

ЗА РУЛЕМ



Колонна из 25 автомобилей, выпущенных сверх плана Нижегородским автосборочным заводом в подарок XVI партсъезду, по пути в Москву

Фото А. Шайхета



1930

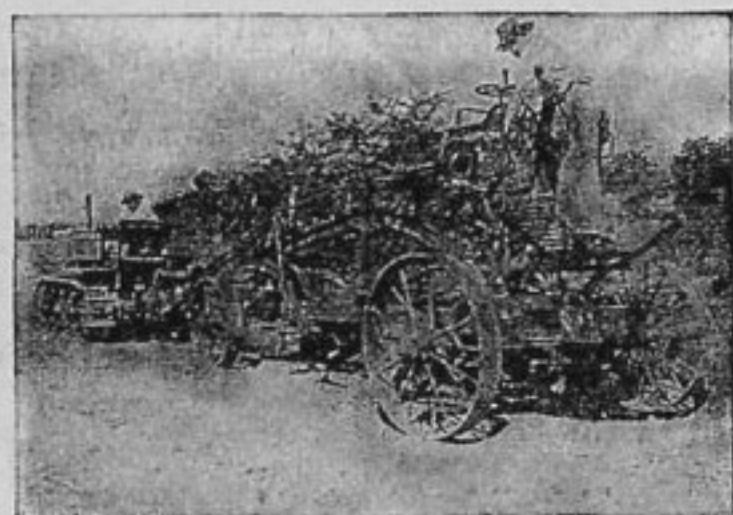
АКЦ · ИЗД · 0-В0
«ОГОНЕК»

„Клетрак“

**Тракторы для постройки
дорог и ухода за ними.**



«Клетрак» модели «30» в работе с грейдером (уравнителем почвы).



Показательная работа трактора «КЛЕТРАК» модели «30» с тяжелым скарифаэром (распашником) перед городским советом города Сеймор в Южной Африке.

**Для применения в сельском
хозяйстве и промышленности.**

Представитель в СССР:
Инженер Гарольд М. Пейдж,
Гостиница «Савой», Москва.

Потребность в любой мощности удовлетворяется выбором мощности тракторов «Клетрак».

МОДЕЛЬ «20»:

20 л. с. на крюке.
27 л. с. на приводном шкиве.

МОДЕЛЬ «30»:

30 л. с. на крюке.
45 л. с. на приводном шкиве.

МОДЕЛЬ «40»:

40 л. с. на крюке.
55 л. с. на приводном шкиве.

МОДЕЛЬ «80-60»:

80 л. с. на крюке (максимум).
96 л. с. на приводном шкиве.

The Cleveland Tractor Co.
Cleveland, Ohio, U. S. A.



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА
«АВТОДОР»

Третий год издания
Редколлегия: А. Браин, Н. Беллев,
В. Дмитриев, М. Кольцов, Н. Осинский,
М. Презент, проф. Е. Чудаков

ОГЛАВЛЕНИЕ

Очередные задачи Автодора	1
За 15 дней	2
С. ПЕРЕСВЕЛОВ.— Методы участия автодоровцев в общественном контроле	4
Н. ГОРЯЧКО.— Оборона СССР и Автодор	5
М. ШЕЙНИН.— Что постановил Совнарком РСФСР для развития дорожного хозяйства	6
На фронте автостроительства	8
Ю. ПЕНЬКОВСКИЙ.— Спирт как горючее	10
Н. ВАСИЛЬЕВ.— Военная работа Автодора	11
И. Ф. ЛЬДМАН.— Америка с точки зрения автодоровца	12
М. СОЛОМОНОВ.— Мобилизация грузовиков на уборочную кампанию	14
Принимайте шефство над колхозами	15
А. ДУШКЕВИЧ.— Три автомобильных сенсации Америки — „Франклин“, „Корд“ и „Кадиллак“	16
Проф. Е. ЧУДАКОВ.— Устройство автомобиля	18
С. УЛЯНИЦКИЙ.— Первые советские „поправки“ к фордовским методам	21
Страничка курсанта-заочника	22
А. БАЛАШОВ.— Использование старых автобусных шасси	24
Уличное движение в мировых центрах	26
В. ФИНК.— Автомобиль в тайге	28
Обмениваемся опытом мест	31
В номере 41 иллюстрация	

Центральный Совет Автодора—Москва, Садово-Кудринская, 17; тел. 4-96-16.

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

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

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

НАШИ ОЧЕРЕДНЫЕ ЗАДАЧИ

...С'езд поручает ЦК в дальнейшей работе по социалистической индустриализации СССР сосредоточить усилия партии на осуществлении следующих задач:

...2. Развитию и реконструкции транспорта, становящегося одним из наиболее узких мест социалистического хозяйства и...

...3. Всемирном развитии механизации и тракторизации сельского хозяйства, выполнении совхозной пятилетки в 3 года, подведении твердой машинно-тракторной базы под сплошную коллективизацию крестьянских хозяйств по всему СССР.

(Из резолюции XVI с'езда ВКП(б) по отчету ЦК).

НЕДАВНО закончившийся II расширенный пленум Центрального Совета Автодора подвел итог почти трехлетней работы Общества.

Пленум, знаменующий собой поворотный пункт в истории Автодора, подчеркнул, что первый этап деятельности Общества, связанный, главным образом, с общей агитацией за идеи автомобилизации страны и с первоначальным накоплением сил, закончен.

Общество, выросшее из небольшой инициативной группы почти в миллионную организацию, раскинувшую сеть своих коллективов по всей стране, вступает в более ответственный период работы, в полосу активного делового содействия партии и советскому государству в претворении в жизнь автотракторной и дорожной пятилетки.

Великая социалистическая стройка, превращающая СССР в передовую индустриально-аграрную страну, изменяющая облик города и деревни, воздвигающая гигантские невиданные по своей мощности и производительной эффективности заводы и фабрики, создающая на месте разрозненного крестьянского хозяйства тысячи крепких колхозов, опирающихся на тракторизацию и механизацию сельского инвентаря, настоятельно требует сосредоточения особого общественного внимания на автотракторной и дорожной проблеме.

Мало построить новые автомобильные и тракторные заводы, нужно подготовить кадры шоферов, водителей и другого технического персонала для обслуживания этих машин.

Мало принять постановление о постройке новых и ремонте старых изношенных дорог,—надо дать стране кадры грамотных и технически подкованных дорожных работников.

Мало издать закон о трудовой дорожной повинности,—нужно пробудить инициативу, организовать, поднять на эту работу трудовое крестьянство.

Мало иметь миллион членов Общества,—нужно вовлечь в его ряды женщин, молодежь, красноармейцев — лучших проводников идей Общества в деревне.

Все эти задачи,—задачи привлечения в Общество новых слоев трудящихся, активизации его работы, подготовки автотракторных и дорожных кадров, мобилизации города и деревни для действенной, энергичной борьбы с бездорожьем,—ложатся целиком и полностью на плечи автодоровских организаций.

Исходя из четких директив партии, на основе ее генеральной линии и решений XVI партс'езда, на основе социалистического соревнования и ударничества, опираясь на широчайшую инициативу и самодеятельность масс, должна строиться вся дальнейшая работа Автодора.

Это проходит красной нитью во всех решениях и постановлениях июньского пленума ЦС Автодора.

К этому мы зовем всю миллионную армию автодоровцев

КАЖДЫЙ АВТОДОРОВЕЦ ДОЛЖЕН ЗНАТЬ И ВЫПОЛНЯТЬ РЕШЕНИЯ ПАРТС'ЕЗДА

К МОМЕНТУ сдачи в печать текущего номера закончились прения и вынесена резолюция по отчету ЦК на XVI партс'езде. Вопросы автомобильного, тракторного и дорожного дела будут затронуты в докладах тт. Куйбышева и Яковлева. Подробное освещение работы с'езда по этим вопросам читатели найдут в следующих номерах „За Рулем“.

Однако в резолюции по докладу ЦК уже ясно отмечается, что транспорт делается узким местом народного хозяйства. Резолюция по докладу ЦК особенное внимание обращает на положение железнодорожного и водного транспорта, но этим несколько не умаляется и значение других видов, в частности, безрельсового транспорта, положение которого представляется также весьма тяжелым.

Тов. Сталин в отчетном докладе указал, что ЦК уделял много внимания развитию автомобилестроения и тракторостроения. Производительность Нижегородского завода по постановлению ЦК значительно увеличена, а также значительно увеличено наше тракторостроение.

Победоносно шествуя по пути широкой индустриализации Советского Союза, вдребезги разбивая опасения правых оппортунистов о непосильности для нас американских темпов, партия может отметить наиболее яркие успехи, в частности, в тракторостроении и автомобилестроении.

Пуск в ход Сталинградского тракторного гиганта к открытию XVI партс'езда — сокрушительный удар для правых оппортунистов и всех нытиков и маловеров.

Но партия не останавливается на успехах. Достигнутые темпы надо улучшать дальше, и в резолюции партс'езда ставится задачей: „Всемерное развитие механизации и тракторизации сельского хозяйства, выполнение совхозной пятилетки в три года, подведение т.е.р.д.ой ма-

шинно-тракторной базы под сплошную коллективизацию крестьянских хозяйств по всему СССР“.

Автодорожская общественность должна энергично участвовать в выполнении решений с'езда. Задачу тракторизации и механизации деревни, а также подведения машинно-тракторной базы под сплошную коллективизацию необходимо выполнить в срок.

Об этом должен знать каждый автодоровец.

„ДЕНЬ ДОРОГИ“

Общество Автодор проделало огромную работу по пропаганде автомобилизма в нашей стране. Миллион членов Общества, разветвленные отделения по всему Союзу, огромный общественный актив — позволили в короткий срок внедрить в умы самых широких масс населения необходимость сбросить под откос нашу старую телегу и заменить ее новым американским автомобилем.

Эта работа, однако, уже позади. Сейчас агитировать за автомобиль почти не приходится, а все внимание необходимо направить на скорейшее удовлетворение огромной потребности в этом виде транспорта. Автодор переключается на второй еще более важный

участок своей работы — дорожное строительство. Здесь, безусловно, предстоит огромная, но совершенно неотложная работа. Агитировать за дорогу значительно труднее, чем за автомобиль, и потому работа по улучшению дорог будет протекать медленнее и упорнее.

Задача сегодняшнего дня — привлечь широкие массы общественности к проблеме нашего бездорожья.

На одном из последних заседаний президиума обсуждался вопрос об организации специального „дня дороги“. Президиум отклонил предложение об организации этого „дня“ в Москве и решил организовать в ближайшее время специальный „день дороги“ в провинции в одном из крупных районов или нацреспуб-



3 июля на стадионе „Динамо“ состоялся финиш Всесоюзной звездной авто-мото-вело эстафеты, организованной ВСФК вместе с ЦС Автодора. Участники эстафеты привезли XVI партс'езду многочисленные рапорты от физкультурных организаций, фабрик и заводов.

На снимке — участники эстафеты въезжают из главных ворот на стадион

лике, в виде опыта, с тем, чтобы впоследствии организовать грандиозный „день дороги“ по всей территории республики. В ближайшее же время будет окончательно разрешен вопрос о месте проведения „дня дороги“.

Вся автодорожская масса должна внимательно присмотреться к опыту проведения „дня дороги“, чтобы, учтя ошибки и достижения, провести у себя этот день с наибольшими результатами.

„День дороги“ должен явиться сигналом для окончательного поворота автодорожских организаций лицом к дороге.

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СМОТР ДОРОГ

Мы много говорим и пишем о нашем бездорожье, но до сих пор мы еще не знаем точно, что представляют собой наши крупнейшие шоссейные дороги.

Редакция „За Рулем“ предполагает в ближайшее время организовать серию поездок на автомобиле журналистов, фотографов и дорожных техников по главнейшим шоссейным магистралям для описания, фотографирования и технического осмотра существующих дорог.

Мы предполагаем дать нашей общественности возможность убедиться, в каком состоянии на сегодняшний день находятся наши дороги, и привлечь внимание заинтересованных учреждений к их немедленному улучшению.

Редакция ожидает, что автодорожские организации окажут всемерное содействие этому начинанию, и местные отделения по собствен-

ной инициативе проведут подобные опытные поездки у себя.

На страницах журнала „За Рулем“ надо наладить обмен опытом автодорожских „смотров дороги“.

НОВЫЙ ТРАКТОР „ФОРДЗОН-ПУТИЛОВЕЦ“

Из Ленинграда сообщают, что „Красный Путиловец“ выпустил новый вид трактора „Фордзон - Путиловец“, в который внесены значительные изменения. Мощность трактора увеличена с 10 Л. С. до 14. Для большей устойчивости трактора быстро изнашивающаяся червячная передача заменена стойкими стальными шестернями.

Это сообщение является чрезвычайно симптоматичным и интересным, так как показывает, что завод внимательно прислушивается к той критике, которая идет с мест с полей, от трактористов.

В широких кругах наших специалистов уже давно ведется спор о том, что маломощные тракторы недостаточно рентабельны в условиях нашего хозяйства. Выпуск нового „Фордзона-Путиловца“ большой мощности окончательно решает этот спор в пользу противников маломощных тракторов.

Редакция „За Рулем“ со своей стороны приветствует этот шаг „Красного Путиловца“.

июля 1930 г.

Н. Б.

НОВЫЙ ЗАВОД ДЕТАЛЕЙ МАШИН

БОЛЬШИНСТВО иностранных автомобильных компаний не строит сейчас работу своих заводов по строго централизованной системе. Многие из них передают различные мелкие заказы (например, детали мотора) на другие заводы, занимаясь лишь основной работой по выработке и сборке машин.

По этой линии идет и ленинградский трест „Знамя Труда“, создавая сейчас завод для изготовления автотракторной арматуры. В настоящее время заканчиваются оборудованием и скоро приступят к работе литейный и механический цехи. Несмотря на то, что темпы работы треста еще недостаточны (что происходит главным образом из-за задержки заказчиками-заводами, строящими автомашины, чертежей и образцов), завод все же выпустит еще в этом году 102 тыс. комплектов деталей для тракторов нового Сталинградского гиганта.

Завод будет изготавливать фильтры, штуцеры, продувные, спускные краны и другие мелкие детали для различных машин, начиная с мотоцикла и кончая трактором. Самой ответственной частью будет карбюратор. Он будет выпускаться по типу одиннадцати марок, наиболее рентабельных и экономичных в наших условиях, главным образом типа „Интернационал“, „Форд“, „Катерпиллер“.

Развернувшееся за последнее время в Ленинграде на заводе „Красный Путиловец“ массовое производство тракторов сможет быть прове-

дено еще в более ударных темпах. Для того, чтобы внимание завода было сосредоточено на выпуске основных частей, трест будет снабжать завод карбюраторами для трактора „Фордзон-Путиловец“.

Предварительная проработка всех вопросов по этому заводу и опытные образцы подтверждают полную возможность изготовления всех намеченных частей. Это помимо производственной выгоды даст возможность государству сэкономить порядочные суммы на валюте, так как эти детали получаются сейчас из-за границы.

Специально созданное при тресте бюро занято разработкой всевозможных технологических процессов, подготовкой новых кадров и разработкой планов завода на этот год. Полный детальный проект по выработке заводом до полумиллиона комплектов в год, подготавливается Гипромашем и будет готов к середине июля. Примерная наметка на получение импортного оборудования уже составлена.

В этом году на заводе будет занято 700 человек, в 1932/33 г. число их дойдет до 4 тысяч.

Будут отстроены новые корпуса, частичное строительство которых начато уже сейчас. Общая стоимость выпуска автотракторных частей достигнет к концу пятилетки 50 млн. в год, что даже при расходе на капитальные вложения, в 7 млн. рублей вполне рентабельно.

Ленинград

Е. Калинина

МЕТОДЫ УЧАСТИЯ АВТОДОРОВЦЕВ В ОБЩЕСТВЕННОМ КОНТРОЛЕ

В порядке обсуждения

ЕДВА ЛИ кто-нибудь из автодорожцев сомневается в необходимости мобилизовать силы всей автодорожеской общественности, чтобы улучшить и усилить контроль над деятельностью дорожных и других государственных органов, имеющих отношение к дорожному и автомобильному делу.

Многим известна недооценка роли безрельсового транспорта в социалистическом строительстве, которой подчас страдают наши хозяйственные органы и исполкомы. Достаточно напомнить хотя бы случаи использования потонного сбора не по назначению.

Задача наша — помочь автодорожцам усвоить основные положения, принципы, методику обследования, чтобы достичь успеха на этом важном участке работы Автодора.

Каковы основные стадии, на которые делится процесс исследовательской работы?

1. Подготовка к обследованию (разработка планов, программ, изучение материалов, согласование, информация и т. д.).

2. Само обследование.

3. Обработка материалов обследования (составление выводов и предложений).

4. Реализация материалов-предложений (обсуждение на совещаниях, собраниях, посылка в обследованные учреждения).

5. Проверка выполнения предложений.

