыс. куб. *м*.



1-й автосборочный завод. Собирают кузовы „Фордов"

Первый квартал с 1 октября 1929 г. по 15 января 1930 г. дал сильное отставание работ по всем направлениям. Теперь добились общими усилиями и с помощью прессы перелома на работах по постройке зданий и складов. Количество выстроенного в январе больше, чем за все предыдущее время.

Самым слабым местом строительства является постройка ж.-д. путей. В первом квартале земляные работы основной линии „Двигатель Революции" — Доскино велись недопустимо медленно. Также медленно велись работы и в январе (постройка двух мостиков, земляные работы и баластировка). Главная линия опаздывает против плана на 3 месяца.



1-й автосборочный завод. Американский инженер инструктирует наших рабочих по работе на конвейере

Все усилия необходимо бросить на скорейшее ее окончание. Лучшие рабочие-ударники должны взяться за это дело.

Об'ездные пути на ст. Доскино и раз'езд 11 *км* (первая часть северного пути) должны быть начаты немедленно после смычки главного пути и вестись ударным способом. Работы по оборудованию лесосушки на „Новой Сосне" нужно вести в три смены. Лесосушка должна быть окончена к 15 марта полностью, тем более, что для этого имеются все возможности.

На постройку бетонитового завода и деревообделочной необходимо обратить, наконец, серьезное внимание. Работы эти должны были быть начаты 1 февраля. Получение основных материалов (кирпича, леса, цемента, камня, гравия) еще не обеспечено. Подписанные договоры реализируются слабо. Необходимы энергичные меры воздействия и рассылка „толкачей", чтобы торопить отгрузку. Строительные материалы, особенно лес, должны расходоваться с непременной сортировкой и наиболее экономно, чего пока не делается.

Вопросам рационализации строительства и снижения его стоимости до сего времени не уделялось достаточного внимания. На этом должны быть об'единены усилия рабочих, техперсонала и администрации. По договору с американцами мы платим им премию валютой за всякое введенное удешевление против сметы. Значит, нам нужно строить так дешево, чтобы американцам нечего было удешевлять.

Строительство должно быть ударно-показательным. Всем рабочим, и техперсоналу необходимо об'явить себя ударниками, перейти на методы социалистического соревнования, максимально поощряя инициативу и изобретательство, и беспощадно борясь с волокитой, прогулами, рвачеством, пьянками. Каждый рабочий, техник, инженер обязан делать свою работу лучше, дешевле, скорее. Текучесть рабсилы и техперсонала необходимо прекратить. Никто не должен самовольно покидать строительство. Деловую самокритику следует широко развивать.

* * *

Вполне благополучно и успешно протекает строительство Московского сборочного завода. В настоящее время заканчивается клепка рам и тепляк. Одновременно устанавливается отопление, идет укладка стен и бетонирование железобетонных балок и перемычек.

* * *

Также благополучно идет сборка грузовиков на первом сборочном заводе в Нижнем-Новгороде. В феврале будет собрано 100 машин, а в марте 200 и нет никаких сомнений в успешном выполнении этого плана. Проба выпускаемых грузовиков попрежнему дает прекрасные результаты.

* * *

Управлением по реорганизации завода Амо намечен твердый календарный план работ, по которому реорганизацию предположено окончить к концу декабря. Ряд цехов (кузовная, холодно-штамповая, кузница, рессорная, сушилка и др.) должны быть закончены несколько раньше.

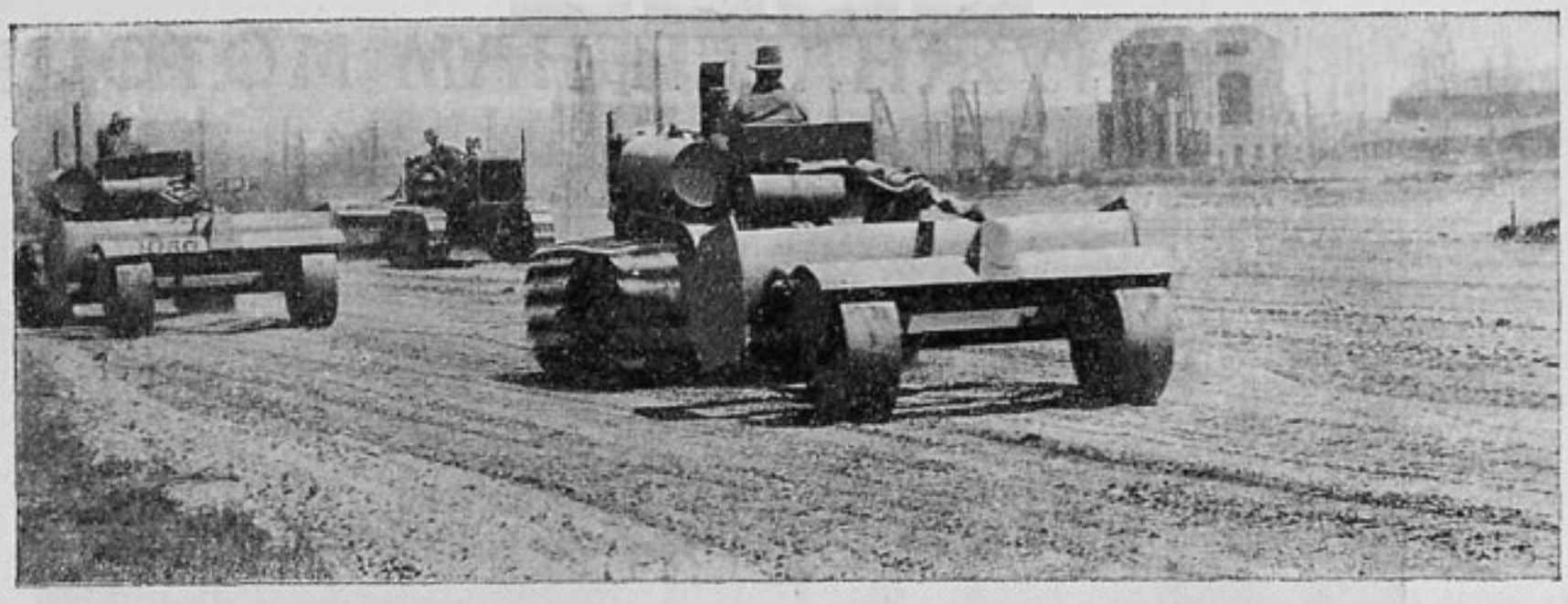
В настоящее время ведутся подготовительные работы к реорганизации. Предстоит громадная и сложная работа в условиях недостатка квалифицированных сил и монтажных средств.

В данное время заканчивается проектирование и работа по уточнению запроектированных цехов. Решено строить новую кузницу. Закупленное оборудование прибывает со значительными задержками со стороны фирм-поставщиков. Задержки достигают 6 недель, а в отдельных случаях и больше.

Календарный план реорганизации разработан с таким расчетом, чтобы избежать серьезных простоев на заводе, что в условиях действующего большого завода является чрезвычайно важным и дорого стоющим.

По вопросу о литейной ковкого чугуна, как, вероятно, помнит читатель „За Рулем". обсуждалось два варианта: один—с отражательными печами и второй—так называемый дуплекс-процесс. Последний представляет собой комбинацию вагранок с элекропечами. В результате длительного обсуждения решено принять дуплекс-процесс, который является новинкой даже для Америки.

15 февраля 1930 г. *М. Козлов*



Трактор „Катерпиллер" с мощным катком утрамбовывает дорогу в районе Детройта (САСШ)

КОГДА БУДЕТ ПОСТРОЕНА АВТОСТРАДА

ОСЕНЬЮ 1929 г. на страницах журнала „За Рулем" мы поднимали вопрос о постройке первой в СССР автострады из Москвы в Зеленый город.

Идея постройки автострады была подхвачена правлением Зеленого города, срочно созвавшего совещание из представителей заинтересованных ведомств. Представители Автодора заявили, что Центральный Совет берет шефство над строительством дороги. Представители дорожных ведомств также горячо поддерживали идею постройки образцовой автомобильной дороги.

Напомним вкратце сущность дела. Как известно большинству читателей, по инициативе редакции „Правды" под Москвой начинает строиться показательный город-сад под названием „Зеленый город". История развития курортных городов на Западе с наглядностью показывает, что судьба их тесно связана с состоянием под'ездных путей и в частности зависит от шоссе, соединяющего их автомобильным сообщением с крупными центрами.

Зеленый город расположен поблизости от Ярославского шоссе. Если взять за основу участок Ярославского шоссе от Москвы до Зеленого города, то придется только выправлять его извилины и менять профиль.

Автострада, как мы уже отмечали в „За Рулем", значительно отличается от обычного типа даже усовершенствованных дорог. Прежде всего, это дорога исключительно для автомобилей и мотоциклов. Конное и пешее движение по этой дороге запрещается вовсе. Практика движения на автостраде за границей свидетельствует о том, что регулировать приходится наименьшую быстроту движения, и автомобиль может на этой дороге развить любую предельную скорость.

Автострада в Зеленый Город является первой опытной дорогой, на ней будут установлены первые опытные образцы бензиноколонок, а также ремонтные автомастерские.

Внутри Зеленого города будут построены первые опытные общественные гаражи. Автострада должна быть ярко освещена в вечернее и ночное время. Широкие массы автодоровцев смогут считать Зеленый город базой своей работы, и в ближайшие годы поездки автодоровцев на машинах ячеек в выходные дни по автостраде станут наиболее популярным занятием.

Автострада должна явиться образцом для постройки таких дорог в других местах СССР.

Мы не можем здесь не отметить того, что правление Зеленого города, в лице его дорожной секции, проявляет недопустимую медлительность в подготовке к строительству автострады. За истекшие три месяца ничего не сделано в отношении проекта автострады, а также для согласования строительства в дорожных органах.

На происходившем недавно совещании в Зеленом городе представитель областного Дортранса сообщил, что текущей весной предполагается поверхностное гудронирование Ярославского шоссе из Москвы в Зеленый город и дальше. Если строительство автострады будет осуществлено, тогда затраты по этому гудронированию будут совершенно напрасны. С другой стороны, эти работы могут самым отрицательным образом повлиять на решение вопроса об автостраде. Частичное и небольшое улучшение дороги может сорвать строительство имеющее принципиальный и показательный характер.

Правление Зеленого города должно немедленно и по-настоящему взяться за осуществление проекта строительства автострады. Необходимо связаться с облдортрансом и потребовать, чтобы часть сумм, предполагаемых для затраты на Ярославском шоссе, была израсходована на постройку автострады.