Чем лучше будет проведена подготовка к обследованию, тем больший эффект получится от работы. Поэтому при формировании исследовательской бригады нужен тщательный подбор ее участников.

Исследовательская бригада должна быть обеспечена в известной мере сотрудниками, знакомыми с предстоящей работой (строителями, механиками, хозяйственниками и т. д.).

Необходимо также предоставить исследователям-общественникам известные льготы на время выполнения задания в виде разгрузки от другой общественной работы.

Четкость в целевой установке задания, в распределении вопросов обследования по исполнителям, ответственность в работе (ознакомление с имеющимися материалами и постановлениями) должны быть соблюдены организациями Автодора на все 100%.

Непосредственному обследованию должно предшествовать составление рабочей программы и плана работы применительно к целевой установке, которая была дана исследовательской бригаде. Как правило, эта программа должна излагаться кратко и заключать в себе только основные вопросы, подлежащие обследованию и проработке.

При обследовании всегда надо ясно иметь перед собой основную цель работы и не отрываться от этой установки, меньше всего обращать внимания на мелочи, а не то из-за них не увидишь больших недостатков аппарата.

Как правило, с рабочей программой, с задачами обследования должны быть заранее озна-

комлены администрация обследуемого учреждения и его партийные и общественные организации.

Автодор должен заинтересовать широкие круги общественности исследовательской работой, должен добиться широкого вовлечения в обследование научных, профсоюзных организаций (институтов, ВКК, экономкомиссий и т. д.), комсомола, секций исполкомов и хозяйственных предприятий, заинтересованных в улучшении работы обследуемого учреждения, а также коллективы Автодора при производственных предприятиях.

Формы участия общественности могут быть двоякие: или в виде исследовательской бригады, или в виде обсуждения плана обследования до начала работы и вывода обследования после нее.

Несколько замечаний по самому обследованию, системе обработки материала и проверке предложений: надо помнить, что при обследовании необходимо изучать только те материалы, которые имеют прямое отношение к прорабатываемой теме программы. „Про запас“, „на всякий случай“ собирать и изучать не следует, как не следует увлекаться изъятием оригиналов, подлинников и копий обследуемого учреждения. Дело ничуть не пострадает, если исследователь будет ограничиваться снятием только самых необходимых копий с документов и прибегать только к записям в блокнот необходимых основных выдержек, с указанием даты и номера цитируемой бумаги. При сборении материалов надо поддерживать живую связь между участниками бригады (собрания, беседы и т. д.).

На ряду с изучением недостатков работы учреждения и их причин необходимо изучить и положительные стороны работы учреждения, чтобы использовать их в других предприятиях.

При разработке материалов важно, чтобы исследователи оперировали лишь проверенными данными. Не надо составлять больших докладов в 20—30 страниц и более. Очень хорошо, если весь доклад будет составлен в виде тезисов (факты и выводы), изложенных кратко.

Не следует из выводов и предложений делать какого-то секрета. Необходимо обсудить их (до внесения выводов и предложений на рассмотрение президиума Автодора или РКК) на совещании с администрацией обследуемого учреждения и его общественными организациями. Это должно быть усвоено всеми участниками общественного контроля и проверки.

Задача Автодора при помощи общественного контроля, беспощадной критики недочетов дорожного аппарата и других органов, расшевелить во что бы то ни стало дорожные организации, заставить их общаться между собой, проявлять больше активности в борьбе за лучший аппарат, за лучшие методы работы, за правильное использование дорожных ассигнований и создание дешевых и прочных дорог, в которых так сильно нуждается наша страна.

ОБОРОНА СССР и АВТОДОР

НА ВОПРОСАХ обороны нашей страны и усиления мощи Красной армии все больше и больше, особенно за последнее время, сосредоточивает свое внимание рабочий класс.

На повестку сегодняшнего дня,— принимая во внимание, что „необходимо одеть нашу армию в индустриальный костюм...“, что будущая война будет носить „классовый характер плюс мотор...“, что „это будет война миллионных масс, умноженная на высшую технику...“, что сейчас для повышения боеподготовки „политработу надо пересадить на облучок техники—дать в руки руль мотора...“¹,—жизнь выдвинула вопрос о внесении элементов военной работы в общество Автодор.

Читатели „За Рулем“ уже знают, что при ЦС Автодора начала работать новая военная секция.

Здесь мы постараемся кратко изложить пути и методы военной работы в Автодоре, по которым, по нашему мнению, должна быть направлена военная работа на ближайший период времени, пока они не определятся ясно и четко.

Возьмем вопрос о подготовке молодежи призывного возраста. Мы имеем факты, когда допризывники, обучаясь автоделу в автодоровских кружках и имея на руках удостоверения об окончании курса автодела при кружке, при призыве в армию зачисляются в авто-броневые части и после коротких занятий становятся водителями броне-машин и даже танков. Это до сих пор проводилось бессистемно, а разве Автодор не может это ввести в свою работу как правило? Если Осоавиахим подготовляет молодежь по стрелковому делу, строю, тактике и т. д., то Автодор, обучая допризывников автоделу, должен в армию давать уже подготовленные кадры для комплектования авто-броневых частей.

Разве через автодоровские кружки по водномоторному делу мы не сможем готовить допризывников или обучать водномоторному делу осоавиахимовские полуэкипажи, чтобы молодежь шла во флот и уже знала водномоторное дело? Безусловно можем. Если находящийся на Москве-реке полуэкипаж Осоавиахима и рядом с ним водномоторная станция Автодора не имела в военной работе увязки, то это потому, что Автодор не вел военной работы.

Возьмем хотя бы общие занятия по автоделу со всеми допризывниками. Чем больше людей будут знать автодело, тем лучше для Красной армии, и мы не будем иметь случаев, как было в империалистической войне, когда русские солдаты захватили автомобиль неприятеля и привели его в негодность, изрубив шины. Когда среди



Тт. Ворошилов и Орджоникидзе возвращаются с заседания XVI партсъезда. На снимке — за рулем автомобиля т. Ворошилов

красноармейцев будут лица, знающие автодело, они сумеют использовать неприятельский автомобиль как следует.

Если, к примеру, медперсонал (врачи, сестры), проходящий переподготовку, Автодор не обучает автоделу через автодоровский кружок этого лечебного заведения (хотя бы по сокращенной программе), то это потому, что военная организация шла мимо Автодора. Говорить о необходимости этой работы излишне.

Осоавиахим организует походы, устраивает военные игры, разыгрывает „бои“ и т. д.; почему же не выделить лиц, имеющих свои велосипеды, мотоциклы (а в условиях Москвы и Ленинграда — свои автомашины), и не составить отдельные отряды самокатчиков, разыграв „бой“ при совместном действии осоавиахимовской „пехоты и кавалерии“ и автодоровских „механизированных“ частей?

Разве при разыгрывании „боя“ Автодор не может составить отдельных транспортных отрядов из машин своих коллективов для инсценировки транспортной перевозки: груза, материальной части, боевой единицы, переброски войск, уборки „раненых“ и быстрого приспособления для этих целей своих автомобилей?

Почему нельзя привлечь автодоровский водный транспорт для этих же целей при разыгрывании „боя“?

Возьмем дорожные вопросы. Разыгрывается „бой“. Разве Автодор в участке, где „сражаются“ синие и красные и действуют соединенные механизированные автодоровские отряды, не может обучать своих дорожников-кружковцев военно-дорожному делу?

Известно, что в мировую войну лучший и наиболее боеспособный парк механического транспорта был во Франции. Почему бы не разобрать работу этого парка по доступным нам данным на автодоровском кружке? Мы этого не делаем потому, что до сих пор не занимались военными вопросами.

Автодоровцы, дружно за работу по усилению боевой мощи Красной армии!

¹ Выдержки взяты из доклада т. Левандовского на партконференции СИБВО („Кр. Звезда“ № 111, 16 мая 1930 г.).

ЧТО ПОСТАНОВИЛ СОВНАРКОМ РСФСР ДЛЯ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

ДОРОЖНАЯ сеть на территории РСФСР находится в исключительно скверном состоянии.

В своих конкретных решениях Совнарком предлагает, начиная со строительного сезона 1930/31 года, значительно усилить темп восстановления существующих и развернуть строительство новых безрельсовых дорог.

До сих пор дорожному хозяйству не уделялось должного внимания. На проведение и ремонт новых дорог необходимые средства не отпускались. Учитывая все это, СНК обязывает местные исполкомы усилить отпуск средств по местным бюджетам на приведение в порядок шоссейных и грунтовых дорог. Усиление бюджетных затрат должно быть произведено сверх тех поступлений, которые идут от потонного сбора с грузов.

На эти средства должно быть, во-первых, обеспечено содержание шоссейных и грунтовых дорог республиканского, краевого и окружного значения, во-вторых, расширено новое дорожное строительство и, в-третьих, произведены затраты на организацию и проведение трудовой дорожной повинности.

Главдортранс обязан дать всем дорожным органам указание о решительном прекращении беспланового и беспроектного дорожного строительства. Все центральные и местные учреждения, организации и предприятия, которые производят дорожные работы, должны это строительство поставить под технический надзор и придерживаться тех планов и инструкций, которые даются дорожными организациями. Главдортрансу предложено представить на утверждение правительства РСФСР новый законопроект о порядке осуществления такого технического надзора за дорожным строительством.

В области дальнейшего развития дорожного строительства СНК предложил Главдортрансу с 1930/31 г. расширить технические и экономические изыскания по дорожному строительству.

Для оказания технической помощи отдельным местным исполкомам при производстве ими изысканий по магистралям, а также при строительстве этих магистралей. Главдортранс дол-

жен организовать особые изыскательские проектные и построечные управления. Формы, характер и деятельность этих управлений будут изложены в специальном законе.

Правительство считает необходимым, чтобы все дороги (высших классов) как государственного, так и местного значения поддерживались бы в нормальном состоянии, и для этой цели на этих дорогах должна быть организована правильная служба эксплуатации.

Главдортрансу предложено своевременно проработать планы заготовок и снабжения дорожного хозяйства строительными материалами и техническим оборудованием. В частности, должен быть составлен список дорожных машин, которые потребуются на 1930/31 г.

ВСНХ обязан разместить заказы на сооружение этих машин по промышленным предприятиям. СНК обязывает ВСНХ в контрольных цифрах промышленности на 1930/31 г. предусмотреть усиление капитальных затрат для значительного развертывания производства дорожных машин.

Для планомерного обеспечения мест техническим оборудованием и строительными материалами (за исключением местных материалов) Главдортрансу поручено организовать находящийся в его ведении центральный орган снабжения. Эта организация будет действовать на началах хозрасчета. Формы деятельности ее будут определены в специальном законе.

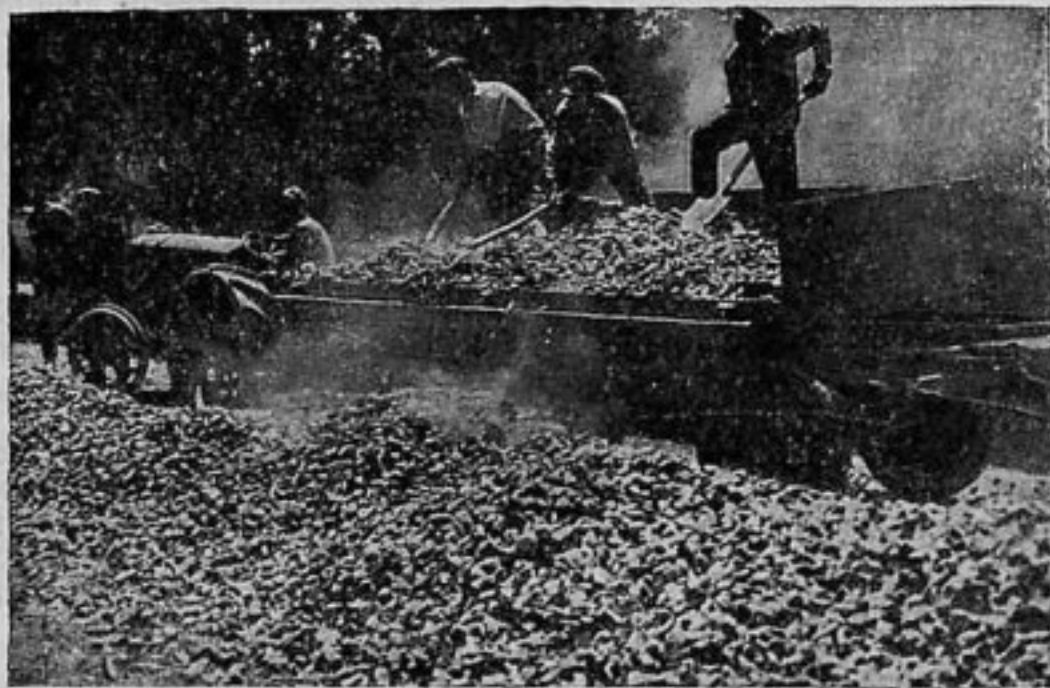
Для наиболее полного и правильного использования сложных и особенно ценных дорожных машин решено организовать машинные базы, состоящие в ведении Главдортранса и переобра-

сываемые, по мере надобности, в разные районы.

СНК поручил Главдортрансу расширить постановку опытно-исследовательского дела и увеличить с 1930/31 г. сеть опытно-исследовательских станций по дорожному строительству.

СНК высказался за проведение полной инвентаризации безрельсовых путей. В государственном бюджете

будут предусмотрены необходимые затраты на производство этой инвентаризации. Главдортрансу дано задание разработать разные измерители в дорожном строительстве. В частно-



Самарканд. Постройка новых мостовых



Дороги и мосты в районе Самарканда

Фото А. Шайхета

сти, должны быть выработаны измерители по текущему и капитальному ремонту.

Для подготовки и формирования новых дорожных кадров в таком количестве, которое обеспечит потребности дорожного хозяйства, СНК поручил Наркомпросу открыть вместе с дорожными органами специальный дорожный техникум. Существующие смешанные техникумы, имеющие дорожные отделения, должны быть реорганизованы в самостоятельные техникумы; дорожные и автомобильные курсы должны быть расширены.

По инициативе Автодора СНК принял решение, чтобы в части школ II ступени был введен дорожный и автомобильный уклоны. Наркомпрос должен дать местным наробразам указание о числе школ в каждом отдельном районе, где вводится автодорожный уклон. СНК признал необходимым все дорожные техникумы передать в ведение Главдортранса.

Наркомтруду РСФСР дано поручение обеспечить дорожное управление необходимым количеством специалистов. В распоряжение этих управлений должны направляться оканчивающие технические учебные заведения по дорожной специальности,

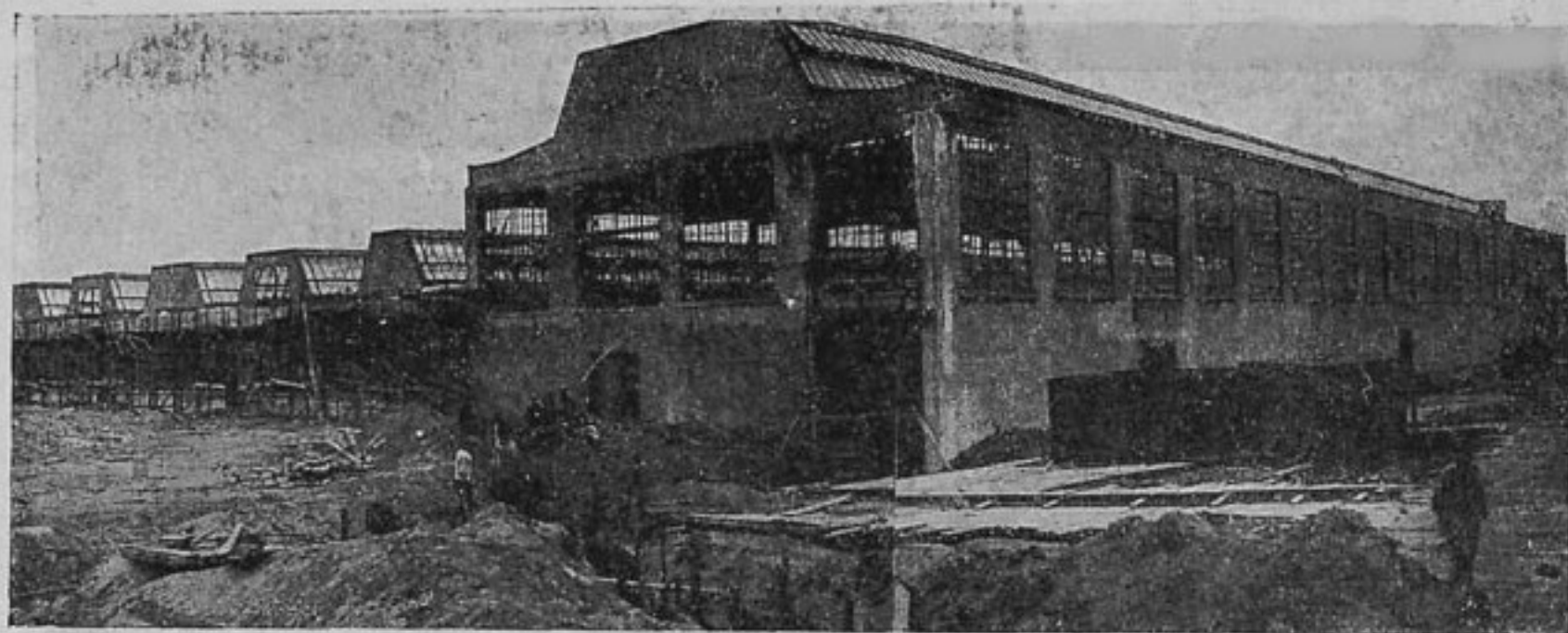
Низовые дорожные организации не уделяют должного внимания снижению стоимости дорожного строительства. Главдортрансу поручено определить процент снижения стоимости по годам пятилетнего плана и дать по этому во-

просу необходимые указания местным дорожным органам. При утверждении новых проектов дорожных работ должно быть предусмотрено определенное снижение стоимости.

Участие местного населения в дорожном строительстве имеет большое значение для развития дорог. Учитывая это, местные исполкомы и дорожные органы обязаны обеспечить полное выполнение планов использования трудового участия населения. Для этого профессиональные и другие общественные организации и, в первую очередь, Автодор должны оказывать местным органам всемерную помощь. В виду неудовлетворительного проведения социалистического соревнования и ударничества в дорожном строительстве признается необходимым, чтобы ВЦСПС принял меры к развитию этих методов и повышению производительности труда в дорожном строительстве.

Дорожные органы обязаны обеспечить наибольшую успешность социалистического соревнования и ударничества в дорожном строительстве. Главдортрансу совместно с Наркомземом и ВСНХ поручено разработать вопрос об использовании в дорожном строительстве тракторов в период, когда они не заняты в сельском хозяйстве, на лесозаготовках и проч. Планы использования этих тракторов будут специально утверждаться правительством.

М. Шейнин



Внешний вид здания строящейся московской автосборочной

НА ФРОНТЕ АВТОСТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка двадцать пятая

Строительство цехов развернуто полным темпом, но Автострою грозит опасность срыва работ, так как нет гравия, нет каменщиков. — Продовольственный вопрос совершенно не разрешен, в результате чего многие рабочие бегут с стройки. — Нужно, наконец, выявить виновных в бездеятельности

СТРОИТЕЛЬСТВО автозаводов в пределах программы нынешнего сезона (8 цехов) развивается уверенными темпами по календарному плану. Энергия 10 тыс. рабочих и 300 инженеров местами переходит в фактическое ударничество и подлинный энтузиазм. Но строительство автозавода и постройка социалистического города находится перед срывом работ из-за отсутствия каменщиков, бетонщиков, арматурщиков, а главное, из-за отсутствия гравия.

Крайотдел труда обеспечить строительство нужными квалифицированными работниками, не может, так как в крае их нет. Между тем недостаток кадров достигает внушительной цифры — 5 тыс. человек. Каменщиков нужно 1550, плотников — 740, арматурщиков — 308, бетонщиков — 476, штукатуров — 122, грузчиков — 470 и чернорабочих — более одной тысячи. В АТО распорядилось о закреплении за Автостроем рабочих Сталинградтракторостроя, но если даже удастся при помощи этого мероприятия получить рабочую силу, остается под большим сомнением вопрос, возможно ли будет этих и всех остальных рабочих удержать на месте.

Дело в том, что ни ЦРК, ни Нарпит никаких мер к упорядочению рабочего снабжения не принимают, — в результате на строительстве столь огромного и важного для страны завода до сих пор не налажено питание.

В беседе вашего корреспондента с целым рядом рабочих выяснилась совершенно удручающая картина: в кооперативе ничего съедобного достать нельзя, а в столовых кормят ежедневно одной рыбой, к тому же не свежей, а соленой и вяленой. При этих условиях у рабочих создается впечатление, что о них никто не заботится.

Как же рисуется состояние работ на самой стройке завода?

В корпусе для прессового цеха производится установка опалубки безбалочных перекрытий, установка арматуры, бетонировка башмаков под колонны. По механическо-сборочному цеху, литейной, рессорной и кузнице ведется устройство опалубки, бетонировка башмаков колонн и перекрытий в бытовых устройствах. По деревообделочной, ремонтно-механической и ремонтно-кузнечному цеху производится рытье котлованов, бетонировка и бутовая кладка.

По восточному поселку идут работы по канализации. Ведется сборка фанерных барачков; баня и фабрика-кухня уже готовы, но не функционируют из-за отсутствия канализации. Хлебозавод работает с суточной выпечкой 9 тыс. кг хлеба. По западному поселку закончены постройкой бараки; амбулатория и баня также готовы, но не эксплуатируются из-за того, что нет водопровода и канализации.

Бетонный завод работает полным ходом. На бетонном заводе строительные работы заканчиваются, остались небольшие доделки, которые будут окончены в ближайшие дни. Приступлено к монтажу оборудования. Пуск завода предположен только в середине июля, а между тем он должен был начать работать с 1 мая.

В гавани закончены землечерпательные работы по углублению дна, проложен ширококолейный путь к бункерам гравемоек, но последние еще работают неполной нагрузкой из-за недостатка воды. Укладка низовых ж.-д. путей на эстакаде задерживается вследствие отсутствия рельс. Механическое оборудование в гавани остается попрежнему недостаточным.

По социалистическому городу кладка стен до второго этажа закончена, поставлена опалубка колонн и железобетонных

балок. Одновременно строятся 15 домов-коммун, клуб, ясли и детский сад. На остальные объекты, к сожалению, до сих пор не получены проекты от американцев. На всех работах социалистического города ощущается большой недостаток каменщиков. На первое июля имеется 444 каменщика, вместо необходимых 1500 человек. В последние дни были перебои

в работах вследствие отсутствия электроточка. На площадке не хватает бутового камня, подача его задерживается и грозит затормозить работу. Надо отметить также недостаток плотников, чем сильно тормозятся железобетонные работы, так как задерживается опалубка. На третьем квартале (25 деревянных домов) общая разбивка закончена. Идет подвозка стандартных частей и материалов, производятся вспомогательные работы. Очень плохо с водопроводом. В связи с отсутствием труб к работам еще не приступлено. То же самое и с канализацией: из-за недостатка материалов работы не развертываются. Земляные работы по ливнеотводам социалистического городка заканчиваются, но по заводу еще не начаты.

Самым больным местом на строительстве автозавода является снабжение гравием. Ежедневная потребность в гравии — 1000—1500 куб. м, а поступает на стройку 100—150 куб. м, т. е. в десять раз меньше. Такое положение признается катастрофическим. Нужно сказать, что история с гравием вообще очень поучительна. В начале июня, во время пребывания на стройке т. Куйбышева, т. Дыбец докладывал ему о надвигающейся катастрофе с гра-

вием. Тогда же т. Куйбышев телеграфировал Металлстрою, и т. Немец ответил, что из-за гравия никаких остановок в работе быть не может.

Однако Металлстрой ничего в этом направлении не сделал, и строительство в течение всего июня находилось в чрезвычайном напряжении. На заседании президиума ВСНХ СССР 11 июня Автострой вновь поднял вопрос об этой

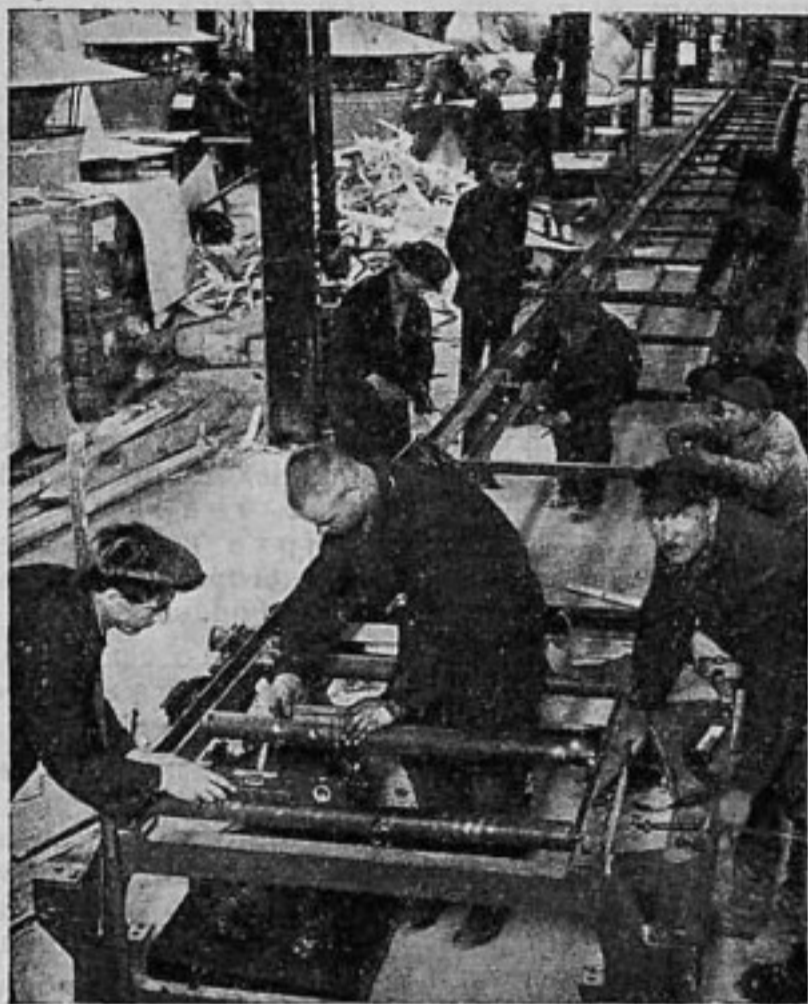
угрозе, но г. Немец и на этот раз сумел заверить президиум ВСНХ, что с гравием все благополучно. Так продолжалось до 28 июня, когда созданная на месте комиссия Автостроя, Металлстроя и американцев выяснила, что прибывшая землечерпалка не работает и что соглашение Металлстроя с местной артелью „Труд“ спасти положение не может, так как добыча ею гравия совершенно ничтожна. Таким образом и на этот раз Металлстрой не исполнил данных обещаний: все сроки заготовки пропущены, гравия нет, и теперь только героические мероприятия смогут спасти положение. В связи с этим Автострой сейчас обратился с письмом в ВСНХ, ВАТО, НК РКК и др. организации с просьбой

срочно расследовать это безобразие и привлечь виновных к ответственности.

Нижегородский сборочный автозавод при энергичном участии активистов-автодоровцев и ударников завода выпустил сверх плана 25 грузовых машин, которые отправлены в Москву в подарок XVI партийному съезду.

М. Козлов

1 июля 1930 г.



Установка конвейера на Московской сборочной.

КАК МЫ РАБОТАЕМ

НА ТЕХНИЧЕСКОЙ станции Хамовнического района у ребят давно появилась склонность к автоделу.

Эта работа сперва шла самотеком. Некоторые ребята мастерили модели автомашин, другие занимались более сложными конструкциями.

Но все это не давало никаких практических результатов. Поэтому мы, группа ребят, решили серьезно заняться этим делом.

Мы организовали кружок юных друзей Автодора. Сперва сделали пять pedalных автомобилей и устраивали их соревнования. Один из этих автомобилей взят в музей детских работ.

У нас в кружке много ребят. Так как для всех не хватает помещения и пособий, пришлось ограничить число учащихся. Теперь кружок занялся более серьезным делом — мы изучаем устройство автомобиля. Каждый член кружка разрабатывает конструкции автомобилей с велосипедной передачей. Мы выберем самую удачную и приступим к ее постройке.

Надеемся, что наш кружок даст хорошие результаты.

Лехер

Председатель кружка юных друзей Автодора

СПИРТ КАК ГОРЮЧЕЕ

В ТЯЖЕЛЫЕ годы разрухи и ожесточенных боев советской республики на многочисленных фронтах со злейшими врагами, когда рельсовый транспорт был разрушен, горючего для автомобилей не было—Баку не работал; но если бы даже в то время Баку мог дать нам бензин, то железные дороги вряд ли смогли бы перебросить его на отдаленные западный и южный фронты.

Из этого отчаянного положения выручил нас тогда спирт, который под названием „автосмеси“ (неофициально—„автоконьяк“) был применен как горючее не только для автотранспорта и броневиков, но и в авиации.

Так было у нас в славные дни гражданской войны; такую же роль сыграл спирт во французской армии в решающие дни всемирной империалистической бойни.

При той моторизации армии, какая уже есть (а темп ее будет все увеличиваться), не иметь всегда достаточного количества горючего—значит быть обезоруженными без боя. Хотя бы с этой точки зрения мы категорически высказываемся за самое широкое применение спирта для моторов внутреннего сгорания, в первую очередь—для автотранспорта, тракторов, мотоциклов и авиации.

Не лишним будет привести мнение буржуазных специалистов по этому вопросу (тем более, что высказали его наши ближайшие соседи с Запада): „Наличие собственной нефти безусловно увеличивает военную обороноспособность страны, но наличие спиртовой смеси как горючего еще более усиливает эту готовность, ибо хранившиеся на случай войны запасы бензина могут исчерпаться или, сконцентрированные в нескольких складах, могут быть уничтожены военными действиями, в то время как запасы спирта, хранящиеся на 1430 винокуренных заводах, равномерно расположенных по всей территории государства (Польши) и могущих быть во время военных действий всегда в любом количестве пополненными, имеют, с точки зрения военной, громадное значение („Przemysl Rolny“ № 8—9, 1928 г. „Промыслы сельского хозяйства“).

Рассмотрим проблему горючего и под другим углом зрения.

У нас существует мнение, будто бы только нефть и ее продукты должны идти на смену овсу как корм для „стального коня“ (трактора), вытесняющего из сельского хозяйства клячу и вола.

Это неверно. Нефть не может быть топливом социалистического земледелия хотя бы потому, что запасы ее могут иссякнуть; кроме того, увеличивать внутреннее потребление нефти мы не имеем права, так как этим мы сокращаем наши экспортные возможности.

Что же будет горючим будущего для миллиарда механических коней, распространенных теперь по всему зем-

ному шару? Целый ряд виднейших ученых и промышленников, в том числе и Генри Форд, утверждает, что жидким топливом будущего будет спирт.

Профессор МВТУ В. Куликов по этому поводу пишет следующее: „Действительно, только при широко развитом и рационально поставленном производстве спирта в будущем возможно установление разумного равновесия между получением и потреблением жидкого топлива. Винокурная промышленность, ничего не отнимая от земли, даст прекрасное и неисчерпаемое жидкое топливо—спирт, представляющий концентрированную солнечную энергию“ („Пищевая промышленность“ № 4, 1928 г.).

В целом ряде стран (Франция, Германия, Чехо-Словакия, Венгрия, Швеция, Польша) взят твердый курс на внедрение спирта как горючего для моторов внутреннего сгорания, особенно для автомобилей и тракторов.

По цене спиртовые смеси не только не дороже бензина, но в некоторых странах даже дешевле его.

Спиртовые смеси имеют то преимущество перед бензином, что допускают высшую напряженность всасываемого газа и позволяют увеличить мощность и термическую полезность мотора, чего нельзя достигнуть при употреблении одних нефтепродуктов.

Смесь воздуха и бензина в силовой установке внутреннего сгорания может быть сжата меньше, чем смесь воздушно-спиртовая. В результате коэффициент термической полезности двигателя на бензине равен лишь $\frac{1}{4}$ энергии, какую имеет бензин, в то время как действие спирта выражается в $\frac{1}{8}$. Это свойство спирта было использовано французами в авиации (прибавлением к бензину 15—20% безводного спирта), благодаря чему им удалось повысить компрессию смеси и в результате увеличить полезность действия мотора.

Примесь спирта к бензину является, если так можно выразиться, сдобрением бензина.

У нас вопросом применения спирта как горючего теперь почти не занимаются (правда, в пятилетке Центроспирта он фигурирует). В этом году будет заготовлена первая партия такого спирта; но, в общем, количество спирта, предназначенное для этой цели, так ничтожно, что ни в коей мере не может удовлетворить нас не только в смысле обороны страны, но даже и в мирных условиях.

Организованной при ВСНХ СССР широкой топливной комиссии необходимо всесторонне рассмотреть этот вопрос, чтобы интересы страны были достигнуты в наибольшей мере.

Ю. Пеньковский

От редакции. Считаю вопрос, выдвигаемый тов. Ю. Пеньковским, чрезвычайно интересным и важным, редакция „За Рулем“ просит гг. автомобилистов—теоретиков и практиков высказаться по этому предложению.

**АВТОМОБИЛЕЙ
МНОГО-АРМИИ ПОМОГА**



Колонна из 25 автомобилей, выпущенных Нижегородским сборочным заводом сверх плана в подарок XVI партс'езду, по пути в Москву
Фото А. Шайхета

ВОЕННАЯ РАБОТА АВТОДОРА

ДЕЛУ военизации Автодора уделялось до сего времени слишком мало внимания.