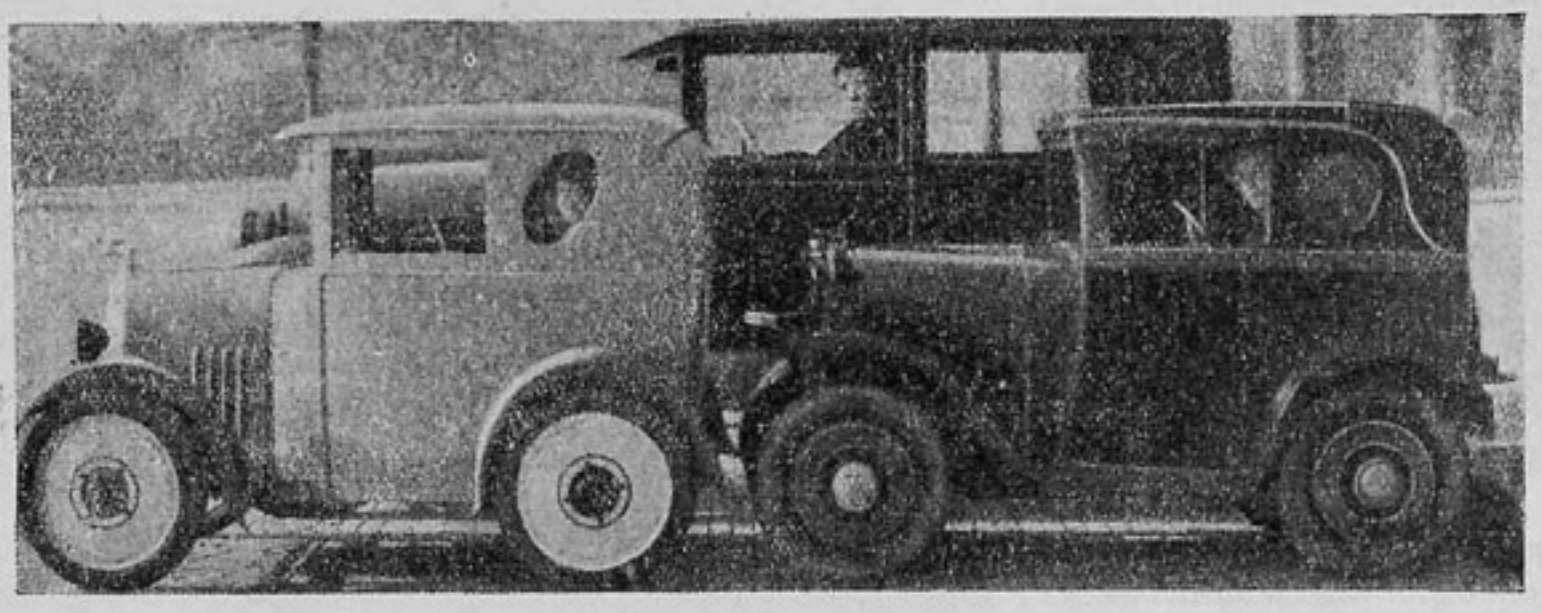
Кроме того необходимо, чтобы часть средств, имеющихся в бюджете Цудортранса и Главдортранса также была израсходована на строительство автострады.

Надо мобилизовать общественность вокруг этого дела. Предстоит огромная, но благодарная задача.

Слово за работниками Зеленого города!

Н. Б.

НУЖНА ЛИ НАМ МОТОЦИК



...„Имеются маленькие автомобили, которые ни по легкости, ни по дешевизне эксплоатации, ни по маневренным возможностям не уступают мотоциклу с коляской, имея, с другой стороны, совершенно очевидные преимущества перед последним".

(Из статьи т. Сорокина)

ЕСТЬ ДВА ТЕЧЕНИЯ...

ОСТРО поставленная задача автомобилизации Советского Союза — не только оздоровление транспорта во всем народном хозяйстве, но и индивидуальная автомобилизация трудящегося населения, тесно увязанная с вопросами экономики и повышения обороноспособности государства.

Есть два течения в наших руководящих технических, производственных и общественных кругах. Одно считает, что индивидуальная автомобилизация трудящихся должна начаться с мотоцикла, и выдвигает лозунг: „Через мотоцикл к автомобилю". Другое проходит мимо мотоцикла, считая его не имеющим будущности в наших условиях, и идет прямо к малолитражному автомобилю типа „бэби".

Вопрос этот приобретает необычайную важность, потому что какое-то производство, и по ряду экономических причин **только одно из них**, должно быть немедленно организовано внутри Союза. Автодор, тесно сплотившиеся вокруг него кадры трудящихся и назревшая необходимость дать машины массам, теоретически изучившим автодело, требуют организации этого нового производства.

Основной своей задачей мотоциклетная секция Центрального Совета Автодора считает организацию внутрисоюзного производства мотоциклов. Эта задача может быть выполнена секцией исключительно при всемерной поддержке трудящихся и ярко выраженном общественном внимании к мотоциклу.

Мотоциклетная секция, отнюдь не предрешает вопроса о том, что нужнее для самих трудящихся, для экономики страны и повышения ее обороноспособности — мотоцикл или бэби-автомобиль. Она считает необходимым всесторонне осветить данный вопрос в дискуссии на страницах журнала „За Рулем". Мнение коллективов Автодора Москвы и провинции явится решающим моментом, который даст направление вопросу как организовать производство для индивидуального снабжения трудящихся авто-мотомашинами.

А. Чигорин

Президиум мотосекции ЦС Автодора

МОТОЦИКЛЫ с КОЛЯСКОЙ НЕ ИМЕЮТ БУДУЩЕГО

Беседа с заместителем председателя ВАТО т. М. Сорокиным

Я считаю, что мотоциклы с коляской в климатических и дорожных условиях нашей страны и на данной стадии развития мировой автопромышленности у нас в Союзе **не должны иметь будущего.**

Совершенно бесспорны преимущества автомобиля по сравнению с мотоциклом. Мотоцикл с коляской за границей мог претендовать на существование, главным образом, вследствие недоступности и дороговизны автомобиля. На данной стадии развития автомобильной промышленности и эти преимущества мотоцикла постепенно сходят на-нет.

Уже имеются автомобили, которые ни по легкости, ни по дешевизне эксплоатации, ни по маневренным возможностям, ни по первоначальной стоимости не уступают мотоциклу с коляской, имея, с другой стороны, совершенно очевидные преимущества перед последним. Укажу, например, на английскую машину „Остин-бэби" или „Моррис-Майнер", которые пользуются громадной популярностью в Англии и в некоторых других странах.

Даже Америка для расширения сбыта автомобиля делает серьезные попытки внедрить автомобиль более легкого и дешевого, чем

ЛЕТНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ?

„Форд" типа (например, „бэби-автомобиль Мартин", „бэби-автомобиль Томсон", организация производства английских „бэби-Остин" в Америке и т. д).

Нам нет никакого смысла внедрять в Союз мотоцикл с коляской, если при тех же затратах и усилиях мы сможем дать стране автомобиль с такими же свойствами. Это тем более обязательно для нашей страны, что дорожные и климатические условия, как я уже сказал, убийственны для пользования мотоциклами зимой и осенью.

Поэтому нам следует взять курс на организацию производства легких автомобилей типа „бэби-Остин" или ему подобного. Однако, небольшое количество легких мотоциклов, примерно, в 300 кб. *см* быстроходных (без коляски) для всякого рода связи и других целей должно быть в стране.

М. Сорокин

МОТОЦИКЛ в МАССЫ!

ЧТО нужно членам Автодора? Автомобиль или мотоцикл?

Следует признать, что в наших экономических и жилищных условиях средством продвижения механического транспорта в массы должен быть долгое время мотоцикл.

Те, кто доказывает преимущества малого автомобиля перед мотоциклом с коляской, могут, конечно, привести некоторые резоны, говорящие в пользу малого автомобиля. Резоны эти, однако, весьма сомнительны. Автомобиль с литражем в 750-1000 куб. *см* — это городской экипаж для асфальтированных или бетонированных дорог; в то же время мотоцикл с таким же об'емом — мощная, быстроходная машина, не боящаяся ни ухабов проселочных дорог, ни нашей невылазной осенней грязи. А неоценимейшее свойство мотоцикла в пять минут разложиться на две части (отцеплением коляски), позволяет хранить самую машину даже в жилом помещении, в то время как самый маленький автомобиль невозможно втащить на 3-4-й этаж в квартиру.

Преимущество „автомобиля-бэби" — удобства пассажира и водителя — выдвигаемое его сторонниками, как наиболее веское доказательство, — тоже не бесспорно. Предполагается, что потребителем „автомобиля-бэби" и мотоцикла будет индивидуал-спортсмен. А где спорт — там скорость, туризм, состязания, ощущение быстро-

Стоянка у Нюренберіского мотодрома во время розыгрыша Всегерманского приза по мотоциклу. Характерно, что подавляющее большинство мотоциклов имеет второе приспособленное седло на багажнике. Снимок наглядно говорит о распространенности мотоциклов в Германии

ты, мощности машины и многого другого, что дорого истинному спортсмену, но не понятно кабинетному человеку.

Не даром „автомобиль-бэби" рекламируют в Германии, как „экипаж для дам и пожилых людей". Наша же цель — пропагандировать мотор среди рабочей молодежи, привить ей техническую грамотность, подготовить из нее кадры опытных водителей и дать им спортивную зарядку, развить смелость, находчивость и ловкость.

Нельзя сказать, чтобы были непогрешными и доводы об удобствах седоков. Почему удобно сидеть рядом с водителем в тесном маленьком автомобиле и неудобно в просторной мягкой коляске? Количество пассажиров в современном мощном мотоцикле близко подходит к малолитражному автомобилю (обыкновенно кузов таких автомобилей двухместный с третьим откидным сиденьем). Но ведь и большие мотоциклы имеют третье место (приспособленное седло вместо багажника), а езда на этом седле вряд ли сильно уступает высокому тряскому откидному сиденью маленьких машин.

Мы доказывали, что мощный мотоцикл не уступает по эксплоатационным качествам „автомобилю-бэби". С чем же сравнить мотоцикл-одиночку? Даже заядлые враги не возражают против него. Одиночка нужна, вернее необходима в массовом производстве такого масштаба, которое смогло бы удовлетворить потребность рабочей и крестьянской молодежи необ'ятного Союза.

Одиночка — дешевая, красивая, прочная и достаточно мощная для эксплоатации в наших дорожных условиях необходима.

П. Давид

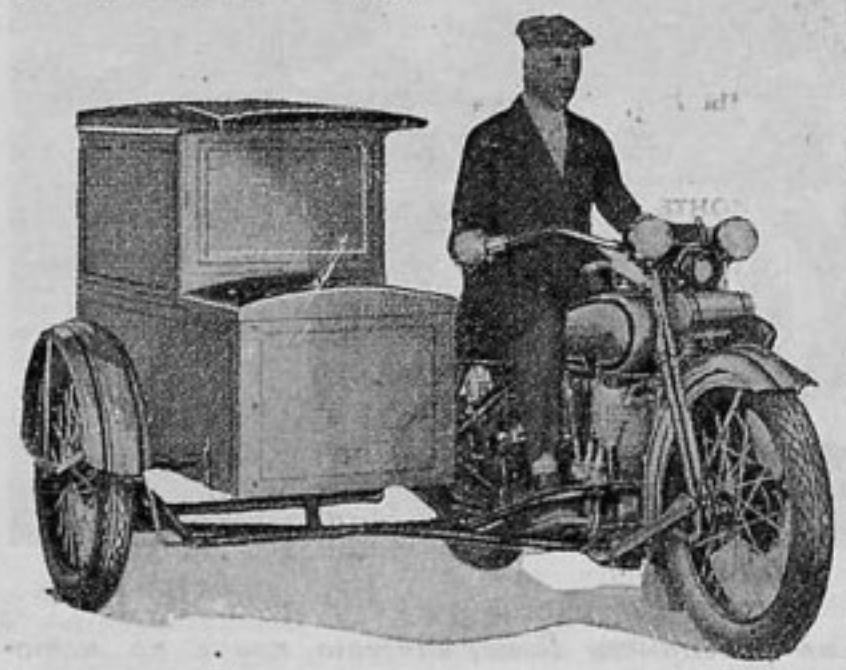
Подсекция содействия мотоциклостроению СЦ Автодора

МОТОЦИКЛ НЕ ИГРУШКА

ПРОТИВНИКИ мотоцикла утверждают, что нет никакого смысла организовывать советское мотоциклетное производство. Средством продвижения автомобилизации в массы добавочно к грузовому и мощному легковому автомобилю должен быть, по их мнению, маленький автомобиль типа „беби", получивший за последнее время довольно широкое распространение в Америке и Англии и сравнительно слабое — в остальных странах Европы.

Распространение „бэби" в Америке совершенно понятно; эта экономически сильная страна с прекрасно развитой и разветвленной сетью гаражей общего пользования имеет все основания для развития частного автомобиля.