В работе секций Центрального Совета принимали участие отдельные военные специалисты, которые вкладывали военные элементы в прорабатываемые вопросы. Мотоциклетная секция, например, впервые выдвинула вопрос об организации военизированных мотоциклетных отрядов. Реального же оформления, за чрезвычайно малым исключением, эти отряды пока не получили.

Секция зимнего и водного моторного транспорта спроектировала и приступила к постройке деревянного военно-речного глиссера, который будет испытываться в военных маневрах текущего года.

На ряду с этим весьма важные вопросы (как, например, гаражное строительство) проводились без учета военных потребностей только потому, что при президиуме Совета общества не было военной секции.

Работа периферии и низовых организаций Общества в деле военизации, в виду отсутствия центрального руководства, велась самыми разнообразными путями.

Между тем, военизация работы, проводимой Автодором, должна иметь громадное значение для укрепления обороны страны, а также для усиления технической и боевой мощи Красной армии.

Все это учтено президиумом Общества, и при нем, как известно уже читателям „За Рулем“, организована военная секция. Перед секцией стоит задача — внедрить оборонные и воен-

ные элементы в прорабатываемые как президиумом Совета общества, так и всеми секциями вопросы и руководить работой военных секций в республиканских, краевых и областных отделах О-ва, а через них во всей системе Автодора и в коллективах при частях Красной армии.

Помимо этих основных задач, перед секцией стоят задачи по организации и руководству переквалификацией начсостава запаса, по организации и проведению военизированных походов, пробегов и соревнований и т. п.

На первом организационном заседании секции некоторые выступавшие в прениях товарищи высказывали опасения о возможности возникновения параллелизма с работой общества Осоавиахим. Однако, большинством эти опасения опровергались теми соображениями, что в основном Автодором должен быть взят упор на техническую сторону дела, в то время как Осоавиахим поглощает тактическую сторону. Возможные при этом перекрытия также не должны пугать, так как вредных результатов они не принесут.

На этом же заседании был сконструирован президиум секции, и председателем был избран начальник Главного управления РККА т. Куйбышев.

Мы надеемся, что с организацией военной секции дело военизации Общества получит надлежащее направление, а это в свою очередь отразится на поднятии обороноспособности Союза.

Н. Васильев

ВСЕ ЧИТАТЕЛИ „ЗА РУЛЕМ“,

владеющие фотографическим аппаратом, должны активно участвовать во Втором автодорожном фотоконкурсе

Подробные условия фотоконкурса — см. „За Рулем“ № 12, стр. 32.

АМЕРИКА с ТОЧКИ ЗРЕНИЯ АВТОДОРОВЦА¹

МНЕ в составе комиссии г. Баранова пришлось проехать от Нью-Йорка по многим американским дорогам, пройти по знойной пустыне Оризона, побывать в Новой Мексике, Техасе и других частях Америки. И всюду мы имели возможность наблюдать, какое громадное значение имеет автомобиль в этой стране.

Надо прямо сказать, когда читаешь об Америке в газетах и книгах и узнаешь о громадных цифрах автомобилей, стремительно несущихся по американским дорогам, — то поражаешься, но реально еще не представляешь себе, как на самом деле все это выглядит — до тех пор, пока не увидишь всего собственными глазами. Только тогда начинаешь соображать, что такое американский автомобилизм.

Нам пришлось пройти в автомобилях по самым разнообразным частям Америки, в частности, побывать и в северной ее части, близкой к Аляске, — в районе Сиатля-Портленда. И здесь в зимний период, когда автомобильная езда значительно меньше, когда дороги обледенели и движение становится опасным, мне пришлось как-то насчитать на протяжении одного часа свыше 250 встречных машин. А наши товарищи, которые живут в Америке, говорят о том, что в летнее время это движение достигает гораздо более высокой цифры, превышая зимнее, примерно, в 4-5 раз. Таким образом летом вы встречаете здесь в час около 1500 автомобилей.

В Америке имеются и прекрасные дороги. В районе Калифорнии я видел, например, дороги, идущие в четыре колес; это — сплошные цементированные полосы, которые тянутся на сотни километров. Мало того: через каждые 10—15 миль вы встречаете автомобильные гаражи, которые могут произвести тот или иной ремонт; через каждые 4-5 миль, и даже чаще, — автомобильные колонки, которые могут снабдить вас всем необходимым: горючим, водой и т. д.

Замечательно то, что буквально вся страна, начиная от взрослых мужчин и кончая стариками, старухами, а также дети школьного возраста ездят в машинах. Вся страна — за рулем. У нас считается целым событием — управлять автомобилем, в Америке же (и это не пустые слова) ездят все.

Я с интересом наблюдал в Сан-Франциско сцену раз'езда школьников по домам

после занятий. Ребята просто-на-просто садятся в автомобили, берутся за руль и едут домой. Я видел на берегу Тихого океана рыбаков, которые под'езжают в автомобилях к месту ловли и вытаскивают сети. Я видел индейцев — тех самых, о которых мы когда-то в детстве читали такие страшные вещи в романах Майн-Рида и Купера, — раз'езжающих по стране в автомобилях. Я видел, как цыгане, которые кочуют еще таборами во многих частях Европы и Азии, преспокойно ездят в автомобилях в Америке целыми семьями. Все это, с нашей точки зрения, совершенно необычное дело.

Сказанное должно пробудить в нас энтузиазм строительства, заставить нас от слов перейти к делу.

Чтобы ликвидировать наше бездорожье, надо сильно заинтересовать в этом советскую общественность. У нас есть для этого колоссальные предпосылки. Нигде нет

таких мощных общественных рычагов, такого сознательного и организованного рабочего, как в СССР.

Перехожу к другому вопросу. Сейчас очень много говорят и пишут об урегулировании уличного движения в Москве, а что в этом отношении сделала автодорожская общественность? Я не ошибусь, если скажу, что равным счетом ничего. Больше того, она даже не поставила этих вопросов в своей собственной прессе, в прессе Автодора.

Нам кажется, если бы московский Автодор провел „неделю регулирования движения“, то можно было бы достигнуть известных сдвигов. Этого пока не делается. Конечно, с „недели“ нужно только начать, а работать в этом направлении нужно повседневно, каждодневно.

Коснусь еще одной области — водно-моторного дела. В этом отношении есть известные успехи благодаря работе некоторых энтузиастов на местах. Но надо сказать, что пока таких работников еще мало, и дело движется чрезвычайно медленно.

Чего мы достигли? Несомненно, в результате пробегов у нас имеется некоторый интерес к этому делу, но у нас до сих пор еще не разрешена основная проблема: нет лодочных и глиссерных моторов, нет аэросанных моторов. Аэросанное дело, к которому мы привлекли внимание своими походами, обречено пока на застой. Почему? — Нет моторов, и те организации, которые должны дать эти советские моторы, ограничиваются только разговорами и проектами. Надо на этом пленуме со всей решительностью сказать: для того, чтобы поставить наше аэросанное, глиссерное и моторно-

...



... В Америке имеются прекрасные дороги...

¹ Переработанная стенограмма выступления на расширенном пленуме ЦС Автодора.

лодочное дело как следует, необходимо добиться выпуска нашей промышленностью малоомощного мотора. Только тогда мы сдвинемся с места.

Наконец, относительно общественных начал в нашей работе. К сожалению, Автодор до сих пор работает еще несколькими аппаратными методами. И поэтому он не достиг еще нужных успехов. Не случайно американцы говорят: „Мы ездим в автомобиле, а вы ездите на Автодоре“, имея в виду, что мы много говорим, а мало делаем. Нужно преодолеть ту

косность, которая имеется еще у целого ряда наших советских работников, которые относятся к Автодору, как к пустяку, к праздной затее. Мы должны ударить по рукам этих ликвидаторов, по чиновничьи верящих только в силу ведомства, мы должны призвать всех, кто на это способен, к общественной работе в Автодоре.

А всем маловерам, всем скептикам скажем словами одного из ответственных руководителей нашей страны: „Тот, кто не верит в нашу общественность, тот хоронит наше будущее“.

ГИБЕЛЬ ГЕНРИ СИГРЕЙВА



Генри Сигрейв
(последний портрет)

полагал он побить мировой рекорд скорости, установленный американцем Гари Вуд и удерживаемый последним в течение ряда лет.

Для предстоящих состязаний одним из известных конструкторов Купером была сконструирована лодка „Мисс Англия II“. При испытании ее 13 июня на озере Виндмир Сигрейв и погиб вместе с механиком фирмы Ролльс-Ройс.

По словам очевидцев, картина гибели мирового рекордсмена рисуется следующим образом.

Сигрейв совершил уже на „Мисс Англии II“ две поездки по озеру Виндмир и отправился в третью, когда глиссер неожиданно для наблюдающих с берега начал крениться, а затем ушел под воду. Через несколько секунд из воды показалась нижняя часть глиссера с огромной дырой в корпусе. По истечении 15 минут с момента катастрофы глиссер потонул.

Сигрейв был вытасчен из воды в очень тяжелом состоянии и вско-

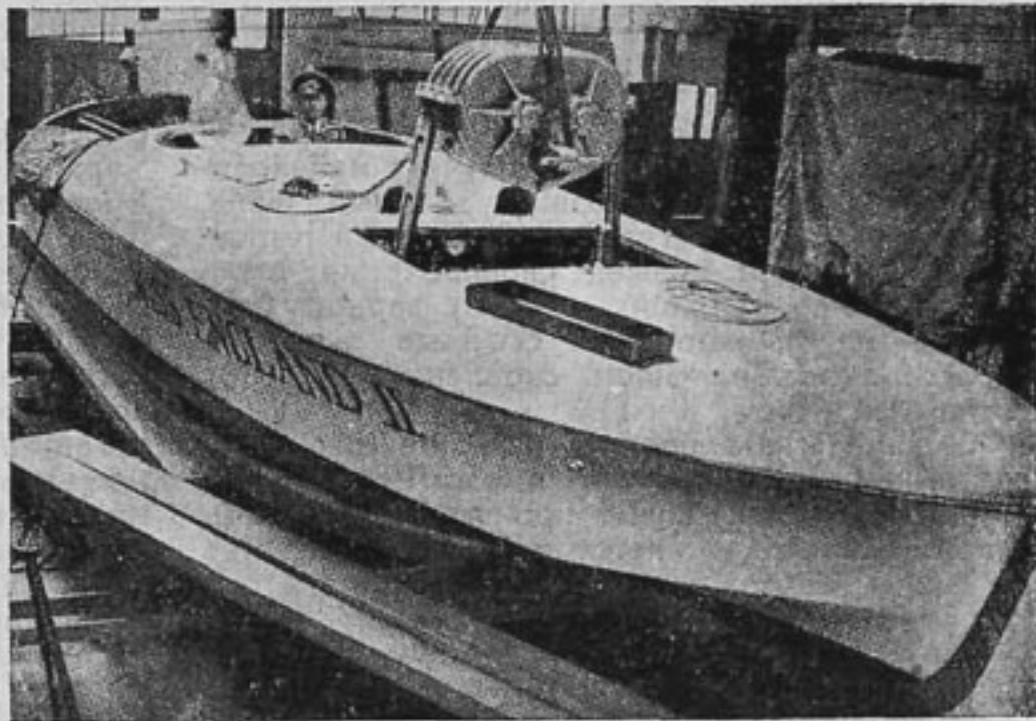
В МОМЕНТ печатания предыдущего номера „За Рулем“ было получено сообщение о трагической гибели знаменитого английского рекордсмена Генри Сигрейва.

В последние годы Сигрейв был занят подготовкой к состязаниям глисеров в Детройте, на которых пред-

ре скончался от полученных внутренних ран. Следов механика так и не удалось найти.

Данных, хотя бы приблизительных, о причинах катастрофы еще нет. Во всяком случае обстановка гибели вызывает у всех большое удивление.

Утверждают, что при этих испытаниях, стоивших Сигрейву жизни, он поставил новый мировой рекорд, развив скорость в 98,76 миль в час против 96,25, поставленных американским рекордсменом Гари Вуд, который являлся единственным опасным конкурентом Сигрейва на Детройтских состязаниях.



Новый сверх-глиссер „Мисс Англия II“, на котором покойный Сигрейв хотел побить мировой рекорд скорости Гари Вуда. Глиссер снабжен двумя 12-цилиндровыми моторами „Ролльс-Ройс“ общей мощностью более 4 тыс. л. с. Благодаря расположению моторов в кормовой части почти вся нагрузка распределяется на заднем редане, имеющем V-образную форму. Впереди моторов устроено сидение для водителя и сосредоточено все управление глиссером; баки для горючего и смазки расположены по бокам. Валы от моторов направлены к носовой части; крутящие усилия обоих валов передаются на один общий гребной вал. Гребной вал проходит через киль к корме и имеет вращение в подшипнике, укрепленном на кронштейне заднего редана. На корме имеется конусообразный насадок для плавного стекания струй воздуха. Оба мотора делают в среднем по 3500 оборотов в минуту и через передачу сообщают гребному валу огромную скорость в 12 тыс. оборотов в минуту. Расчетная скорость глиссера предполагалась около 180 км в час. Этот сверх-глиссер затонул на озере Виндмир

МОБИЛИЗАЦИЯ ГРУЗОВИКОВ на УБОРОЧНУЮ КАМПАНИЮ

ВСЛЕД за посевной кампанией быстро наступает уборочная. Ранняя и дружная весна этого года, почти повсеместное быстрое созревание хлебов заметно сокращают промежутки между посевной кампанией и уборкой урожая хлебозерна. На юге к уборке хлебов будет приступлено почти на две недели раньше, чем в прошлом году.

Своевременная и быстрая транспортировка хлеба у молота текущего года является одним из самых „узких мест“ во всей предстоящей уборочной кампании. Особенно это относится к крупным совхозам и колхозам. Они повсеместно значительно увеличили посевы хлебозерна по сравнению с прошлым годом. Что касается совхозов Зернотреста, то валовой сбор хлебов у них более чем в два раза превысит сбор прошлого года и составит свыше 11 млн. центнеров.

Зерносовхозы, и тем более колхозы, а также совхозы системы Совхозцентра не располагают элеваторами, а те, что имеются, большей частью находятся далеко от пристанционных ссыпных пунктов. Чрезвычайно остро станет вопрос о гужевой массовой доставке хлебозерна на ж.-д. станции и элеваторы. Ни один лишний килограмм хлебозерна не должен задерживаться в хозяйствах не только потому, что там негде его держать в сохранности, но и главным образом потому, что нам необходимо будет как можно скорее с самого начала осенней хлебозаготовительной кампании получить маневренный совхозный и колхозный хлебный фонд, чтобы тем самым регулировать хлебный рынок.

Автотранспорт должен своевременно перебросить хлеб из наших крупных зерновых хозяйств на элеваторы и ссыпные пункты и предотвратить опасность скопления хлеба под открытым небом.

Опасность эта вполне реальна. Только по одним механизированным совхозам Зернотреста, в которых уборка хлеба производится чрезвычайно быстро, выясняется в этом году нехватка грузовых автомашин в количестве до 2 тыс. штук для своевременной и полной переброски хлебозерна на ж.-д. станции и элеваторы.

Трактора не в состоянии быстро обернуться для срочной переброски хлеба. К тому же крайне нерентабельно использовать их для чисто гужевого транспорта, когда на очереди осенние работы на поле, осенняя пахота. Тракторы также мало приспособлены для наших проселочных дорог, особенно в осеннюю дождливую пору, они очень изрыхляют проселочные дороги. К тому же нужно прибавить, что требуется большое количество прицепных повозок к тракторам — специально для возки хлебозерна насыпью. Из заказанных 5 тыс. при-

цепных повозок к концу мая было готово всего лишь 500 штук.

Выручить должны грузовые автомашины. Постановлением Совнаркома СССР Зернотресту дополнительно предоставляется специально для вывоза из совхозов хлебозерна урожая этого года 1278 автомашин с общей грузоподъемностью до 4 тыс. т. Это одна из конкретных мер по мобилизации автомашин на хлебозаготовительный фронт. Настоящая мобилизация должна быть всемерно расширена и углублена с таким расчетом, чтобы автотранспорт облегчил работу перегруженных железных дорог ко времени осенних перевозок. Пробеги автогужевого транспорта с хлебозерном нужно организовать на большие расстояния, довести до узловых железнодорожных станций и до пристанских речных пунктов, чтобы несколько разгрузить железнодорожные перевозки.

Этой весной у нас был проведен интересный опыт мобилизации 100 автомашин для оказания транспортной помощи ряду районов Сибири во время посевной кампании. Мобилизацию автомашин решено провести в значительном масштабе и для оказания содействия совхозам Зернотреста в срочной переброске урожая хлебозерна. Согласно постановлению Совнаркома государственные и кооперативные учреждения ряда областей должны выделить для этой цели часть своих грузовых машин (Московская область — 200, Ленинградская — 80, Украина — 120 и Северный Кавказ — 50 машин). В южные совхозы Зернотреста машины должны быть доставлены не позднее 1 июля.

От самодеятельности и инициативы мест зависит успешное проведение временной мобилизации грузовых автомашин и целесообразное распределение их на местах. Местные исполкомы, рики, сельсоветы и особенно местные органы Автодора должны принять самое активное участие в правильной переброске этих машин. Необходимо следить за тем, чтобы мобилизованный и местный автотранспорт работал с наибольшей интенсивностью и нагрузкой, наибольшим охватом радиуса действия.

Местные ячейки Автодора совместно с шоферами и рабочими, обслуживающими автомашины, должны своевременно сигнализировать обо всем том, что может вызвать перебои в работе грузовых машин, направленных на переброску хлебозерна. Нужно требовать полной готовности местных ремонтных мастерских на случай ломки и необходимости ремонта автомашин, безотказного снабжения машин запасными шинами, запасными частями и полного обеспечения их горючим и смазочными материалами во время усиленной перевозочной работы машин.

ПРИНИМАЙТЕ ШЕФСТВО над КОЛХОЗАМИ

ПРЕЗИДИУМ Серпуховского отделения Автодора недавно решил взять шефство над Карпищевским колхозом Заокского района. Шефство это было непосредственно закреплено двусторонним договором, заключенным между Автодором и подшефным колхозом.

Почин серпуховцев представляет несомненный интерес, и поэтому мы коротко расскажем об основных обязательствах, которые взяли на себя по договору та и другая стороны.

* * *

Серпуховское отделение обязуется:

Оказывать полное содействие колхозу и батрацко-бедняцким массам в борьбе с кулачеством.

Помочь в проведении отчетно-перевыборной кампании сельсоветов и оживлении их работы.

Полностью и бесплатно отремонтировать весь колхозный инвентарь.

Содействовать развертыванию культурно-просветительной работы (доклады, лекции), выписать 5 экз. журнала „За Рулем“ и предоставить колхозникам осенью 10 мест на тракторных курсах.

Отчислить единовременно 50 руб. на тракторные обязательства и вносить по 15 руб. в месяц на производственные нужды колхоза.

Чрезвычайно важные обязательства принимает на себя по этому договору и

подшефный Карпищевский колхоз. Он обязуется:

Увеличить посевную площадь и предстоящую осеннюю кампанию с тем, чтобы не было ни одного незасеянного гектара.

Своевременно подготовить весь имеющийся инвентарь, отремонтировав его при содействии шефа.

Объявить борьбу с вредительством и неряшливым отношением к инвентарю.

Колхозники обязуются сохранить полностью весь имеющийся в районе скот и решительно заявляют, что они берут на себя круговую поруку и будут всеми мерами бороться с продажей и уничтожением скота.

Все имеющиеся излишки от урожая колхоз будет сдавать только кооперативным организациям по государственным ценам.

Колхоз обязуется проводить постоянную работу по сбору утильсырья и сдавать его бесплатно госорганизациям.

Для ликвидации бездорожья и создания общественного мнения о необходимости улучшения и постройки новых дорог колхоз в течение лета проведет „неделю“ по ремонту дорог и мостов.

Очередной своей задачей колхозники считают организацию коллектива Автодора со 100% охватом членом колхоза.



Заключение договора между шефом—Серпуховским отделением Автодора и подшефным Карпищевским колхозом

ВНИМАНИЕ КРЫМСКИМ ДОРОГАМ

АВТОМОБИЛЬ в Крыму имеет блестящее будущее. Поэтому все большое и здоровое в работе автомобиля в Крыму не должно пройти мимо нашего внимания — эти слова заканчивает свою статью „Автомобиль в Крыму“ т. Беляев в № 17 „За Рулем“.

В этой статье описано состояние главной шоссейной магистрали южного берега Крыма Севастополь — Ялта, которая совершенно не отвечает требованиям не только дальнейшей автомобилизации Крыма, но и даже современного автомобильного движения.

Намеченная постройка жел. дороги Севастополь — Ялта и конкурирующая с этим проектом постройка автострады Севастополь — Ялта — Алушта, к сожалению, не включены в пятилетний план дорожного строительства НКПС.

Положение, в силу которого шоссе Севастополь — Ялта и Ялта — Симферополь должны

будут до осуществления постройки железной дороги или автострады продолжать обслуживать южного берега по переброске всей массы курортников и больных, заставляет немедленно решить вопрос о проведении как этих двух шоссе, так и шоссе Ялта — Ливадия — Симеиз в хорошее состояние.

Крымдортрансом в настоящее время окончены работы по изысканиям и составлению проектов исправления трассы шоссе Севастополь — Ялта и Ялта — Ливадия — Симеиз для движения автомобилей.

В то же время с общим улучшением трассы достигнуто и сокращение общей длины шоссе между Севастополем и Ялтой с 85 до 81 км и между Ялтой и Симеизом с 23 до 19 км.

Трубин

ТРИ АВТОМОБИЛЬНЫХ СЕНСАЦИИ АМЕРИКИ — „ФРАНКЛИН“, „КОРД“ и „КАДИЛЛЯК“

ТЕКУЩИЙ год не принес больших изменений в конструкции американских автомобилей. Большое количество восьмицилиндровых машин, увеличение мощности моторов и оборудование автомобилей все более комфортабельными кузовами—вот общие моменты конструктивных изменений этого года.

В этой статье мы коснемся трех последних американских моделей, пользующихся большим успехом в САСШ и интересных с конструктивной точки зрения. О них говорил и т. Осинский на последнем расширенном пленуме Автотора (см. пред. номер „За Рулем“).

Несомненно, одной из наиболее интересных американских машин 1930 г является автомобиль „Франклин“ с новым типом мотора с воздушным охлаждением. Фирма имеет многолетний опыт по этим моторам, и в настоящее время она—единственная фирма САСШ, выпускающая на рынок такие автомобили.

Эта шестицилиндровая машина, конструктивно хорошо выполненная, интересна именно своим мотором.

„Франклин“—95-сильный мотор авиационного типа. Воздушная охлаждающая система очень проста, и принятый способ принудительной боковой обдувки цилиндров дал практически почти идеальное охлаждение. Его цилиндры с горизонтальными охлаждающими ребрами отлиты каждый в отдельности. Мощный турбовентилятор, укрепленный на передней части коленчатого вала, нагнетает воздух в кожух, идущий вдоль цилиндров. Кожух распределяет поток воздуха пропорционально между цилиндрами, равномерно охлаждая все шесть цилиндров. Последние снабжены съемными головками из алю-

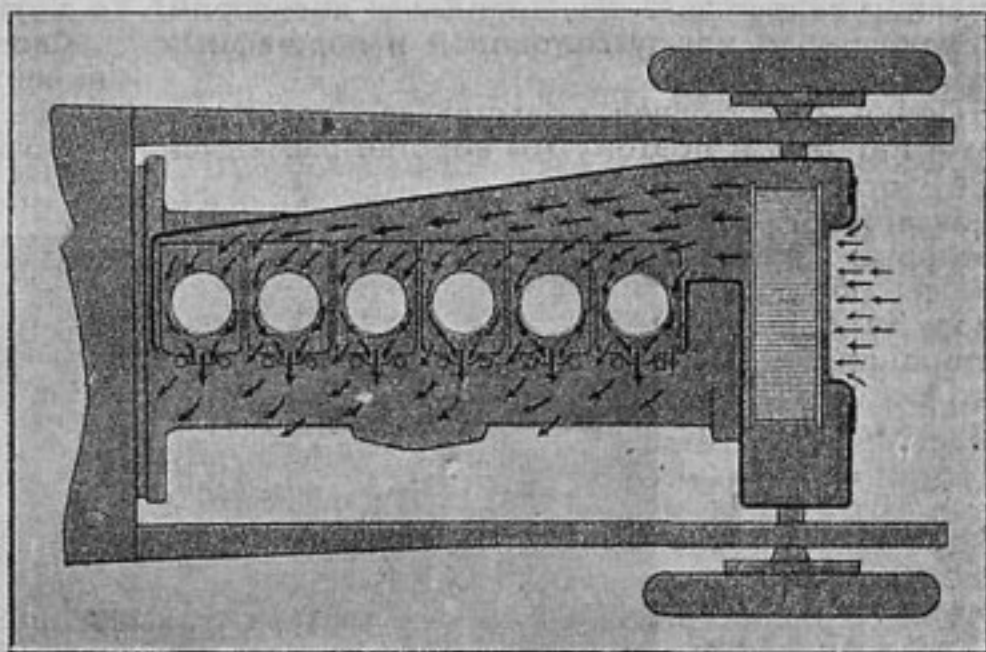
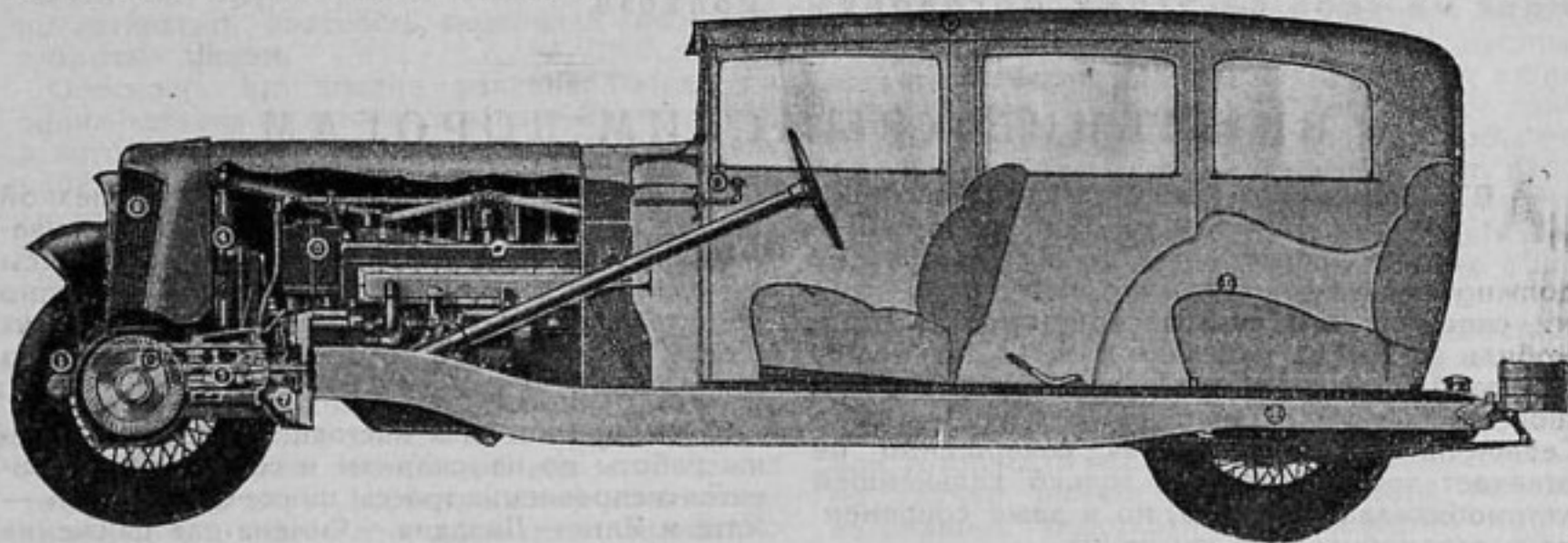


Схема воздушного охлаждения мотора „Франклин“

миниевого сплава с верхними клапанами и механически обработанной камерой сгорания.

Большая теплопроводность алюминия предохраняет головки от перегрева и позволяет применить сравнительно высокую степень сжатия без опасения детонации. Алюминиевые поршни, дюралюминиевые шатуны и полностью сбалансированный коленчатый вал дали мотор гибкий и плавный в работе. Практика показала, что он совершенно не перегревается даже при эксплуатации в жарком климате.

Конструктивное выполнение мотора в целом позволяет сравнивать его лишь с передовой авиационной практикой. Недавние опыты с установкой франклиновского мотора на аэроплане дали весьма удовлетворительные результаты. Автомобили „Франклин“ держат целый ряд американских дорожных рекордов.



Продольный разрез автомобиля „Корд“ с передними ведущими колесами

1. Трубчатая передняя ось.
2. Автоматические радиаторные штуцера.
3. Дифференциал.
4. Четырехлопастный вентилятор.
5. Коробка скоростей.
6. Аккумуляторная батарея.

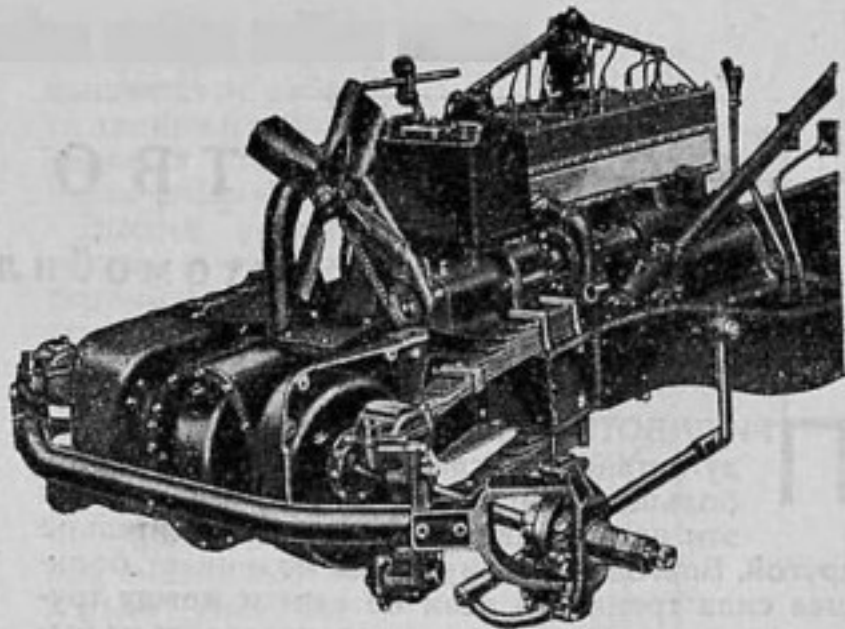
7. Однодисковое сцепление.
8. Рычаг для перемены скоростей.
9. Низкий кузов с высоким потолком.
10. Оба сидения на одном уровне.
11. Прямая рама без изгиба в задней части.

Вторая машина, также очень популярная и имеющая за последнее время большой успех,— это „Корд“ с передачей на передние колеса. Принцип передних ведущих колес не нов, и преимущество его заключается в том, что тяговое усилие всегда находится в плоскости колеса. Автомобиль „Корд“ значительно устойчивее на поворотах по сравнению с автомобилем с задними ведущими колесами и делает совершенно свободно повороты при скорости 70 км в час, без опасности опрокидывания. Другое преимущество—почти полное устранение возможности заноса автомобиля, так как свободные от тягового усилия задние колеса оказывают большое сопротивление боковому сдвигу. Способность машины вылезать из грязи или глубокой колеи—не менее важное преимущество, но на практике это не всегда подтверждалось (см., напр., свидетельство В. В. Осинского в пред. номере „За Рулем“).

Расположение всего привода в передней части рамы позволило поставить низкий кузов с весьма небольшим лобовым сопротивлением и тем самым понизить центр тяжести машины, сообщив ей большую устойчивость и скорость. Восьмицилиндровый мотор в 125 л. с., коробка скоростей и дифференциал соединены в один блок и составляют очень компактный агрегат, легко доступный для ухода и ремонта. Интересен рычаг переключения скоростей, помещенный на распределительном щитке и действующий несколько иначе от нормального: он вытягивается и поворачивается в ту или другую сторону.

Полуоси имеют два карданных сочленения, причем второе является двойным для получения постоянной скорости вращения колес при передаче крутящего момента при повороте в колею. Передняя ось—трубчатого типа с обратно выгнутой вилкой, укрепленной на двух парах четверть-эллиптических рессор. Передние тормоза для уменьшения неподрессоренных масс, лучшего доступа к ним, защиты от грязи и более легкого привода установлены рядом с дифференциалом. Таким образом работа передних тормозов воспринимается непосредственно рамой. Угол поворота колес достигает 42° , что дает машине при сравнительно длинной колесной базе ($137\frac{1}{2}$) радиус поворота в 7 м.

Вообще автомобиль „Корд“ весьма интересен, но привод на передние колеса наиболее пригоден для легковых автомобилей, эксплуатируемых в нормальных дорожных условиях, но не для гористой местности и бездорожья.



Общий вид передней части шасси автомобиля „Корд“. Обращает на себя внимание компактность установки, легкость доступа к мотору, трансмиссии и аккумуляторной батарее.