Но нам более близок пример Германии, которая имеет теперь до 125 основных заводов, изготовляющих мотоциклы и сотни подсобных предприятий, выпускающих принадлежности для них. Развитие же малолитражного автомобиля до 1000 *см* в Германии ничтожно и ограничивается обычно несколькими сериями малых автомобилей при мощных мотоциклетных заводах (BMW, ДКW и др.).



Мотоцикл на службе почты

Каков удельный вес мотоцикла в обороне, промышленности и экономике страны сравнительно с малолитражным автомобилем?

Широкое продвижение дешевого и доступного (по долгосрочному рабочему кредитованию) мотоцикла даст значительное пополнение опытными водителями, которые нам будут так необходимы в связи с автомобилизацией страны.

Немецкий мотоцикл-такси

Мотоцикл имеет еще и громадное государственно-промышленное назначение. При намечающемся значении военно-автомобильных перевозок, когда машины пойдут одна за другой на расстоянии не более 2-3 *м*, единственным средством наблюдения и управления автоколоннами признан мощный мотоцикл-одиночка. В американской и английской армиях введено обязательное обучение командного состава езде на мотоциклах. Кроме того, мотоцикл по своей вездеходности незаменим в армии для связи,— водитель в случае препятствия может легко перевезти его на руках, помогая работающему мотору; это совершенно невозможно при автомобиле любого веса.

Мотоцикл нужен для прокладки и наблюдения за полевой телефонной сетью. Колясочные мотоциклы применяются как санитарка, радиостанция и пр. на дорогах недоступных для таких же автомобилей.

Затем — мотоцикл применяется на охране общественного порядка и

регулировании движения на городских улицах и в пригородах. С ростом автомобилизации, конечно, придется перейти на милицию, посаженную на мотоциклы, как это давно уже сделала Америка. Имеет ли здесь какую-нибудь будущность „бэби"? Никакой.

Не менее важно и единственно целесообразно применение мотоцикла для охраны границ; там только патрулирование специально обученных войск на одиночках-мотоциклах может обеспечить неприкосновенность пограничной полосы в отношении контрабанды и шпионажа. Одновременно быстроходный мотоцикл позволяет подать срочную помощь из пункта стоянки патруля.

Мотоцикл незаменим на службе Наркомпочтеля, особенно на селе. Наконец, мотоцикл широко применяется за границей как маленький грузовик, поднимающий до 400 *кг*. В Америке, где мотопарк ежегодно уменьшается, мотоцикл широко применяется для перевозки мелких дробных грузов — по основному эксплоатационному правилу, что средство автотранспорта должно строго соответствовать его нагрузке.

Введение в число средств коммунального обслуживания городов мотоциклов-такси, как это широко применено в Германии и даже в Америке (Балтимора), разрешит проблему дешевого пассажирского сообщения. Мотоцикл-такси за последнее время получил общее признание и стал, например, в отношении дешевизны впереди такси-автомобиля.

Может ли маленький автомобиль обслужить все перечисленные военные и экономические задачи страны? Это как-будто ему не по силам.

Нам нужно в первую очередь создать внутрисоюзное производство мотоциклов в 250—350 куб. *см* для индивидуальной моторизации трудящегося населения, чтобы подготовить кадры, и в 500—600 куб. *см* для эксплоатации с коляской в нормальных дорожных условиях, а также мощную одиночку по всяким дорогам. Во вторую очередь нужны уже мотоциклы с коляской в 1000—1200 куб. *см* для промышленного и специального применения.

М. Дьяков

БОЛЬШОЙ РАДИО-ВЕЧЕР АВТОДОРА

7 ФЕВРАЛЯ в радиотеатре состоялся вечер Автодора. Огромный зал театра был переполнен. Программа транслировалась несколькими радиостанциями Союза. Вечер открылся речью председателя Центрального Совета Автодора т. А. М. Лежавы.

„Как относится крестьянин-единоличник к нашему вековому бездорожью — сказал т. Лежава. Он кряхтел и думал „обойдусь и так".

Коллективное хозяйство так думать не может. Коллектив должен заботиться о семенных фондах, о коллективной запашке, уборке, у него вместо лошадей появляется трактор. Коллектив должен вывезти большое количество товарного зерна, он вынужден заботиться о доставке ряда необходимых предметов и оборудования — и с первых же шагов он сталкивается с бездорожьем. Коллектив во много раз сильнее единоличника, и он не может не ввести в круг своих ближайших хозяйственных забот забогу о ремонте старых и постройке новых улучшенных дорог. Правда, перед коллективом на этом пути будет не мало трудностей, но все они могут быть преодолены при помощи автодоровской общественности, роль которой становится особенно ответственной.

Сейчас, когда классовая борьба в деревне обострена, когда кулак старается затормозить наше социалистическое наступление нужна особая активность на всех фронтах, а следовательно и на фронте борьбы с бездорожьем.

Мы имеем уже около 40% коллективных хозяйств. Для них дорога становится актуальной проблемой, и помочь им решить эту проблему — прямая задача автодоровских коллективов. Одновременно в коллективное хозяйство внедряется трактор, за трактором идет автомобиль. Бывших единоличников, привыкших и к лошади и к сохе, приспособить к механизированной тяге и транспорту — это большая культурная задача, которая ложится на плечи автодоровцев. Они должны здесь итти впереди масс, они обязаны помочь одолевать все препятствия на этом пути. Организация ремонта тракторов, расширение сети курсов для массового обучения рулевых, распространение сведений об уходе за трактором — эти задачи уже входят в порядок дня работы автодоровских коллективов. Чем больше будет расти наша молодая тракторная и автомобильная промышленность, тем сильнее будут возрастать эти задачи, ибо овладение растущим парком машин, правильная его эксплоатация, снабжение горючим, обеспечение частями и ремонтом — дело новое и сложное с которым надо уметь справиться.

Автодор покрыл страну сетью своих коллективов и ячеек, но учета опыта пройденного двухлетнего пути еще не имеет. Подсчет поражений и побед еще не сделан. Это должен будет сделать I-й Всероссийский с'езд Автодора".

Выступавший затем зам. председателя Центрального Совета Автодора т. Дмитриев указал на шесть конкретных задач, стоящих перед Автодором. Первая задача — охватить автодоровскими ячейками колхозы и совхозы. Вторая—организовать кадры дорожных и автомобильных работников. Третья—помощь со стороны Автодора автостроению. Четвертая — изучить вопросы эксплоатации автохозяйства. Пятая —наладить правильную постановку снабжения и ремонта и шестая — важнейшая — правильная организация трудовой повинности, превращение этой повинности в большое общественное движение за борьбу с бездорожьем. Каждая из этих задач требует углубленной работы и напряжения всех сил автодоровской общественности. Лозунг „Посадить СССР на автомобиль, а колхозника на трактор" — должен быть во что бы то ни стало осуществлен.

После речей состоялся большой концерт при участии лучших художественных сил Москвы.

С мест уже поступают телеграммы о том, что вечер Автодора слушался всюду с большим интересом.

Первая трансляция вечера прошла не бесплодно для автодоровской общественности.

Проф. И. В. ГРИБОВ

ПО АМЕРИКЕ

Острота гаражной проблемы.—Гаражи под открытым небом.—Гаражи-гостиницы в крупных центрах.—Ночные гаражи.—Гараж Национального банка в Детройте.—Система и таксы гаражного обслуживания.

КОЛОССАЛЬНОЕ развитие автомобилизма в Северо-Американских Соединенных Штатах ставит новые задачи в деле строительства городов.

Сильное автомобильное движение требует широких улиц. На многих улицах движение происходит лишь в одном направлении. Американцы расширяют также узкие улицы старых городов. Так в настоящее время расширяется улица Ливернойс в Детройте. Дома с одной стороны этой улицы целиком откатываются в глубь своих участков. Жители продолжают во время передвижения жить в них, учреждения — функционировать.

В некоторых городах устанавливаются двухэтажные улицы, прорываются тоннели для движения автомобилей. Так в 1927 г. под рекой Гудзон в Нью-Йорке проложен двойной тоннель длиной около 3,2 *км*. Каждый тоннель позволяет проходить двойными рядами 3 800 автомобилям в час в одном направлении.

Чрезвычайно обострен вопрос о стоянках и даже кратковременных остановках автомобилей на улицах как в Западной Европе, так, в особенности, в Америке. Останавливающиеся в узких улицах автомобили загромождают проезд и крайне затрудняют движение. Для устранения этого специальными полицейскими правилами и установкой знаков в соответствующих местах запрещаются в узких улицах стоянки автомобилей, а шоферы штрафуются. Об'являются даже конкурсы на лучший способ устранения этих явлений. На широких улицах запрещаются стоянки автомобилей около проездов, вблизи перекрестков, у госпиталей, пожарных депо, колонок и т. п.

Далеко не все дома могут иметь гаражи, а отсюда возникают заботы о стоянке автомобилей при ежедневных поездках владельцев и членов их семей на службу, работу, на прогулки и т. д.

Предприятия и учреждения имеют часто специальные участки земли, на которых автомобили останавливаются под открытым небом; только в редких случаях имеются крытые помещения и оборудованные гаражи, в которых служащие, рабочие и приезжие могут оставлять свои автомобили.

Многоэтажный гараж-гостиница Национального банка в центре Детройта

В Америке очень распространены специальные площадки на пустых участках земли, которые эксплоатируются частными лицами для стоянки автомобилей под открытым небом. Плата на таких участках за 2-3-5 часов стоянки колеблется примерно от 15 до 75 центов в зависимости от района (цент — около 2 коп.).

Под влиянием всех этих причин возникла мысль о постройке гаражей - гостиниц в городах с большим количеством автомобилей. Особенное развитие получили эти гаражи в крупных американских центрах.

Гаражи - гостиницы являются выгодными предприятиями для помещения капиталов, приобретают громадные размеры и носят специфический в капиталистических условиях характер.

Гаражи-гостиницы строятся при отелях, универсальных магазинах, банках и т. п. или на специальных участках в местах, где сосредоточивается жизнь и деятельность населения — около учреждений, торговых центров, универсальных предприятий и т. д. Наконец, они строятся в центрах, где сосредоточены жилища владельцев автомобилей.

Гаражи-гостиницы строятся в американских и западно-европейских условиях в форме многоэтажных зданий с под'емниками-лифтами и скатами-рампами, по которым автомобили под-

нимаются в верхние этажи и спускаются вниз.

Выбор места для постройки гаражей-гостиниц зависит от наличия в данном районе известного количества автомобилей. В центрах автомобили находятся в гаражах большей частью во время работы учреждений и предприятий, главным образом днем.

Другая группа— ночные гаражи, в которых автомобили стоят большей частью ночью. Такие гаражи строятся обычно в населенных районах.

При выборе места постройки считается, что расстояние гаража от квартиры владельца не должно превышать 500 *м* — максимум 10 минут ходьбы.

Размеры гаражей-гостиниц зависят от общего числа автомобилей, сосредоточенных в районе принятого радиуса в 500 *м*. Опыт Америки и Западной Европы показывает, что один автомобиль гаража приходится примерно на 650 кв. *м* городской площади.

Размеры арендной платы (часовой, поденной или месячной) находятся в зависимости от города, района и степени комфорта, предоставляемого клиентам.