Стремление получить автомобиль, обладающий минимальным временем разгона, большой приемистостью на горных дорогах и развивающий значительные скорости, заставило американские заводы идти по пути все большего

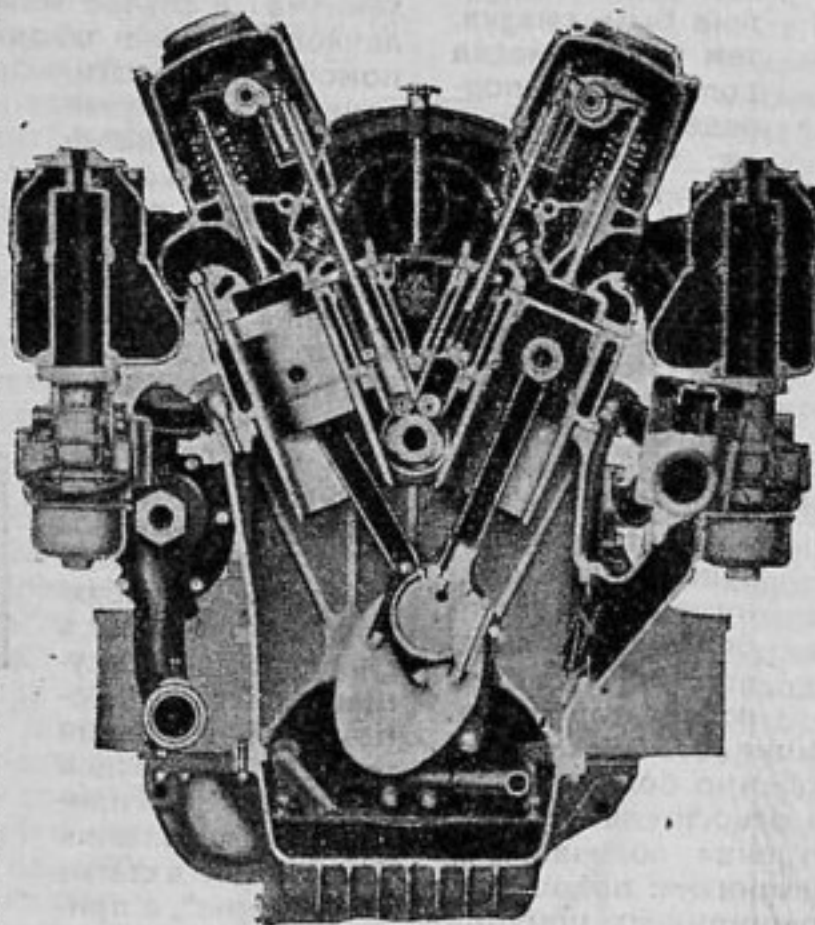
увеличения мощности моторов. Выпускаемая с этого года „Дженерал Моторс“ новая модель „Кадилляка“ с шестнадцатцилиндровым мотором, развивающим от 165 до 185 сил при 3200 оборотах,—характерный представитель нового класса американских сверхмощных легковых машин.

Это—первый в мире шестнадцатцилиндровый мотор на нормальном автомобиле.

Мотор этот состоит из двух восьмицилиндровых блоков с верхними клапанами. Блоки расположены под углом в 45° и в большей своей части потоплены в картере, что дает очень компактную конструкцию мотора. Каждый блок имеет отдельный карбюратор и всасывающий и выхлопной трубопроводы.

Применение шестнадцати цилиндров вызвано стремлением получить возможно более плавную и бесшумную работу мотора. Машина имеет много нововведений; наиболее интересное—это снабжение клапанного механизма специальными масляными амортизаторами, обеспечивающими полную бесшумность работы клапанов, привода к ним, а также саморегулировку привода.

А. Душкевич



Поперечный разрез шестнадцатцилиндрового мотора автомобиля „Кадилляк“. Мотор развивает 165—185 л. с.

УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЯ

Смазка автомобильного двигателя

1. Системы смазки

ПРИ РАБОТЕ автомобильного двигателя между деталями последнего возникают очень большие усилия; одновременно с этим эти детали движутся одна относительно другой. Благодаря этому здесь возникает большая сила трения, и если не ввести между трущимися деталями смазки, то последует их быстрый износ или даже заедание и разрушение. Чем больше давление одной детали на другую и чем выше скорость их относительного движения, т. е. чем больше работа трения, тем лучше должна быть смазка, тем больше масла должно быть подведено к трущимся поверхностям двигателя.

В указанном отношении все механизмы автомобильного двигателя могут быть разбиты на 3 основные группы: а) кривошипный механизм, б) органы распределения и в) подсобные механизмы, как-то: приборы зажигания, водяной насос, вентилятор и т. д.

Между деталями кривошипного механизма двигателя имеют место особенно большие усилия при высокой скорости относительного движения. Большая работа трения получается в следующих местах этого механизма: подшипниках коленчатого вала, подшипниках шатунов и поверхности цилиндров, по которой трутся поршни. Для того, чтобы возможно уменьшить работу трения во всех этих сочленениях и для того, чтобы отвести то тепло, в которое обращается работа трения, ко всем указанным выше поверхностям трения должно регулярно подводится масло в достаточном количестве. Смазка должна производиться автоматически, без постоянного обслуживания ее шофером.

В настоящее время для смазки кривошипного механизма применяются 3 основные системы: а) смазка разбрызгиванием, б) комбинированная смазка и в) смазка под давлением. В первом случае часть масла, налитого в картер двигателя, при помощи особых насадков на шатуны обращается в масляную пыль и про-

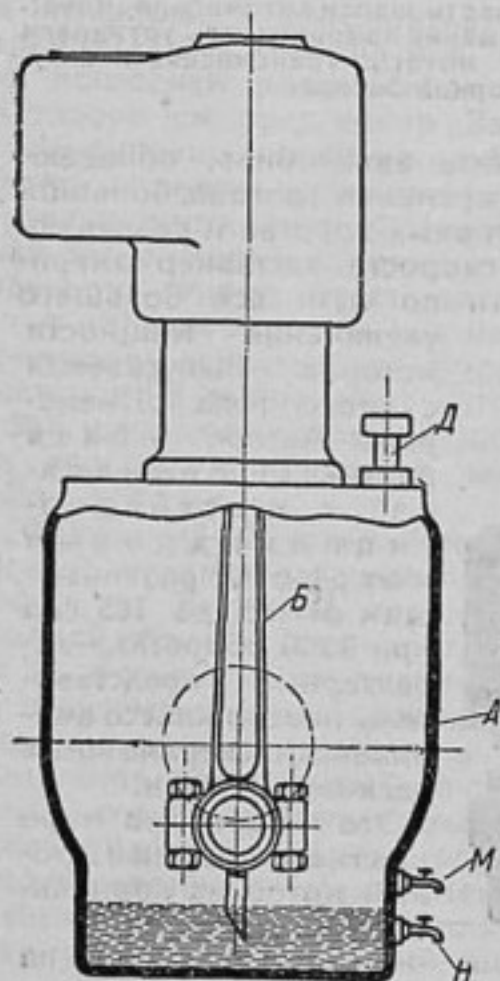
никает далее ко всем поверхностям трения. Во втором случае комбинированной смазки все подшипники коленчатого вала смазываются под давлением, получаемым за счет специального масляного насоса, а цилиндры и верхние подшипники шатунов смазываются при помощи разбрызгивания масла. В третьем случае смазки под давлением всей поверхности, за исключением поверхностей цилиндров, смазываются при помощи давления, а в отдельных конструкциях и к поверхностям цилиндров масло также подводится под давлением. В дальнейшем мы более подробно рассмотрим все три указанные системы смазки кривошипного механизма.

Работа трения, получающаяся в механизме распределения, по своей величине значительно меньше, чем работа трения, получающаяся в кривошипном механизме; однако и здесь должен быть обеспечен постоянный подвод масла к трущимся поверхностям. Смазка этого механизма в случае нижнего расположения кулачкового вала обычно осуществляется при помощи разбрызгивания, а в случае верхнего расположения кулачкового вала — под давлением.

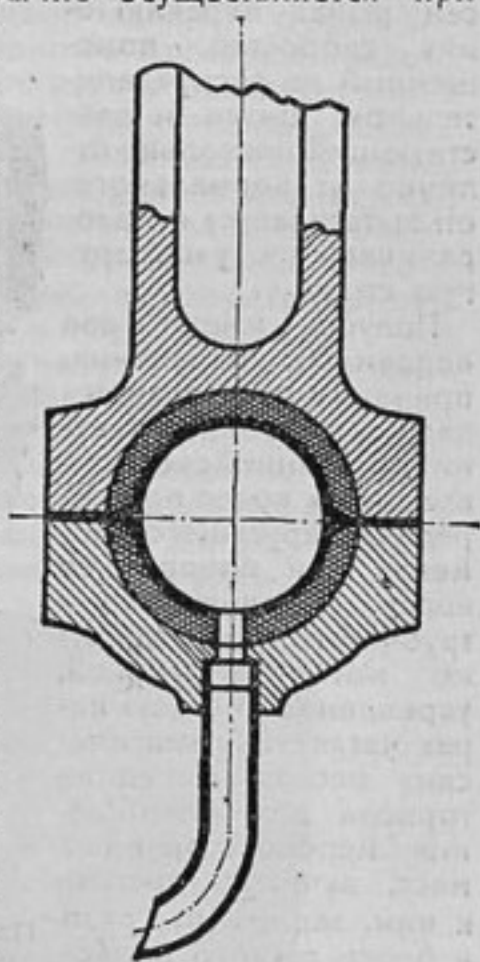
Механизмы обслуживания двигателя, как-то: вентилятор, водяной насос, приборы зажигания и т. д. в виду малой работы трения не требуют постоянного подвода масла к трущимся поверхностям, и здесь смазка обычно осуществляется при помощи масленок или штауферов. Порядок системы смазки приборов зажигания был указан в статье „Зажигание“, а примеры смазки вентилятора и водяного насоса даны в статье „Охлаждение двигателя“.

2. Смазка автомобильного двигателя разбрызгиванием

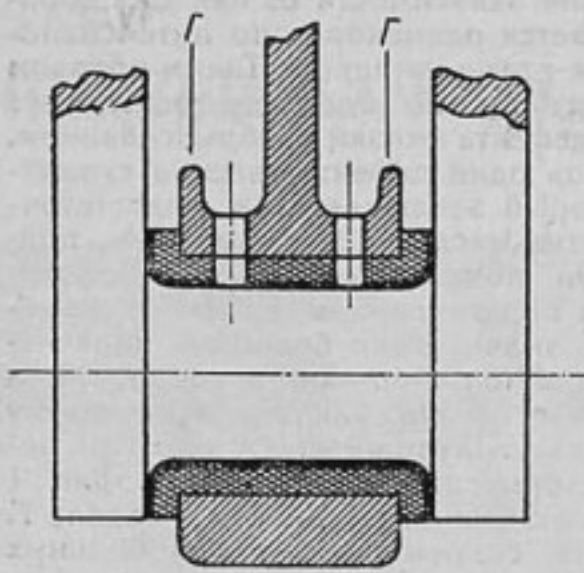
Схема такой системы смазки представлена на фиг. 1. В картер А через специальный штуцер Д наливается масло до определенного уровня. Шатуны Б имеют на своем нижнем конце специальные штифты, которыми они при вращении коленчатого вала задевают масло и разбрызгивают его в мелкую пыль. В ре-



Фиг. 1



Фиг. 2



Фиг. 3

проходит к нижнему шатунному подшипнику. Это происходит под влиянием удара, который получается при опускании штифта в масло. Схема такого конструктивного выполнения представлена на фиг. 2.

Для улучшения подвода масла к коренным подшипникам коленчатого вала часто применяется приспособление, схема которого дана на фиг. 3. Здесь в теле картера, в верхней части опоры коренного подшипника, исполнены невысокие стенки Г, которые образуют как бы масляные колодцы. Масло, стекая по средним стенкам картера в эти колодцы, поступает далее через имеющиеся отверстия к коренным подшипникам коленчатого вала.

Смазка верхнего шатунного подшипника при этой системе чаще всего осуществляется за счет проникновения масляной пыли в зазор между трущимися поверхностями. Для некоторого улучшения этой смазки сверху в головке делается обычно отверстие Д, как это представлено на фиг. 4. Через это отверстие масляная пыль и масляные брызги проникают к трущейся поверхности между пальцем и втулкой головки шатуна, а для наилучшего распространения этого масла по всей трущейся поверхности во втулке шатуна Е иногда делают канавки, как это и представлено на фиг. 4.

Смазка поверхности цилиндра производится за счет масляных брызг, оседающих на этой поверхности.

Смазка кулачкового вала, в частности, его подшипников и самих кулачков, а также и направляющих толкателя производится за счет масляных брызг, образующихся в картере.

Интенсивность смазки при описанной выше системе, очевидно, будет зависеть от интенсивности разбрызгивания масла, а последняя изменяется в зависимости от уровня масла в картере и от скорости вращения коленчатого вала. Действие последнего фактора является весьма благоприятным, так как с повышением оборо-

тов двигателя повышается и работа трения и увеличивается потребность смазки.

Высота уровня масла в картере оказывает весьма существенное влияние на интенсивность смазки разбрызгиванием и, очевидно, по мере выработки масла интенсивность такой смазки значительно уменьшается. Наконец, в тот момент, когда масло опустится настолько низко, что штифты шатунов перестанут задевать за его поверхность, смазка совсем прекратится.

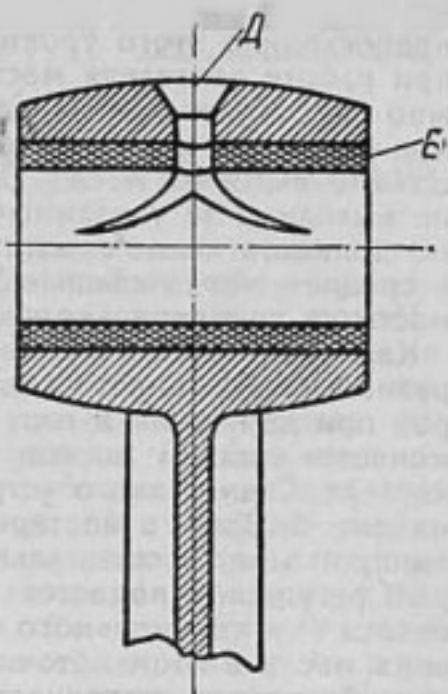
Это изменение интенсивности смазки в зависимости от уровня масла в картере и является основным минусом системы смазки разбрызгиванием. Этот минус усугубляется часто еще тем, что уровень масла в картере не остается одинаковым для разных цилиндров,

а изменяется при движении автомобиля в гору или под гору. В первом случае шатун заднего цилиндра будет погружаться в масло значительно глубже, чем шатун первого цилиндра. Поэтому имеется возможность замасливания свечей в последнем цилиндре и недостаточная смазка первого цилиндра. Наоборот, при движении в гору излишнюю смазку получает первый цилиндр, а недостаточную смазку — последний. Для уничтожения этих недостатков при смазке разбрызгиванием в картере часто устанавливаются специальные перегородки или лотки, при помощи которых сохраняется в большей или меньшей мере равномерность смазки для всех цилиндров независимо от уклона дороги.

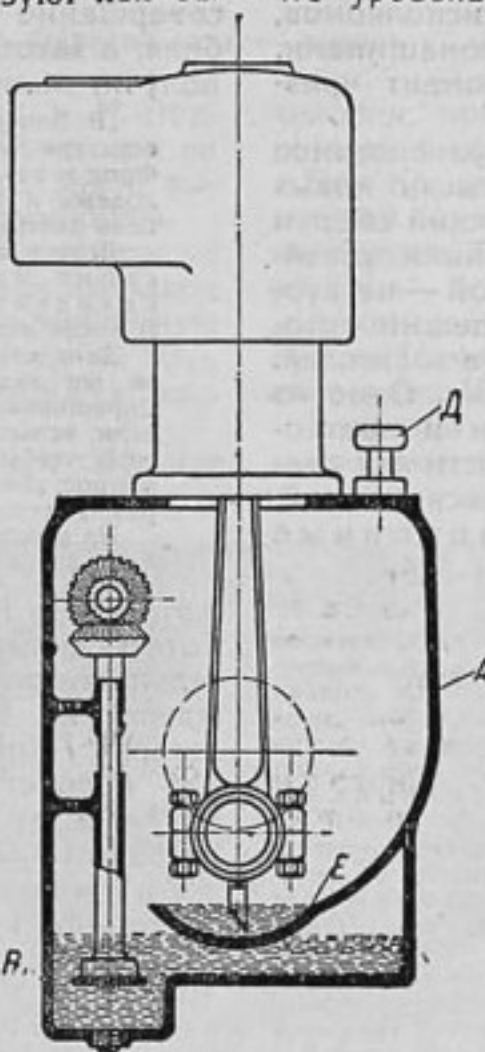
Слишком высокий уровень масла в картере при смазке разбрызгиванием, очевидно, вызовет излишнюю интенсивную смазку. При этом часть масла будет проникать между цилиндрами и кольцами поршней в камеру горения, что является нежелательным, так как при этом, во-первых, получается сильное

нагарообразование, во-вторых, имеет место замасливание свечей и, наконец, в третьих, непроизводительно увеличивается расход масла.

Для того, чтобы держать уровень масла в должных пределах, устанавливаются или специальные измерители уровня масла, или два краника — М и Н, как это и представлено схематически на фиг. 1. При наливке свежего масла в картер необходимо следить за тем,



Фиг. 4



Фиг. 5

чтобы масло доходило до краника *M*, но не превосходило этого уровня. С другой стороны, при работе двигателя масло никогда не должно спускаться ниже уровня краника *H*, т.е. при открытии краника *H* из картера всегда должно вытекать масло. Для того, чтобы масло не выходило за указанные пределы, необходимо доливать масло в картер довольно часто — в среднем через каждые 75—150 км, в зависимости от размеров картера.

Как сказано было выше, для уничтожения разной интенсивности смазки разных цилиндров при движении в гору или под гору применяется система лотков или перегородок в картере. Схема такого устройства представлена на фиг. 5. Здесь в картере *A* под каждым цилиндром имеется специальный лоток *E*, в который регулярно подается масло при помощи насоса *P* и специального маслопровода. Уровень масла в этом лоточке держится постоянным благодаря переливанию его через край лоточка. В силу этого, вне зависимости от общего количества масла внутри картера и

практически вне зависимости от наклона дороги, обеспечивается одинаковая по интенсивности смазка для всех цилиндров. Таким образом данная конструкция по существу уничтожает два основных дефекта смазки разбрызгиванием, и остается лишь один дефект — весьма существенный, — который заключается в недостаточности количества масла, подводимого к подшипникам при помощи системы разбрызгивания. Подача под давлением, конечно, должна обеспечить значительно большую циркуляцию масла через подшипники, а следовательно, должна обеспечить как лучшую смазку подшипника, так и лучший отвод тепла от него. Смазка разбрызгиванием по типу фиг. 1 применяется на автомобилях „Форд“, модель *T*. Для более же современных автомобильных двигателей применяется преимущественно смазка комбинированная, т.е. такая, при которой главные подшипники двигателя смазываются под давлением.

Проф. Е. А. Чуданов

Продолжение в следующем номере

ПРОВАЛИВАЮТ КАК ХОТЯТ

РАБОТА экзаменационных комиссий при административных отделах исполкомов, дающих право управлять автомашинами, приобретает в настоящий момент чрезвычайно большое значение.

В ближайшие 1931—33 гг. автотранспортное хозяйство пополнится десятками тысяч новых легковых и грузовых машин советской сборки и советского производства. По линии хозяйственной и по линии общественной — на курсах, школах и кружках — сейчас спешно готовятся недостающие кадры шоферов-водителей.

Но есть два серьезных препятствия. Одно из них заключается в том, что кружки и краткосрочные курсы не имеют возможности как следует ознакомить учащихся с практической ездой. Другое препятствие — экзаменационные комиссии.

Вот примеры:

„В экзаменационной комиссии административного отдела Московского облисполкома, — пишут испытуемые Аронов и Адясов, — задают вопросы не столько для проверки знаний, сколько для того, чтобы „подловить“. Один из экзаменаторов, указывая на четырехцилиндровый коленчатый вал, спрашивает: „На скольких подшипниках этот двухцилиндровый коленчатый вал?“

Другой экзаменатор обращает внимание не на знание работы машины, а на редкие названия ее деталей. Например: „Будет ли вращаться вспомогательный вал, если мотор работает вхолостую?“ Экзаменуемый просит указать другое название вала. Ответа нет. В результате оценка — неудовлетворительно. Спрашивается, может ли быть шофером данный испытуемый, если он (как и многие) грешен в знании этого вала под названием контрашфтного или промежуточного.

Необходимо в ближайшее время пересмотреть экзаменационный аппарат, установить связь с массой испытуемых, используя их лучшие предложения, переработать вопросник, имея в виду практическую ценность“.

На персональный подбор экзаменационных комиссий должно быть обращено серьезное внимание. Первая корреспонденция достаточно ярко говорит об этом, а приводимая ниже заметка еще более убедительно свидетельствует о том,

что на местах что хотят, то и делают. Захотят, — и совершенно незнающий сядет за руль автомобиля, а захотят, — так и лучший кружковец не получит водительской книжки.

„В Запорожье, — пишут слушатели автокурсов, — есть три неразлучных друга: Ковалев, зав. гаражем Фрида и зав. гаражем Маруженко. Все три готовят молодежь к экзаменам. Три-четыре месяца занятий — и цель достигнута“

Дело в том, что экзаменационная комиссия состоит из тех же Фрида, Маруженко и секретаря. Ну, и, конечно, все выдерживают. А после экзамена уверяют, что они ничего не знают.

Зато слушателям запорожских кружков Автодора те же экзаменаторы задают загадочные вопросы. Спрашивают: „Для чего служит маховик?“ И срезают, если испытуемый не добавил к своему ответу: „Для того, чтобы набить метки для мертвых точек“. Или на вопрос: „Без чего нельзя ехать?“ нужно ответить один раз: „Без путевки“, в другой раз: „Без молотка“ и т. д.

На действия комиссии подана жалоба. Окружной Автодор обо всем этом знает, но молчит“.

Не всюду Автодор безучастно относится к работе экзаменационных комиссий. Вопрос о деятельности комиссии Московской области обсуждался на заседании секции кадров облотделения Автодора. Секция отметила целый ряд недочетов в работе комиссии и в резолюции указала на необходимость перестройки ее работы. Основные пожелания следующие:

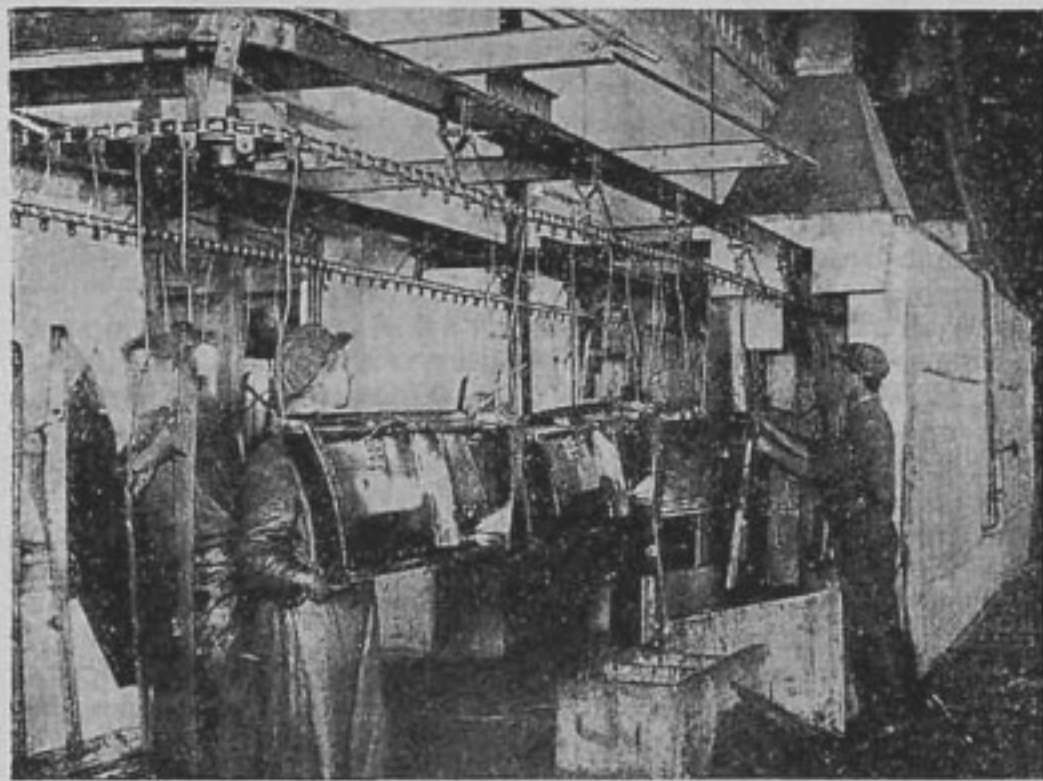
Уничтожить билетную систему при экзаменах, так как эта форма устарела и не оправдывает себя.

Широко разработать программу испытаний по практической езде. Стаж практической езды установить не менее 10 часов.

Все проходящие экзамен и не имеющие практического стажа по автоделу должны иметь на руках отсызы от кружков и курсов, где они обучались, с заключениями квалификационной комиссии.

Необходимо создать базу автомашин для прохождения практической езды и включить в программу курсов и кружков правила уличного движения.

ПЕРВЫЕ СОВЕТСКИЕ „ПОПРАВКИ“ к ФОРДОВСКИМ МЕТОДАМ



Нижегородский автосборочный завод. Окраска деталей кузова

ПЕРВЫЙ автосборочный завод в Н.-Новгороде пущен 1 февраля. Несмотря на 2-месячный перерыв в работе, завод выпустил к 30 июня 738 автогрузовиков.

По программе завод должен выпускать по 20 машин в 7-часовой рабочий день; но завод может в любое время превысить намеченную ежемесячную программу не менее чем на 50%, что доказано уже выпуском 25 машин в день 14 июня с. г.

Этот успех нужно отнести главным образом за счет достижений, сделанных работниками завода, прошедшими 3-месячную практику на заводах Форда в Детройте, а также нашими молодыми инженерами и рабочими, принимавшими участие в этой работе.

Под руководством возвратившихся из Америки работников автосборочный завод был оборудован в течение 1½ месяцев по проекту, предложенному специалистами Форда.

Двухмесячный простой завода не прошел бесследно; нужно считать, что он даже принес значительную пользу, позволив за это время сделать много улучшений, дающих возможность без особого напряжения выпускать в настоящее время до 25 автомашин ежедневно.

До переоборудования и я для того, чтобы выпустить 20 машин в день, не-

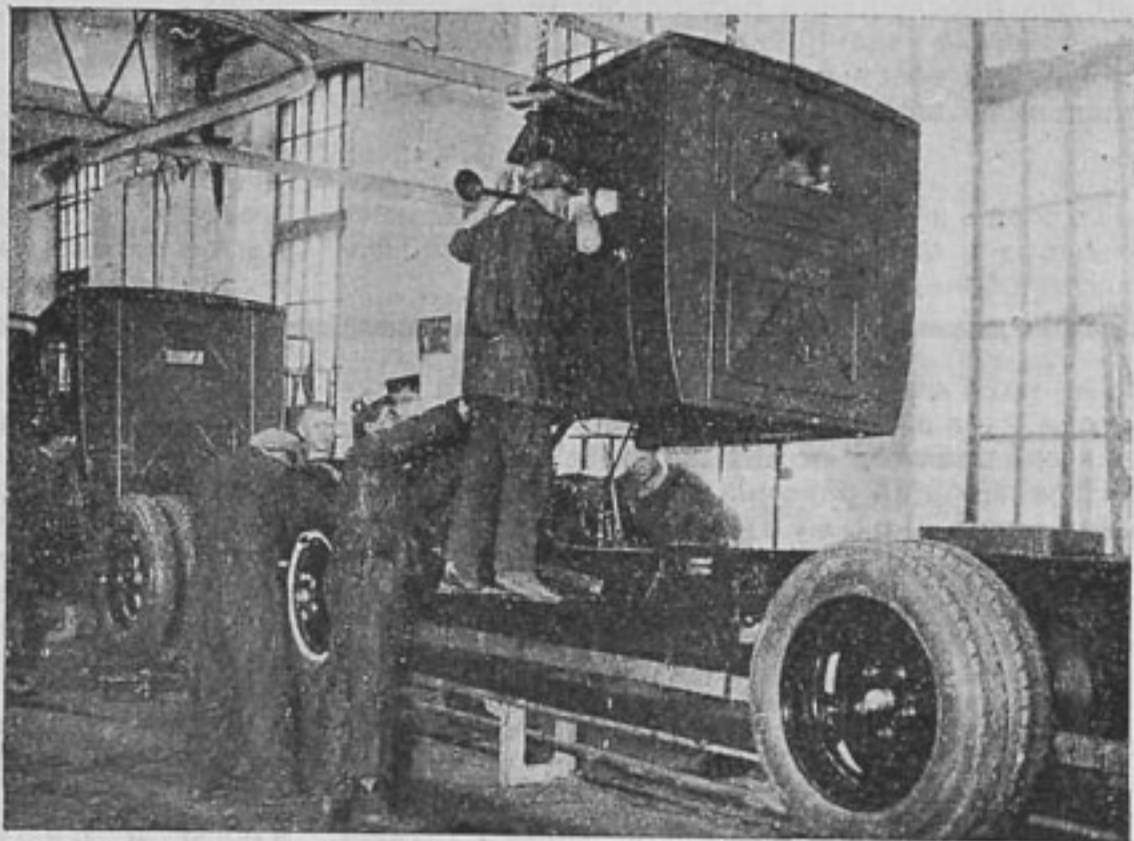
обходимо было некоторые цехи, эмальировочный и мойку, пускать в 2 смены. Пропускная способность эмальировки в одну смену не превышала 8—10 машин, при чем это была тяжелая и вредная по условиям работа. Раньше на эмальировке работало 5 человек, при чем один из них с высоким разрядом. В настоящее время после сделанных по инициативе работников завода улучшений, каких у Форда не имеется, в эмальировке работает только 3 человека с нормальной заработной платой. Пропускная же способность в одну смену при не тяжелой работе составляет 20—30 машин.

С мойкой получились не менее благоприятные результаты. До переоборудования мойка деталей происходила ручным способом при помощи керосина; занято было на этой неприятной и вредной работе 12—15

человек; пропускная способность комплектов деталей была 10—12 машин в день.

При прежнем способе мойка автомобильных деталей происходила в ваннах, наполненных керосином. Они находились вблизи печей „Гаррисона“, подающих горячий воздух в сушильные камеры, что постоянно создавало пожарную опасность (не говоря о невыгодности расходования 180—190 кг керосина ежедневно).

Теперь керосиновая мойка механизирована и заменена паро-водя-



нижегородский автосборочный завод. Установка кабины на шасси

СТРАНИЧКА КУРСАНТА - ЗАОЧНИКА

Редакция журнала „За Рулем“ открывает „Страничку заочника“ для обслуживания читателей, записавшихся на курсы Автодора.

Из номера в номер мы будем помещать на этой странице учебно-методический материал (в дополнении к лекциям, издаваемым Центральным Советом Автодора), информировать заочников о работе курсов, отводить место справочным сведениям и т. д.

По вопросам же самой **учебы**, организации групп заочников („десятков“ и „пятерок“) заочники должны обращаться непосредственно в **технические консультации** при областных отделениях Автодора (в то областное отделение, куда прикреплен заочник по месту жительства).

В начале июля издательство „Огонек“ разослало анкеты, проспекты и почтовые переводы всем товарищам, приславшим заявления о поступлении на заочные курсы Автодора.

В связи с выявившейся потребностью охватить заочной учебой и лиц, не достигших 18-летнего возраста, Центральный Совет Автодора постановил, что на заочные курсы могут приниматься лица, достигшие 16-летнего возраста. Однако необходимо предупредить заочников, что по закону право езды им может быть предоставлено лишь по достижении совершеннолетия (т.-е. 18 лет).

* * *

По договоренности Центрального Совета Автодора и Радиоцентра из Москвы будет периодически передаваться „Радиочас заочника Автодора“ по автомобильному, тракторному и дорожному отделениям (1-я радиопередача информационно-справочного характера состоялась 9 июня в 4 ч. 35 мин. по московскому времени).

Даты и часы радиопередач из Москвы будут заранее сообщены заочникам при рассылке им лекций. Таким образом, заочники сумеют заблаговременно подготовиться и с блок-нотом и карандашом в руках следить за разъяснениями учебно-методического характера в дополнении к заочным лекциям.

Тем из заочников, у которых нет радиоприемника на дому, необходимо будет прикрепиться к клубам, красным уголкам, избам-читальням для прослушания радиопередач.

Содействие заочникам в прикреплении их к клубам и красным уголкам окажут областные отделения Автодора.

* * *

Порядок связи Центрального Совета Автодора и областных отделений по линии заочного обучения таков:

ной мойкой, работающей при помощи конвейера. Вредность работы устранена абсолютно, пожарная опасность также. Обслуживающий рабочий персонал наполовину уменьшился. Пропускная возможность возросла до 20—30 машин в одну смену.

Все эти улучшения сделаны без какого бы то ни было заимствования у Форда, без его помощи и не имеются на его заводах.

Оборудование 1-го автосборочного завода в 45 дней в свое время вызвало удивление м-ра Бенета, фордовского специалиста, временно приезжающего на завод. По его заявлению, константинопольский завод Форда, рассчитанный на выпуск 20 машин в день, монти-

1. Заочники сносятся по вопросам взносов, получения анкет, проспектов и т. д. исключительно с издательством „Огонек“ (Москва 6, Страстной бульв., 11).