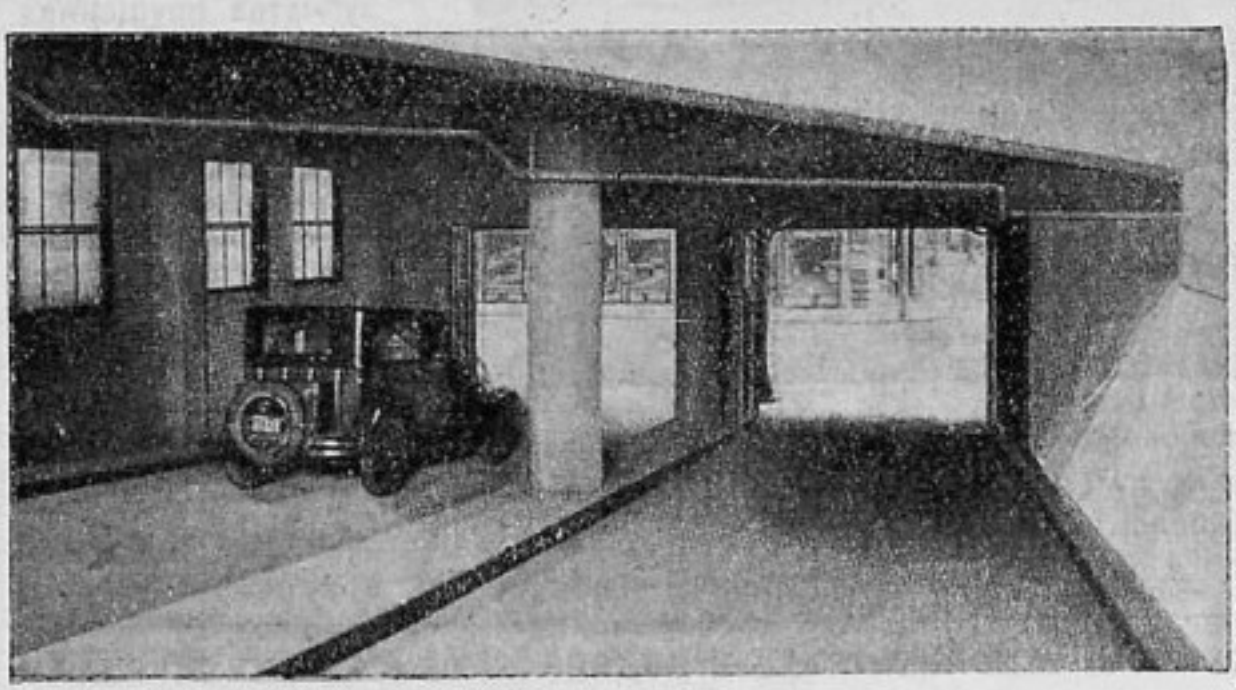
В этих гаражах производится мойка и чистка автомобилей, смазка, наливка бензина, надувка, ремонт и смена шин, заливка воды, проверка тормозов, просмотр машины и мелкий ремонт, замена мелких частей и т. п.

Примером гаража-гостиницы может служить двенадцатиэтажный гараж первого Национального банка в центре Детройта, изображенный на снимке. Гараж работает круглые сутки. Гараж рассчитан для одновременной стоянки 800 автомобилей. Он расположен в железобетонном здании, в котором помещается банк и многочисленные помещения, кабинеты, сдаваемые также в аренду для различных деловых целей учреждениям, компаниям и отдельным лицам свободных профессий. Эти лица, служащие этих учреждений и клиенты, могут оставлять свои машины в том же здании, где они заняты.

Многоэтажный гараж (обведен кружком) Национального банка в общей перспективе Детройта

За сутки этот гараж пропускает до 1200 автомобилей.

Автомобили вводятся владельцами на площадку, расположенную внутри при в'езде. Здесь владельцы получают от специального служащего ярлык с порядковым номером и условиями хранения автомобиля на обратной стороне ярлыка. Другой ярлык с тем же номером, отрываемый от первого, навешивается на автомобиль. На этом ярлыке отмечается время и записываются необходимые операции. Третий подобный ярлык направляется в контору.



В'езд (со склона) в современный американский многоэтажный гараж

Стоимость стоянки автомобиля в этом гараже следующая: за 1 час —35 цент.; за 2 часа — 50 цент.; за 3 часа — 60 цент;. за 4 часа —65 цент.; за 5 часов — 70 цент.; от 6 до 10 часов—75 цент.; от 11 до 16 часов — 1 доллар; от 17 до 24 часов—1 доллар 25 центов.

В этом гараже установлена специальная „театральная" такса от 6 ч. 30 м. вечера до 5 ч. 30 м. утра — 35 центов.

Месячная плата в этом гараже изменяется в зависимости от высоты этажа, в котором ставится автомобиль.

Шофер гаража вводит пришедший автомобиль по в'ездному скату на отводимое ему свободное место в соответствующий этаж, или на место мойки или смазки, или в ремонтную мастерскую, расположенную в верхнем этаже.

При обратном требовании автомобиля пред'является ярлык в контору, расположенную внизу при в'езде. По телефону отдается приказ и шофер соответствующего этажа спускает вниз по выездному скату требуемый автомобиль с пометками сделанных операций. Конторщик быстро по таксе подсчитывает стоимость стоянки, произведенных операций и автомобиль выдается владельцу.

Внизу рядом с конторой расположена комфортабельно обставленная приемная, в которой клиенты ожидают свои автомобили.

Сообщения служащих и рабочих между отделами совершаются посредством обычных лифтов.

Шоферы гаража по требованию принимают и сдают машины за небольшую дополнительную плату в любых пунктах города.

За мойку маленьких машин, чистку внутри пылесосом и чистку никелированных частей берут 2 доллара 25 цент., средних—2 дол. 50 цент. и больших—2 долл. 75 цент.

На все операции имеется специальная такса. Примерно такая же такса существует и в других гаражах-гостиницах.

В последнее время многоэтажные гаражи строятся преимущественно с двумя независимыми скатами. При отсутствии под'емников отпадает опасность задержек автомобилей из-за отсутствия электрического тока или порчи под'емника. Благодаря двум независимым скатам спускающиеся и поднимающиеся автомобили никогда не могут столкнуться.

Стрелками и полосами, сделанными желтой краской, указаны направления движения и места стоянки автомобилей.

Бензиноразливные посты в таких гаражах устраиваются во всех этажах. Бензин подается по специальным трубопроводам под давлением инертного газа. Кроме того, иногда бензиноразборные посты ставятся при в'езде внизу для проходящих мимо автомобилей.

Мойки и места для смазки автомобилей расположены также во всех этажах. Во все этажи проведен сжатый воздух для накачивания шин.

В некоторых гаражах используется под стоянку автомобилей и плоская крыша здания. Иногда крышу используют для тенниса (это представляет также доходную статью для владельцев гаражей). На крыше устраиваются читальни, иногда кафе и т. д.

Рост нашей автомобилизации также ставит вопрос о постройке гаражей-гостиниц. Нам необходимо использовать опыт Западной Европы и в особенности Америки. Для наших условий надо выработать в первую очередь организационные формы и формы эксплоатации подобных гаражей-гостиниц.

Проф. И. Грибов

НОВАЯ КОНСТРУКЦИЯ МОТОСАНЕЙ

РОСТОВСКИЙ автодоровец тов. Н. Шумилко, токарь по профессии, сконструировал мотосани, привлекающие общее внимание.

При первом испытании новых саней на Дону им с большим трудом удалось от'ехать из-за скопления любопытных.

Основу мотосаней конструкции т. Шумилко составляет легкая треугольная рама из углового железа, два полоза сзади и один подвижной впереди, управляемый автомомобильным рулем.

Посредине мотосаней установлен мотоциклетный мотор системы „Вафнер" в две налоговых силы (размер поршня 84×92 *мм*). На подвижной рамке сзади установлена зубчатка диаметром 13" (шаг 2"), приводимая в действие ременной передачей от мотора.

Зубчатка опущенная на лед впивается в него зубьями, и сани могут развить скорость до 60 *км* в час.

Наш снимок изображает конструктора тов. Шумилко на его санях

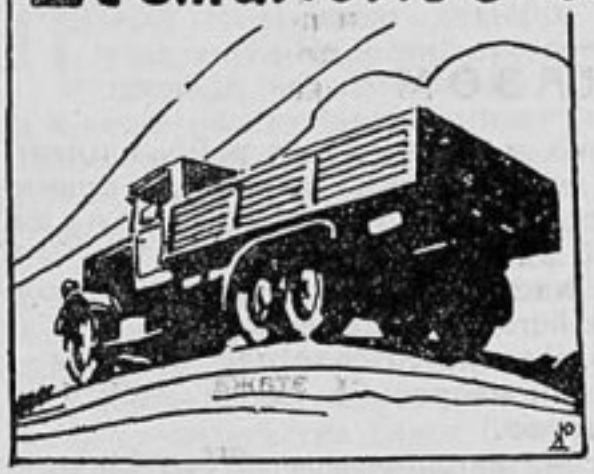
Тов. Шумилко предполагает сконструировать сани, которые двигались бы не только по льду, но также и по снежной поверхности.

Вик. Буриков

Ростов-на-Дону

АВТОДОРОВЕЦ, ПРИВЛЕК ЛИ ТЫ НОВЫХ ЧИТАТЕЛЕЙ И ПОДПИСЧИКОВ К СВОЕМУ ЖУРНАЛУ

Шестиколесные машины—Красной Армии!



ВНОСЯТ в ФОНД ПОСТРОЙКИ:

Коллектив при ф-ке „Красный Перевал“ (г. Ярославль) вносит 47 руб. и вызывает все коллективы Ярославского округа.

Ячейка Отдельной саперной роты N стрелковой дивизии им. Донбасса вносит 15 р. 45 к.

Сунеевский сельсовет Нижегородск. губ. вносит 72 руб.

Коллектив госуд. механ. завода „Госшвеймашина“ (г. Подольск) в дополнение к ранее присланным вносит 50 руб.

Больные I Красноармейского коммунистического госпиталя (Москва) вносят 4 руб.

Ячейка Резинотреста (Москва) вносит 25 руб. и вызывает следующие ячейки Автодора: Кожсиндиката, Всесоюзного Электротехнического об'единения, завода № 4 Резинотреста (бывш. Проводник), завода № 3 Резинотреста (бывш. Каучук), завода № 2 Резинотреста (бывш. Богатырь).

Ячейка Олонецкого отделения вносит 33 р. 14 к. и вызывает все ячейки Карелии и персонально из Петрозаводского отделения т.т. Цветкова, Величкина и др.

Коллектив текстильной ф-ки „Красный Труд“ (г. Вятка) вносит 3 р. 12 к.

Коллектив Пожарного Управления (г. Вятка) вносит 9 р. 79 к.

Коллектив „Красная Звезда“ (г. Вятка) вносит 93 р. 97 к.

Коллектив Смоллессоюза (г. Вятка) вносит 18 р. 45 к.

Коллектив промыслово-кооперативной артели (г. Вятка) вносит 5 руб.

Нолев-Соболев А. А. по вызову т. П. Бланкова вносит 10 руб.

Доцент Муратов А. А. по вызову П. Бланкова вносит 10 руб. и вызывает замректора Ломоносовского ин-та Б. В. Лавровского и всех доцентов фак. моторн. транспорта.

Тов. Безумов (г. Великовилочин, Сев.-Кав. Край) вносит 50 к.

Всего с начала кампании поступило 5210 руб. 61 коп. и 17 центов.

ЗА МОТОРИЗАЦИЮ КРАСНОЙ АРМИИ!

СБОР средств на постройку шестиколесных автомобилей для Красной армии идет медленным темпом. Журнал „За Рулем“ получает отдельные взносы, которые, конечно, не могут служить показателем массовости этой кампании.

Автодор помогает автотракторному и дорожному строительству, обслуживающему экономические и культурные потребности страны. Но всякий знает, что, в конечном счете, усовершенствованные дороги и механизированный транспорт будут играть далеко не последнюю роль в будущей войне. Отсюда ясно, что подготовка к обороне страны должна быть органической частью всей деятельности Автодора.

Наша организация переключается на новые темпы работы. Этим новым темпам должна отвечать и наша военная подготовка.

Нижегородский горотдел Автодора успешно провел сбор средств на моторизацию Красной армии. Надо организовать такие сборы повсюду. Сборам должна предшествовать широкая агитационно-пропагандистская работа.

1. Надо помещать в местной печати статьи посвященные моторизации Красной армии, обеспечив вместе с тем регулярную подачу в газетах контрольно-хроникальных заметок о том, что уже делается, каковы трудности, реальные итоги сборов и т. д.

2. В коллективах Автодора устроить доклады, беседы и вечера, посвященные лозунгу: „За шестиколесный автомобиль!“ (Используйте материалы журнала „За Рулем“ и наши тезисы „Значение автомобиля на войне“).

3. Используйте местные радиостанции для организации радиовещания на военные темы.

4. Организуйте в библиотеках через политпросветы ОНО выставки, посвященные моторизации Красной армии и участию в ней Автодора.

Автодор, помогающий мирному социалистическому строительству, должен быть всегда готовым перестроить свои ряды, чтобы стать на службу обороне страны. Сбор средств на трехосные автомобили явится первым крупным шагом и первой проверкой нашей военной работы.

Все собираемые средства немедленно отправляйте в Москву, в адрес Правления Госбанка—текущий счет № 5292,—одновременно сообщая об этом в редакцию журнала „За Рулем“.

Зам. генерального секретаря Автодора
Баглаев

Отв. секретарь секции агитации и печати
Потапов

ОБМЕНИВАЕМСЯ ОПЫТОМ

НЕ РАССКАЗОМ, А ПОКАЗОМ

НЕВИНОМЫССКАЯ районная организация Армавирского округа считается одной из лучших в Северо-Кавказском крае. При сравнительно небольшом числе членов в районе — 1446 чел.—Автодор втянул в практическую работу до 700 чел.

Работают автодоровцы в ударном порядке. Отремонтировано своими силами и средствами 6 старых автомобилей; свыше 100 чел. начали обучаться автоделу. Кроме того, райотделение заарендовало 2 трактора, на которых обучается до 400 чел. рабочей и крестьянской молодежи. Вечерний кружок при гараже охватывает 35 чел. работающих по изучению автомобиля и по ремонту его.

В сельских местностях района имеется 15 коллективов, члены которых принимают активное участие в подготовке к весенней посевной кампании. Они организовали мастерские и кузницы для ремонта сельскохозяйственного инвентаря.

Районное отделение создало две бригады — в 6 и 12 чел. — и направило их на работу по ремонту тракторов.

Невиномысские автодоровцы все больше привлекают к себе внимание рабоче-крестьянских масс района. Метод работы не рассказом, а показом, несомненно, даст в самом ближайшем будущем большие положительные результаты

Ростов н/Д *А—н*

КОЛОМЕНЦЫ ВЫЗВАЛИ РЯЗАНЬ

В ПОСЛЕДНЕЕ время широко развертывает практическую работу Коломенское отделение. Здесь созданы 8-месячные курсы шоферов, где после первого выпуска в 62 чел. обучается группа в 100 чел. С 15 декабря открыта мастерская, в которой помимо ремонта велосипедов, мотоциклов и среднего ремонта автомашин даются практические навыки слесарного дела. Мастерская загружена заказами своих членов. В этой же мастерской рабочий Коломенского завода т. Абакумов конструирует при поддержке отделения аэросани легкого типа с мотором „Харлей".

Коллектив Коломенского завода в 700 чел. берет шефство над двумя деревенскими ячейками, куда посылает своих работников для организации на месте тракторных курсов.

На Щуровском цементном заводе только организовался коллектив Автодора в 150 чел., но и он уже создает курсы шоферов-любителей.

Проводится большая работа по распространению журнала „За Рулем". Заключен договор на распространение не менее 500 экз. Подписка в настоящее время достигает 420 экз.

Президиум Коломенского отделения постановил вызвать на социалистическое соревнование Рязань. Основными показателями соревнования намечаются: увеличение количества членов на 60% (Коломенское отделение имеет в настоящее время свыше 4000 чел.), организацию сети тракторных курсов, проведение подписки на журнал „За Рулем"—не менее одного экземпляра на каждые 15 человек.

Л. Лунев

ВО ВСЕМ ОКРУГЕ... 200 АВТОДОРОВЦЕВ

АВТОДОР в Рославле существует с осени 1928 г. За этот период члены правления сменялись до десяти раз. В настоящий момент по всему округу насчитывается едва лишь 200 человек. Работа фактически не ведется. Правление распалось. Не поддерживается инициатива низов. Направляемые в местную газету заметки о необходимости оживления работы общества не видят света.

Следует раскачать Рославльский Автодор, ввести заинтересованных дорожных работников в состав правления и начать подготовку к созыву дорожного с'езда.

Рославль *Ю. П.*

ОБЕСПЕЧИМ АВТОТРАНСПОРТ КАДРАМИ

ДО ИЮЛЯ прошлого года о деятельности Скопинского уездного отделения Автодора можно было судить хотя бы по количественному росту членов.

В январе 1929 г.—81 чел., в феврале—120, в марте—240, в апреле—364, в мае—525 человек, в июне 595. За пять месяцев организация выросла на 730%.

Но в том же июле Рязанское окружное отделение в связи с районированием области ликвидировало отделение в Скопине. Здесь осталось 4 коллектива и свыше 200 человек.

С тех пор прошло больше года, и теперь уже ясно, что работа Автодора в Скопине совершенно замерла. А между тем, при хорошем составе правления Скопинскую организацию можно увеличить количественно в короткий срок минимум в пять раз, особенно если учесть растущую коллективизацию и крайнюю нужду решительно всех колхозов в хороших грунтовых дорогах.

Правлению райотделения нужно немедленно принять меры к оживлению работы, а также сейчас же поставить вопрос об открытии курсов и кружков по изучению автотракторного дела. Нужда в людях, умеющих управлять тракторами настолько велика, что если сейчас упустить момент, то после, в летнюю пору, упущенного уже не наверстаешь.

Скопин *Свой*

ПРО ДОРОГИ ЗАБЫЛИ

ПЯТИЛЕТНИЙ план великих работ давно утвержден. Короткий промежуток времени показал, что пятилетний план выполним в 4 года; на нем теперь концентрирует все свое внимание рабочий класс. В то же время мы не имеем еще пятилетнего плана строительства безрельсовых дорог и „никто точно не знает, где и какие дороги будут строиться“ („Эк. ж.“ № 14 от 17/I 1930 г). Вот тут первой должна притти на помощь автодоровская общественность.

В самом деле, разве можно допустить, чтобы план строительства дорог был разработан без участия местных низовых хозяйственных дорожных органов и автодоровской общественности?

Если мы не обратим самого серьезного внимания на строительство безрельсовых дорог,— все наши успехи и достижения по великому плану работ потонут, застрянут в непроезжих дорогах и мы не сможем не только перегнать, но и догнать капиталистические страны.

На строительство новых дорог и поддержание их в порядке в течение четырех лет потребуется 4,6 млрд. руб., из которых 1,5 млрд. руб. (33%) составит трудовая повинность населения (труд населения переведенный на деньги). Из этого ясно насколько важен вопрос о правильной организации труда, при которой эти 1,5 млрд. рублей дадут должный и наибольший эффект.

Всю эту работу можно проделать только при самом активном участии коллективов Автодора.

У нас получилось так, что „авто“ стал главной задачей коллективов Автодора в городе. В самом деле: 55 коллективов Красно-Пресненского района имеют 48 кружков и среди них ни одного дорожного.

Надо помнить, что и вторая часть—„дор“ должна быть основной линией в работе коллективов на селе и в районе (это мнение я подтверждаю статьей т. Лаврова в журнале „За Рулем“ № 1 за 1930 г. „Дорожная повинность и сельские автодоровцы“). Если получилось такое подразделение в работе коллективов Автодора, то это большая ошибка: авто без дороги все равно, что рыба без воды.

Мы, городские коллективы, должны как можно скорее притти на помощь сельским и районным коллективам Автодора путем шефства над ними, но делового (не торжественного), соцсоревнования и другими методами работы, чтобы помочь коллективам найти, какие дороги нужны и где они должны строиться.

Только при дружной совместной работе мы сможем активно участвовать в составлении пятилетнего плана строительства безрельсовых дорог и с еще большим энтузиазмом поможем использовать труд населения и сами, засучив рукава, активно примемся за работу.

Тогда не только догоним, а по хорошей, крепко утрамбованной дороге скорее перегоним капиталистические страны.

Горячко

АВТОДОРОВСКИЕ РЯДЫ РАСТУТ

◆ При коллективе НКФ ССР Армении недавно создан коллектив Автодора. В коллектив вовлечено больше 70% сотрудников. В короткое время организовался кружок по изучению автодорожного дела. В кружке 65 учащихся.

◆ При Новгородском Доме Красной армии организовалась ячейка Автодора. В ячейку вступило больше 100 человек. Сразу же были созданы кружки по изучению двигателей внутреннего сгорания и курсы по подготовке шоферов и трактористов.

АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

Москва

Президиум облисполкома предложил МКХ разработать план гаражного строительства в Москве на ближайшие три года для размещения в новых гаражах 25 тыс. машин. План гаражного строительства 1929/30 г. рассчитан на размещение пяти тысяч автомобилей.

Гаражи должны строиться на 200—300 машин, с тем, чтобы имелась возможность расширения их до 500 машин.

Ярославль

Ярославский автозавод не выполнивший программы в первом квартале, январский план выполнил с превышением. Производительность поднялась на 126 проц.

Н.-Новгород

В Автодор вступили юридическими членами. Нижновлестрест, Металлстрой, Волгоразгруз, крайотдел союза транспортных рабочих и внесли 1 200 рублей.

Тверь

Тверское отделение Автодора организовало посредническое бюро, которое будет помогать своим членам приобретать мото-велопринадлежности.

Киев

Президиум окрисполкома постановил приступить к постройке гаража для промышленных и торговых организаций на 100—120 машин. Гаражи будут строиться так, чтобы их можно было в дальнейшем расширять. Отдельный гараж будет построен для транспорта Соробкопа. Окрплану поручено проработать пятилетний план строительства гаражей.

Одесса

На обеспечение новых машинно-тракторных станций шоссированными дорогами в этом году будет затрачено 1 095 тыс. руб. Эти средства обеспечат хорошими путями сообщения 10 машинно-тракторных станций. Кроме того, 500 тыс. руб. будут израсходованы на шоссирование 18 *км* дороги и на сооружение мостов. На окончание прошлогодних дорожных работ ассигновано 500 тыс. руб.

Для проведения всей работы дорожный отдел окрисполкома вводит ряд механизированных установок, организует научно-исследовательскую станцию и машинную базу.

Хабаровск

С весны в Сретенском округе начнутся большие работы по прокладке круговой грунтовой дороги, которая свяжет окружной центр Сретенск с приграничными и промышленными районами—Букачачи, Кутомара и Потаскуй.

Троицк

По плану дорожного строительства в округе должно быть восстановлено 2 060 *км* дорог. Общая стоимость работ дойдет до 1,5 млн. рублей (с искусственными сооружениями) и по сравнению с прошлым годом увеличится в 10 раз.

БОЛЬНЫЕ МЕСТА в РАБОТЕ АВТОДОРА

Местные организации под обстрелом печати

ЗА ПОСЛЕДНИЕ месяцы автомобилизация СССР сделала настолько большие реальные успехи, что они категорически требуют повысить качество автодоровской работы. Та работа автодоровских организаций, с которой можно было еще мириться (и то далеко не всегда!) год — два назад, когда автомобилизация Союза находилась преимущественно в стадии организационно-пропагандистской, — сейчас должна быть решительно перестроена, ее качество резко улучшено, ее темпы стремительно повышены. Неудивительно поэтому, что местная печать обращает за последнее время все большее внимание на работу автодоровских организаций и справедливо критикует ее. Мы приведем несколько образцов работы автодоровских организаций в оценке местных газет.

„Не Автодор, а рассейская телега" — писал „Тагильский рабочий" о местной организации, которая никакой работы не вела. Заседания правления собирались край не нерегулярно, от случая к случаю. Секции абсолютно не работали. Окружное отделение существовало только на бумаге, и неудивительно, что в результате такой работы „кучки людей, оторванной от масс", на десятки тысяч рабочих в Тагиле в январе имелось всего лишь 60 членов Автодора, а в промышленных районах насчитывалось всего по 3—5 автодоровцев. Приводя целый ряд фактов, газета правильно требовала роспуска неработоспособного правления и создания временного оргбюро.

Недостаточно активно работает также и организация Вотской области, насчитывающая до 1000 человек. За все время организации отделение не сделало ни одной попытки приблизиться к массе, указывает „Ижевская Правда", и поставить перед ней наиболее важные вопросы работы Автодора. „Почему не слышно об Автодоре?" спрашивает газета и правильно отвечает, что местному отделению необходимо „выйти из оцепенения".

Безотрадную картину отсутствия связи Автодора с местной общественностью описывает и „Грозненский рабочий", указывая, что при обследовании ряда коллективов выяснилось неумение Автодора привлечь внимание партийных и общественных организаций.

В самом областном правлении Автодора (как и в ряде других) отсутствует финансовая дисциплина.

На окружном с'езде Автодора в Троицке, где работа отделения была подвергнута резкой и достаточно заслуженной критике, дело дошло до того, что, по сообщению местной газеты „Вперед", ревизионная комиссия даже не решилась явиться на с'езд, так как ничего не делала. С'езд об'явил всем членам ревкомиссии строгий выговор, а председателя исключил из членов Автодора. Впрочем, не лучше обстояло дело и в правлении. Взамен выбывших из его состава никто недоизбирался, а оставшиеся члены не заходили в Автодор, случалось, по полгода. Таково было „руководство", таковы были темпы.

Очень скромны результаты автодоровской работы по сравнению с тем, чего требует от нас жизнь и в Череповце. На огромный крестьянский округ с 160 000 населения и с 60% непроезжих ни весной, ни летом дорог имеется при районных исполкомах только 1 500 автодоровцев. Многие коллективы безжизненны, массовая работа находится на задворках, а на весь округ выписывается только 2 десятка экземпляров „За Рулем". И местный „Коммунист" справедливо указывает, что второй год пятилетки „требует решительного перелома в работе", широкого привлечения внимания трудящихся к работе автодоровских организаций.

Некоторые организации Автодора обращают совершенно недостаточное внимание на важнейший вопрос о кадрах. Так, Воронежское отделение, как отмечает „Коммуна", несмотря на ряд требований, ничего не делает по подготовке авторабочих. Три раза созывалось в союзе рабочих местного транспорта совещание и ни разу оно не состоялось. Самым характерным является то, что на совещание представители отделения Автодора не сочли нужным явиться. Товарищи из правления Воронежского Автодора могут пожать руку членам ревизионной комиссии Троицкого и других отделений...

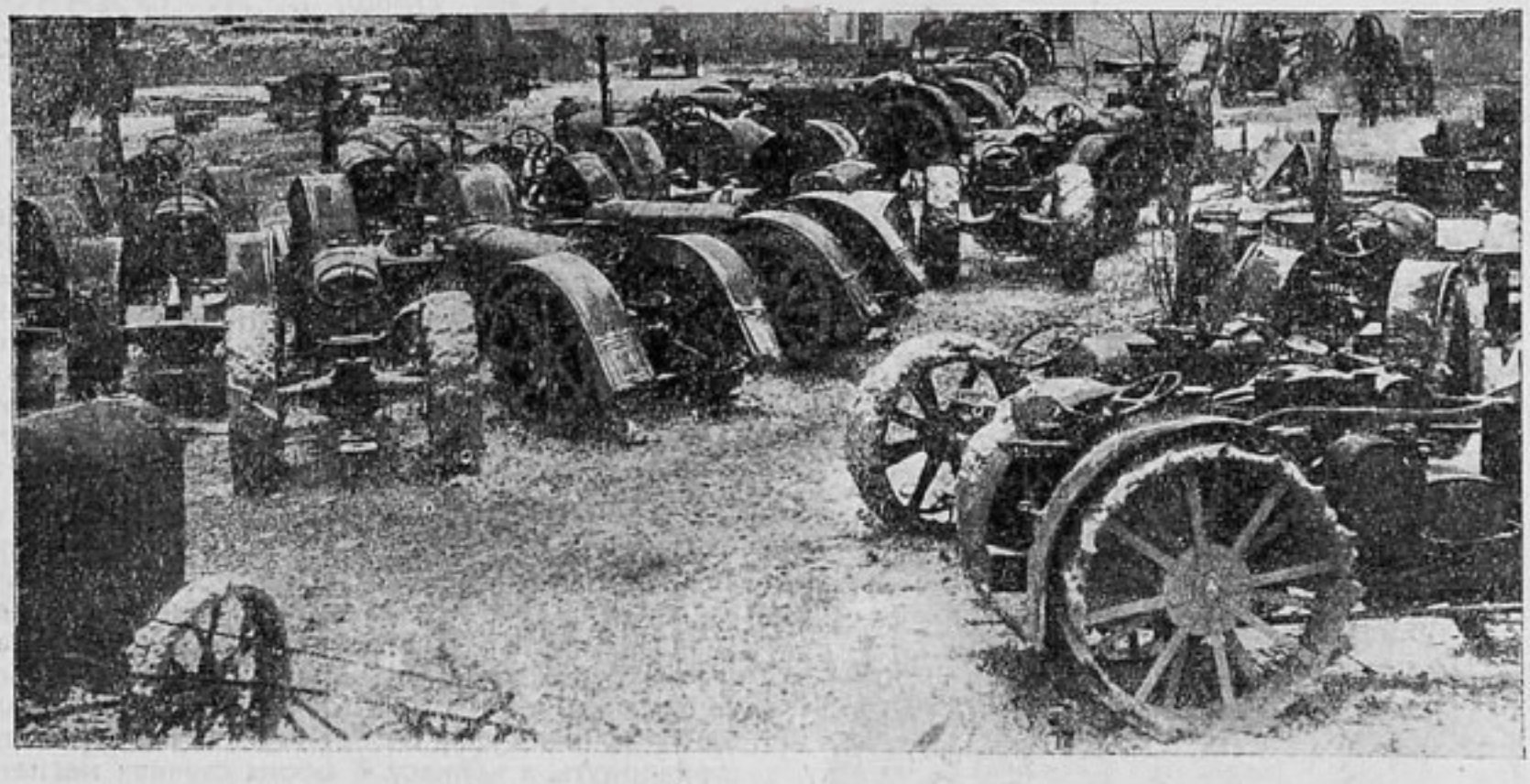
Вообще надо отметить, что к вопросу о кадрах в ряде наших организаций наблюдается отношение, которое иначе как бюрократическим назвать нельзя. Часто торжественно об'является об организации курсов, устраивается официальное открытие занятий, а потом наступают будни: торжественные приветствия подшиваются к делам, вожди из отделений занимаются текущей работой, курсы начинают чахнуть.

Один из печальных рекордов побил здесь Барнаул. Еще с сентября начались разговоры о том, что в связи с недостатком шоферов необходимо устроить курсы. 11 января, как сообщает „Красный Алтай", состоялось даже торжественное заседание по случаю открытия курсов шоферов. А после заседания .. курсы все-таки не открылись.

В Таганроге курсы открылись и существуют. Но отношение к курсам со стороны правления Автодора, которое их организовало, местная „Донская Правда" квалифицирует как недопустимое. Занятия происходят нерегулярно, место их менялось три раза, а в конце января занятия совершенно прекратились, так как правление не договорилось о помещении. Заведующего курсами нет, а в последнее время трудно найти даже кого-нибудь из правления. Так местное отделение готовилось к выпуску рулевых для весенней посевной кампании, и 19 курсантов справедливо протестуют против того, что „курсы шоферов разваливаются".

„За Рулем" и дальше будет освещать на своих страницах наблюдающиеся печальные факты бездеятельности ряда организаций.

Пятилетка возлагает на Автодор почетные и ответственные задачи, в выполнении которых не должно быть места спячке, безразличию, равнодушию, казенному отношению к делу. Нужно работать на „третьей скорости"!



Во дворе Симферопольской мастерской. Тракторы ожидающие ремонта Фото Р. Кармена

НИ ОДНОГО БЕЗДЕЙСТВУЮЩЕГО ТРАКТОРА!

БУРНО растущая коллективизация требует стопроцентной готовности всех наличных тракторов к работе на посевном фронте. Автодор также сплоченной колонной вступает в тракторный поход и мобилизует свои резервы вокруг лозунга: „Ни одного бездействующего трактора!"

Первые вести с полей уже вырисовывают картину неполадков и одновременно успехов в боях за выход трактора на весенние посевы.

Главным тормозом в боеспособности наших тракторов попрежнему является недостаток запасных частей. Автодоровские коллективы должны обратить на это внимание организаций в центре и на местах и активизировать рабочие бригады, дав им установку и направление.

Ряд сообщений с мест настойчиво диктует необходимость принятия самых экстренных мер. Преступное отношение к тракторному делу в Наркомземе Азербайджанской ССР выявила бригада ВЦСПС. Наркомзем не мог дать ответа о ходе ремонта, так как сотрудник наркомземовского аппарата, ведающий ремонтом, оказался в от'езде. Большие опасения вызывает положение с ремонтом тракторов в Моздокском районе (Пятигорского округа). Из 54 тракторов, требующих ремонта, отремонтировано только три. Не менее грустная картина со сбором задатков на тракторы—собрано только 10 тысяч рублей, т.-е. 3% задания. Большинство сельсоветов не знает даже своих контрольных цифр по сбору задатков.

Ремонтные базы во многих местах не располагают квалифицированной силой, плохо обставлены, не имеют запасных частей и инструментов, а главным образом небрежно относятся к ремонту.

На Украине из 2 тысяч тракторов коллективных машинно-тракторных станций, большинство работает с 1923/24 года и требует на 75% капитального ремонта.

Неблагополучное положение с производством запасных частей к тракторам заставило руководящие органы промышленности освободить „Красный Путиловец" от выпуска тракторов в феврале, с тем, чтобы за этот месяц завод перевел все свое производство исключительно на изготовление запасных частей. Это позволит сохранить для посевной кампании 3 000 тракторов, которым грозит вывод из строя из-за отсутствия запасных частей.

Чтобы закончить ремонт тракторов к весенней кампании, надо все ремонтные мастерские перевести на двухсменную работу. Изготовление запасных частей следует наладить на местных заводах. Кампания ремонта тракторов должна принять срочный ударный характер.

Организации Автодора должны быть застрельщиками ремонтной кампании.

„Мы должны помнить о том, что пока промышленные рабочие вплотную не возьмутся за практическую поддержку дела коллективизации в деревне,— ничего прочного, ничего действительно надежного, ничего действительно социалистического в строительстве совхозов не получится"— заявил недавно тов. Молотов.

Времени осталось мало. Ремонтная кампания должна закончиться до начала весеннего сева. Если сейчас не принять срочных мер, не наладить экстренной технической помощи,—ремонт тракторов во многих местах будет сорван.

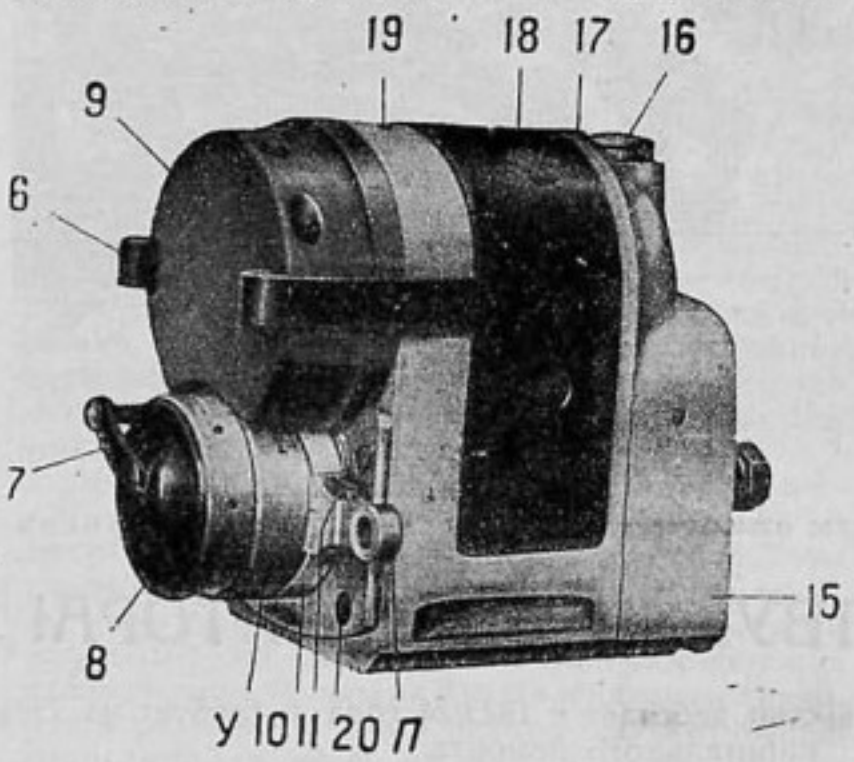
Одновременно рабочая общественность и в первую голову автодоровские массы должны организовать проверку качества ремонта путем создания летучих отрядов „легкой кавалерии".

Проф. Е. А. ЧУДАКОВ

УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЯ

Зажигание*

На фиг. 47 представлен общий вид 4-цилиндрового магнето Бош позднейшего выпуска. На фиг. 48 дан вид этого же магнето со снятыми крышками распределителя и прерывателя.



Фиг. 47

Здесь буквенные обозначения те же, что на фиг. 46 и 41, в дополнение же к этому обозначены цифрами следующие детали: 6 — пружинки, защелкивающие крышку распределителя, 7 — пружинка, защелкивающая крышку прерывателя, 8 — крышка прерывателя, с установленным в ней контактом, соприкасающимся с винтом *М* и служащим для выключения магнето; 9 — крышка распределителя, исполненная из изоляционного материала; в этой крышке расположены контакты для присоединения проводов высокого напряжения; 15 — алюминиевый корпус магнето; 16 — щетка, принимающая ток высокого напряжения с коллектора магнето; 17 — стопорный винт для щетки 16; 18 — дуга магнита; 19 — отверстие для смазки; 20 — шурупы, крепящие среднюю доску магнето к корпусу 15.

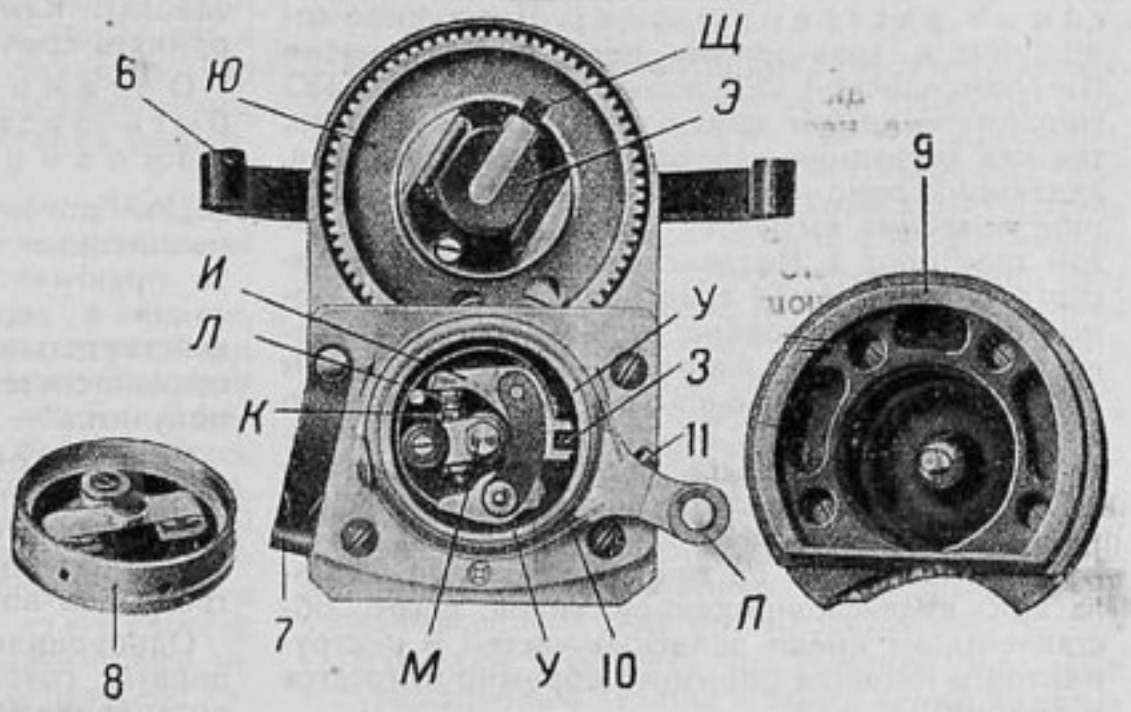
Рычажок при помощи которого производится передвижение кольца *У* и изменение опережения зажигания, не укрепляется жестко на кольце *У*; он укреплен при помощи стяженой ленты 10, которая натягивается винтом 11. Это дает возможность установить рычажок *П* в наиболее удобном положении для привода его от рукоятки, расположенной на штурвале.

На фиг. 49 представлен общий вид того же магнето, но со снятым кольцом *У*. Это кольцо снимается в том случае, когда необходимо произвести регулировку зазора между контактами прерывателя или очистить поверхности этих контактов. На кольце *У* имеется штифт 14, который входит в углубление корпуса магнето 13 и определяет полное перемещение кольца, соответствующее изменению угла зажигания от его минимума до максимума.

Основная разница между старым типом магнето Бош, представленным на фиг. 46, и типом магнето того же завода, представленным на фиг. 47—49, заключается в том, что в последнем случае дуга магнита залита в алюминиевый каркас. Таким образом конструкция получается очень компактная, состоящая из одного целого куска. В первом же случае магниты привернуты к каркасу. В обоих случаях магнето закрыты таким образом, что попадание влаги на работающие их части почти исключено.

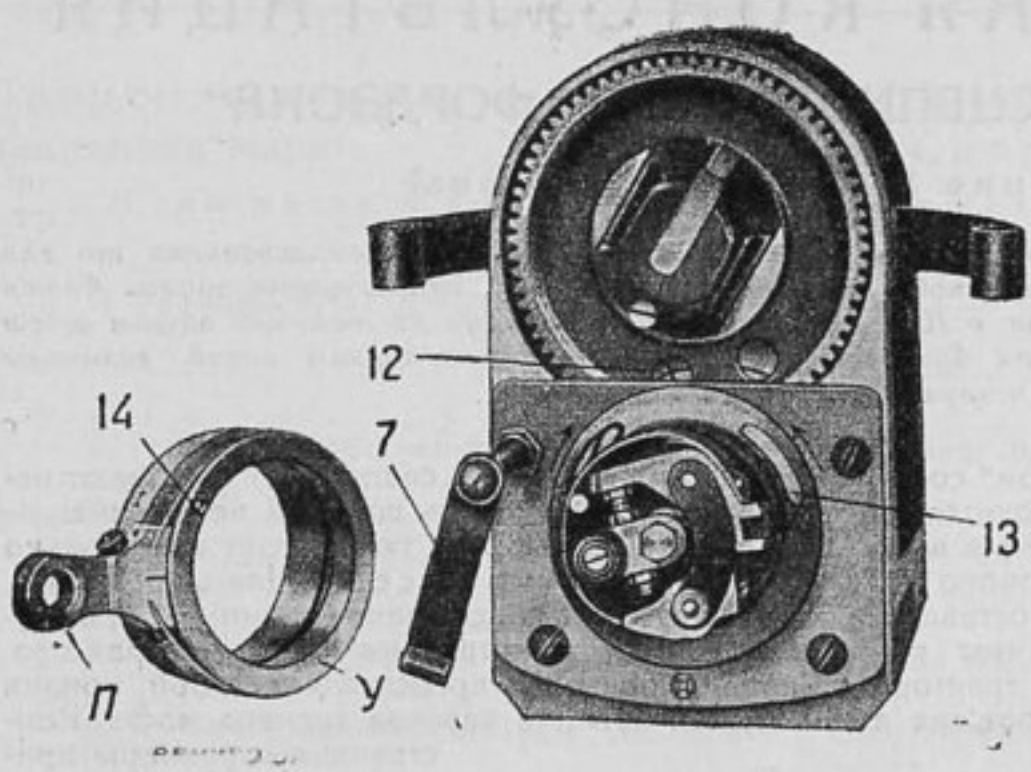
Якорь магнето приводится во вращение от двигателя при помощи шестеренчатой или цепной передачи. Чаще всего магнето располагается на полке картера сбоку от блока, как это представлено было на фиг. 1, ст. 2-й, где знаком *С* обозначено магнето. При этом привод магнето осуществляется обычно или цилиндрическими шестернями, как это представлено на фиг. 20 статьи 4-й (шестерня *Г* здесь служит для привода магнето) или при помощи цепи.

Довольно часто магнето располагается таким образом, что его ось является перпендикулярной к оси коленчатого вала. Пример такого расположения представлен на фиг. 50, где магнето обозначено знаком *М*. При таком расположении магнето, его основные части, требующие известного наблюдения и ухода, а именно прерыватель и распределитель, являются особенно доступными. Однако при этом необходимо бывает ввести более сложную передачу коническими или винтовыми шестернями.



Фиг. 48

* Продолжение, см. № 4.



Фиг. 49

В качестве примера особого расположения магнето можно указать на расположение этого прибора на двигателе Штейер, где магнето расположено вверху двигателя (см. фиг. 35, статья 3) и приводится в движение при помощи шестеренчатой передачи; общий вид последней дан на фиг. 19, статьи 4. Здесь шестерня *Г* служит для привода динамо и магнето.

Момент появления тока высокого напряжения во вторичной обмотке магнето, а следовательно и момент появления искры в свечах двигателя определяется разрывом тока в первичной цепи, т.-е. моментом размыкания контактов *К* и *Л* прерывателей магнето (фиг. 42). Для того, чтобы раз'единение контактов прерывателя точно совпадало с тем моментом рабочего процесса, когда смесь должна быть воспламенена, необходимо установить якорь магнето в определенном положении к коленчатому валу двигателя. Для того же, чтобы искры появлялись в свечах цилиндра в должном порядке, необходимо контакты распределителя соединить соответствующим образом со свечами цилиндров.

Установка магнето может быть произведена следующим образом

1. Нужно установить поршень первого цилиндра в верхней мертвой точке, соответствующей ходу сжатия.

2. Надо повернуть якорь магнето таким образом, чтобы щетка распределителя *Щ* (фиг. 41 и 42) стояла против контакта, соответствующего первому цилиндру. Если на крышке распределителя не имеется отметок номеров цилиндра, то означенная операция может быть опущена.

3. Необходимо поставить кольцо прерывателя *У* (фиг. 41 и 42) на самое позднее зажигание.

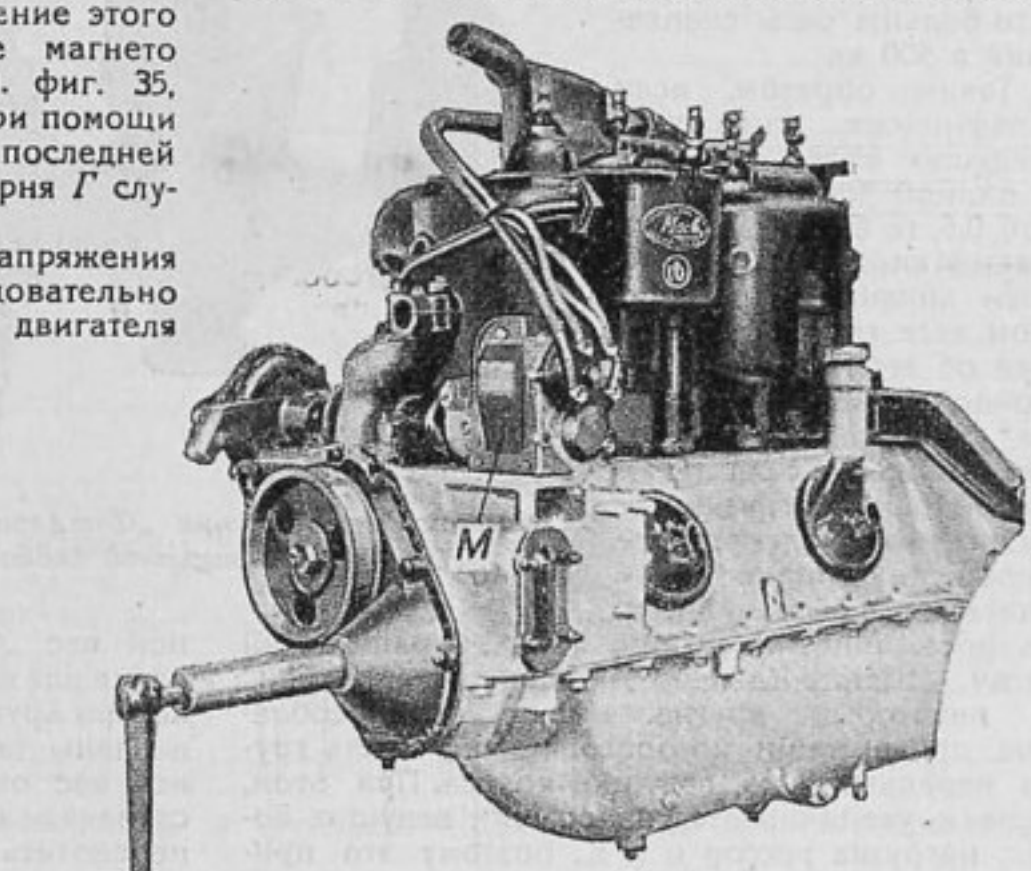
4. Нужно повернуть якорь в ту или другую сторону настолько, чтобы контакты *К* и *Л*, при правильном направлении вращения якоря, начали расходиться.

5. В этом положении следует присоединить магнето к приводу.

6. Контакт распределителя, против которого стоит щетка *Щ*, надо соединить проводом высокого напряжения со свечей первого цилиндра.

7. Остальные контакты распределителя соединить со свечами в порядке работы цилиндров принимая во внимание направление вращения щетки распределителя.

Для того, чтобы присоединение магнето к проводу можно было сделать при должном положении рычажка прерывателя, необходимо,



Фиг. 50

чтобы муфта, соединяющая якорь магнето с приводом от двигателя давала возможность сделать соединение при любом относительном расположении деталей.

Проф. Е. А. Чудаков

Продолжение в следующем номере

„АВТОДОРОЖНЫЙ АЛЬМАНАХ“ по льготной цене 1 рубль получат лишь подписчики журнала „За Рулем“, приславшие доплату до 1 мая. С 1 мая заказы на Альманах будут приниматься исключительно по розничной цене — 2 рубля Акционерным Издательским О-вом „Огонек“: Москва 6, Страстной бульвар, 11.

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

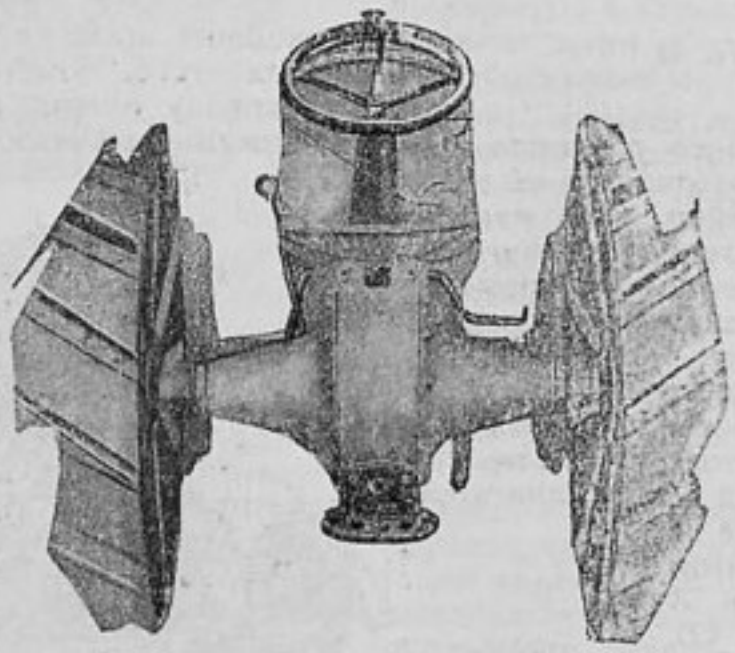
УВЕЛИЧЕНИЕ СЦЕПНОГО ВЕСА „ФОРДЗОНА“

Предложение А. Фролова (Тюмень)

Автор предлагает для увеличения сцепного веса трактора „Фордзон“ при использовании его для перевозки грузов, передавать на ушко-скобу трактора часть веса перевозимого груза. Автор наблюдал, как „Фордзон“ на под'еме в 10—15°, таща за собою груз на тележке общим весом приблизительно в 1500—2000 кг начинал буксовать, и просит сообщить грузом какой величины можно нагрузить скобу „Фордзона“.

Ответ: Полный вес трактора „Фордзон“ составляет около 1350 *кг*. Из них 840 *кг* приходится на заднюю ось. При коэфициенте сцепления в 0.6 сила сцепления составит 840 × 0,6 = около 500 *кг*. Общий вес груза и трактора составляет около 3000 *кг*. Под'ем в 15° соответствует высоте под'ема в 0,27. Это является для трактора очень крупным под'емом. Но и при под'еме в 10° мы получаем высоту под'ема, равную 0,18. Для преодоления такого подема требуется сила тяги в 3000 × 0,18=540 *кг*, не считая сопротивления пути, что больше силы сцепления в 500 *кг*.

Таким образом, если коэфициент сцепления ведущих колес трактора с данной дорогой не выше 0,6, то буксование является вполне естественным явлением при данном весе груза. (Подробнее об этом см. в „Справочной книге автодоровца“ статью „Мощность автомобиля и сила тяги). Увеличение нагрузки ведущих колес является теоретически вполне правильным разрешением вопроса. Многие тягачи, напр., французский тягач „Шенар-Валькер“, немецкий „Маффей“ и некоторые другие, имеют приспособление, при помощи которого можно часть груза передавать на ведущие колеса. При этом, однако, увеличивается износ шин ведущих колес, нагрузка рессор и т. д., поэтому это приспособление не действует постоянно—оно применяется только тогда, когда условия пути (под'ем, малый коэф. сцепления) вызывают необходимость увеличить сцепной вес тягача.



Схематический снимок „Фордзона“ с выделенной прицепной скобой

В обычных условиях тягач везет груз только за собой, а не на себе. Для „Фордзона“, однако, это является неприменимым при существующей конструкции самого трактора. Скоба „Фордзона“ представляет собой прилив к задней крышке картера заднего моста. Конструкция и размеры прилива рассчитаны на разрывающее усилие, а не на то, что прилив будет непосредственно на себе носить какой-нибудь груз. Чтобы увеличение сцепного веса было ощутительно, необходимо нагрузить скобу грузом не менее, чем в 200—300 *кг*. Такой груз повлечет за собою опасность поломки скобы, особенно от того, что скоба будет испытывать от тряски постоянные удары. Поэтому нельзя рекомендовать использование скобы „Фордзона“ для непосредственной нагрузки.

Как мы видели, сцепной вес „Фордзона“ сам по себе достаточно велик для передвижения груза до 3 000 *кг*, и только при крутых под'емах—какими должны быть названы такие под'емы, как $^1/_4$ и $^1/_5$—этот сцепной вес оказывается недостаточным. В таких случаях рекомендуется груз разделить пополам и перевозить его по данному участку дороги порознь.

М. Б.

4. О ПОКУПКЕ МОТОЦИКЛОВ

Всем товарищам запрашивающим где и как можно приобрести мотоцикл редакция „За Рулем“, выяснив вопрос в мотоциклетной секции Центрального Совета Автодора, сообщает следующее:

Небольшое количество ввозимых в СССР мотоциклов, предназначенных для распределения между коллективами и членами Автодора, поступит в распоряжение Центрального Совета и будет разверстано среди местных организаций.

По советским мотоциклам мы будем иметь в этом году только опытные серии. Вопрос о постройке у нас большого мотоциклетного завода освещается на страницах журнала.

Выписка мотоцикла из-за границы может быть произведена только по специальному разрешению Наркомторга СССР в самых исключительных случаях.

Отв. редактор *Н. ОСИНСКИЙ* Зав. редакцией *Н. БЕЛЯЕВ*

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“

Главлит № А—5?.941. Стат.-форм. Б 5—176 × 250 мм. Отп. в 7 тип. „Мосполиграфа“. Филиш., 13. З. Т. 932. Тираж 50.500.

ПЕРВАЯ ЗАОЧНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ЧИТАТЕЛЕЙ „ЗА РУЛЕМ"

Прочтите, внимательно заполните и бросьте в почтовый ящик, не наклеивая марки. Сделайте это немедленно.

(Если места в листке не хватит—пишите отдельно на бумаге).

1. Фамилия, имя, отчество, сколько лет? .....

.....

2. Рабочий, крестьянин, служащий, красноармеец, шофер, тракторист; чем занимаетесь сейчас? .....

.....

3. Состоите ли членом Автодора и управляете ли машиной? .....

4. С какого времени читаете „За Рулем"? Если выписываете журнал, то с какого времени?

.....

5. Что вам понравилось в журнале за последний год больше всего (укажите подробно статьи, фото и №№? .....

.....

.....

.....

6. Какие статьи, заметки и фото за последний год **не понравились** и чем (укажите №№)?

.....

.....

.....

7. Все ли материалы в журнале читаются с интересом? Какие интересуют больше—автомобильные, дорожные, Автодор на местах и т. д. .....

.....

.....

8. Какие постоянные отделы понравились в журнале? Какие отделы нужно сохранить, какие закрыть? Какие отделы следует прибавить? .....

.....

9. Какие отдельные вопросы нужно осветить в журнале (укажите подробно) .....

.....

.....

10. Аккуратно ли получаете журнал и где вы подписались? .....

.....

11. Что еще хотите сообщить редакции по поводу журнала? .....

.....

.....

Ваш адрес и подпись .....

ПЕРВАЯ ЗАОЧНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ"
ПРОВОДИТСЯ с 10 МАРТА по 10 АПРЕЛЯ 1930 года.

Складывается и опускается в почтовый ящик без марки. Сделайте это немедленно.

МОСКВА 6.
СТРАСТНОЙ БУЛЬВАР 11.

РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА
„ЗА РУЛЕМ"

„ЗА РУЛЕМ" СТАРАЕТСЯ ПОМОЧЬ ТЕБЕ В РАБОТЕ И УЧЕБЕ — ТЫ ДОЛЖЕН ПОМОЧЬ РЕДАКЦИИ ДАЛЬШЕ УЛУЧШАТЬ НУЖНЫЙ ТЕБЕ ЖУРНАЛ!