2. По вопросам учебы, практики, решений контрольных заданий (проверка знаний) исключительно с тем областным отделением Автодора, к которому прикреплен заочник (по месту жительства).

3. С Центральным Советом Автодора заочникам нет нужды сноситься, т. к. в центре проводится лишь издательская работа, учебно-методическая и организационная (руководство работой консультаций при окружных и областных отделениях, проверка работы консультаций и т. д.).

4. Вопросы практики (а также оплата себестоимости горючего, амортизационных, которую вносят заочники в отделения общества), разрешаются заочниками (преимущественно коллективами заочников) на месте по договоренности с отделением Автодора.

5. Заочники, прикрепленные к отделениям общества, должны организоваться в группы — „десятки“, „пятерки“, избрать старост, которые непосредственно связываются по всем делам заочников с отделениями Автодора.

Отделениям Автодора необходимо проработать ряд организационных учебно-методических вопросов на конференциях и совещаниях старост и заочников.

* * *

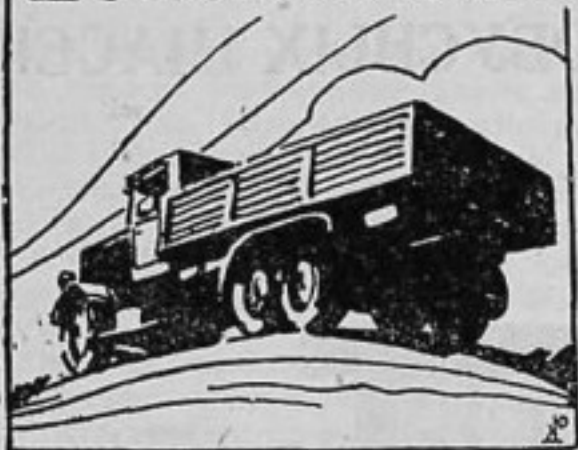
Решением Совета курсов — дорожному отделению придается уклон в механизацию. Программа дорожного отделения составлена в объеме знаний помощника десятника, — знакомство с устройством и применением простейших дорожных машин.

ровался в течение 10 месяцев пятью лучшими специалистами и в продолжение этого времени не выпустил ни одной машины.

На 1-м автосборочном заводе собранные 1 февраля к 12 часам первые 10 машин прямо с конвейера, с рабочими, только что их собравшими, уехали с приветствиями на местные заводы. Это говорило о несомненном успехе, если принять во внимание, что рабочие на сборке автомобилей на 95% состоят из чернорабочих без какой бы то ни было квалификации.

Все сказанное говорит также за то, что мы можем не только строить новые заводы и перенимать иностранную технику, но и улучшать, дополнять ее.

Шестиколесные машины - Красной Армии!



ВНОСЯТ в ФОНД ПОСТРОЙКИ:

Коллектив Автодора ТОГПУ (ст. Ташкент) в дополнение к ранее высланным вносит 219 руб.

Правление Переславльского отделения Автодора, отвечая на вызов коллектива при э-де „Симп“ (Переславль-Залесский), вносит 200 р. и вызывает все районные, окружные и областные отделения Ивановской промышленной области.

По инициативе инструктора Первомайского окротадела Автодора т. Живицкого, поднята кампания в местной газете „Селянская Правда“ по сбору средств на моторизацию Красной армии. Собрано 56 руб.

Вологодское окружное отделение вносит 60 руб. 55 коп.

Всего с начала кампании поступило 16 413 р. 93 к. и 17 центов.

ЗА МОТОРИЗАЦИЮ КРАСНОЙ АРМИИ!

ЖУРНАЛ „За Рулем“ еще в сентябре прошлого года начал кампанию по сбору средств на постройку шестиколесных автомобилей для Красной армии. Судя по притоку пожертвований и отчислений, поступающих в редакцию, видно, что многие и многие коллективы или совершенно не проводили у себя эту кампанию, или если проводили ее, то крайне слабо. Это обвинение в одинаковой мере могут принять на себя и городские, и деревенские, и красноармейские коллективы.

Призывы редакции, циркуляры Центрального Совета Автодора оказываются пока малоубедительными; может быть, хороший пример одного красноармейского коллектива сумеет оказать благотворное влияние на бездействующие районы.

Слабый сбор пожертвований в фонд трехосных машин на местах объясняется, главным образом, тем, что коллективы не используют всех возможных средств — социалистического соревнования, вызовов, стенгазет, бесед и т. д., для того чтобы форсировать проведение этой кампании. А между тем такие меры дают очень хорошие результаты.

„В Рязанской пехотной школе им. Ворошилова, — пишет т. Рудаков, — до начала сбора было напечатано в стенгазете несколько статей о значении шестиколесных машин для Красной армии, члены бюро и актив проводили беседы с рядовым составом о предстоящем сборе, на видном месте вывесили плакат в красках, было проведено общее собрание, на котором среди других стоял и этот вопрос.“

Только после такой солидной подготовки были пущены подписные листы. В результате, несмотря на то, что в школе коллектив небольшой, сбор превысил 140 рублей“.

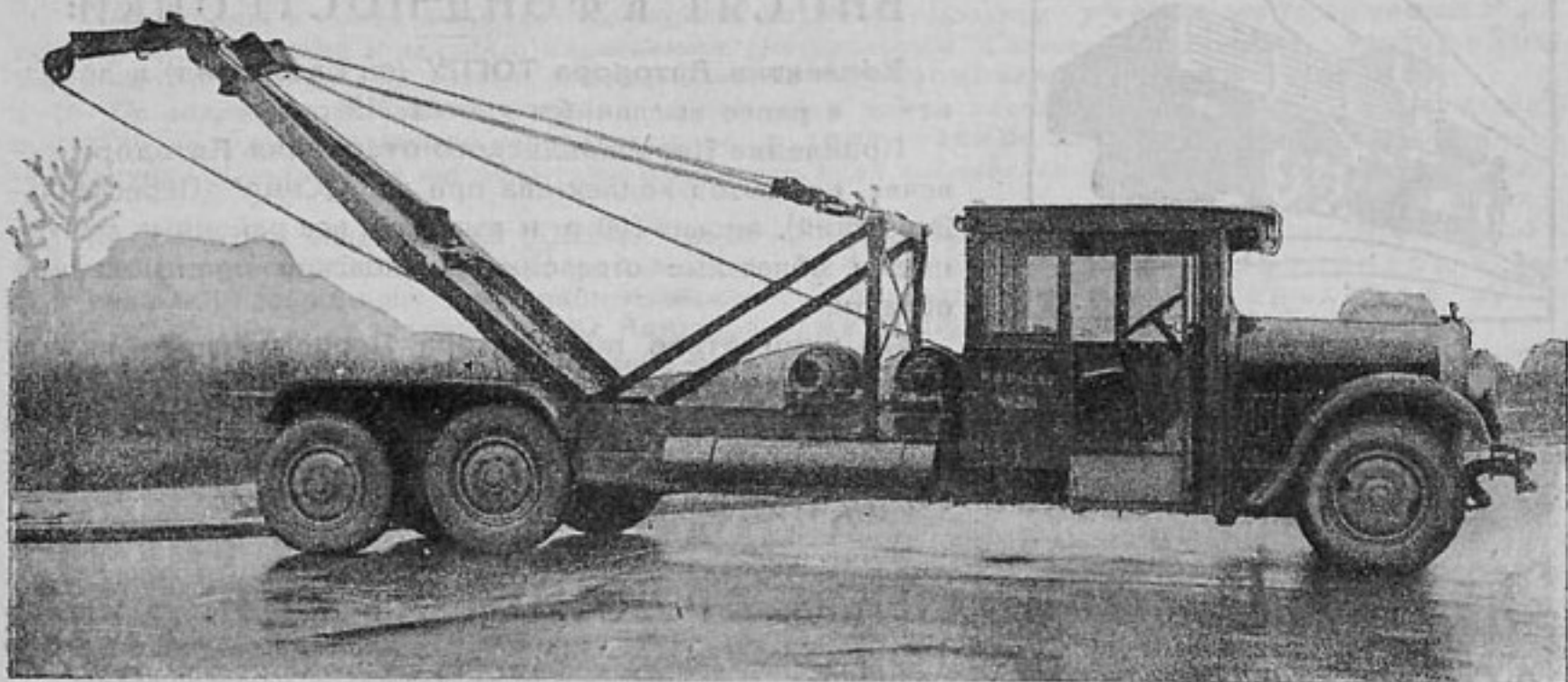
Коллектив Автодора Рязанской пехотной школы, внося собранные им средства, вызывает Иваново-Вознесенскую пехотную школу, Нижегородскую, Ленинградскую, московские школы им. Ашенбреннера и Уншлихта и Н железнодорожный полк.



Агитплакат о сборе средств на шестиколесные машины, смонтированный из фотоматериалов, напечатанных в журнале „За Рулем“

Мы думаем, что вызов Рязанской пехотной школы должен быть принят не только теми красноармейскими коллективами, которые здесь отмечены, но и всеми коллективами Автодора, еще не проявившими активного участия в сборе средств на постройку отряда шестиколесных машин имени Автодора.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СТАРЫХ АВТОБУСНЫХ ШАССИ



Автомобиль технической помощи (вид сбоку). Видны две лебедки с тросом

С РАЗВИТИЕМ применения автомобиля в народном хозяйстве, и в частности с ростом автобусных сообщений в СССР, вопрос о наилучшем использовании старых, выходящих из строя, автомашин приобретает немаловажное значение. Поэтому мы бы хотели указать те виды применения старых автобусов, которые уже получили распространение в САСШ.

В одном американском журнале¹ приводится описание трех видов применения старых автобусных шасси, уже не годных для перевозки пассажиров, но с незначительными затратами работающих по несколько лет для выполнения своих новых обязанностей.

Основная работа, которую может нести старый автобус, — это перевозка горючего и смазки для снабжения работающих автобусов и других автомашин.

Одно из фото изображает шасси автобуса „Уайт-50“, превращенного в 600-галлонную² (около 2300 л = 1,6 т) бензиновую цистерну. Такой автомобиль-цистерна имеет также 50-галлонный (около 170 кг) резервуар для масла, помещенный с левой стороны рамы вблизи от кабинки шофера.

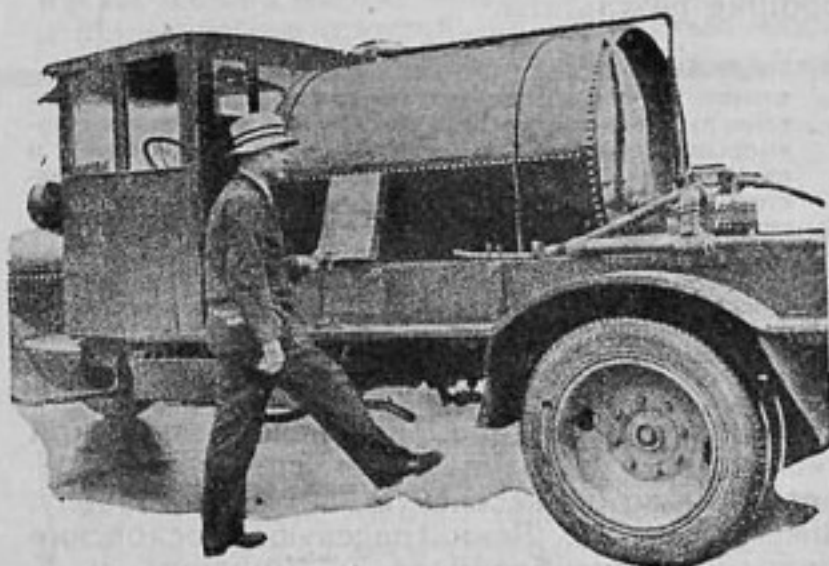
Для предупреждения сгущения масла в зимнее время через резервуар проведены трубы, отводящие отработанные газы.

Перекачка бензина производится с помощью насоса, производительностью в 15 галлонов (56,7 л) в минуту, работающего от трансмиссионного вала и имеющего прибор, показывающий расход горючего. Такой насос дает возможность наполнять менее чем в 5 минут самые большие бензиновые баки американских автобусов. Раньше применялись для этой цели ручные насосы, производительностью в 5 гал-

лонов (около 19 л) в минуту. Однако медленность наполнения больших баков емкостью в 50—65 галлонов (190—246 л) заставила отдать предпочтение насосам, действующим от мотора автомобиля. Другой недостаток ручного насоса — незначительное давление, препятствующее измерению протекающего бензина.

Снабжение горючим производится шофером. С левой стороны автомобиля имеется педаль, соединенная с муфтой сцепления, и рукоятка, посредством которой регулируется мощность (число оборотов) мотора.

Запись количества отпущенного горючего производится в специальной книжке, смещенной в особой металлической коробке около рукоятки, регулирующей работу мотора и насоса. Трубопровод устроен таким образом, что если шофер заставит насос работать с большей производительностью, чем может учитывать и регистрировать счетчик, то избыток автоматически стекает обратно в цистерну.



Автомобиль-цистерна, емкостью 2300 литров, с насосом, работающим от мотора

¹ „Bus transportation“, May, 1930.² Один америк. галлон равен 3,78 л.

Другое применение старых автобусных шасси—это машины технической помощи.

Верхнее фото изображает трехосное шасси, снабженное двумя лебедками, на которых намотано по 200 м троса, диаметром в 18 мм.

Благодаря длинной базе (расстояние между осями) шестиколесное шасси является чрезвычайно устойчивым при под'еме очень тяжелых грузов.

Кабинка свободно вмещает четырех человека; в случае же необходимости можно поместить еще 2-3 человека.

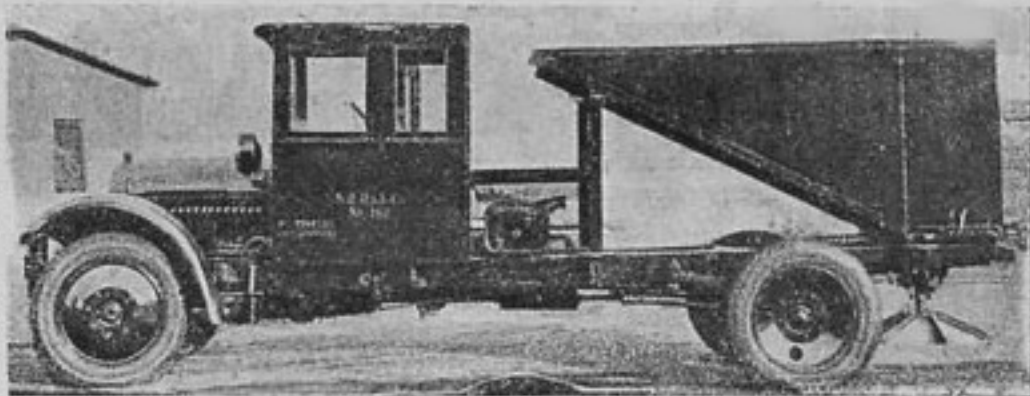
Шасси оборудовано пневматическими тормозами системы Вестингауза.

Оба описанные вида использования старых автобусных шасси, можно думать, найдут у нас большое применение.

Третье применение, получившее за границей также значительное распространение,—это установка небольшого бункера с солью для посыпания обледенелых дорог.

Фото дает представление о виде такого устройства на шасси „Уайта“ (модель 50).

Механизм для разбрасывания соли приводится в действие от мотора автомобиля через



Автомобиль с бункером для посыпания солью обледенелых дорог

коробку скоростей от легкового автомобиля. Для равномерного разбрасывания соли устроен механизм, состоящий из вертикального вала с расположенными по концам его двумя дисками. Верхний диск входит в бункер и служит для разбивания слежавшихся комков соли, а нижний—обеспечивает равномерность посыпания. Благодаря приводу через коробку скоростей возможно регулировать подачу соли независимо от числа оборотов двигателя автомобиля.

Все описанные три типа находились в эксплуатации более трех лет и работали вполне удовлетворительно.

А В Т О Д О Р Н А В О Д Е

В № 7 „ЗА РУЛЕМ“ уже были частично освещены основы работы водномоторной секции Самарского Автодора.

В этой заметке мы хотим познакомить читателей „За Рулем“ с практически проделанной работой.

Мы организовали водномоторные секции в Пензе, Ульяновске, Сызрани, Оренбурге.

Установили тесную связь с Осоавиахимом и Оснавом и выработали план совместного военного похода.

Создали несколько кружков по изучению водномоторного спорта при ячейках Автодора в Самаре.

Организовали группу членом секции, которая будет заниматься научной стороной водномоторного спорта. В качестве экспертов нами приглашены наиболее квалифицированные специалисты Самары.

Вырабатываем правила соревнования мотолодок, чтобы выяснить преимущества и недостатки тех или иных типов моторных лодок.

Организовали мастерские для ремонта моторов и производства отдельных деталей (реверсивные муфты, винты и т. д.).

Заклучили соглашение с Союзнефтью о централизованном снабжении водномоторников

через Автодор. Это дает секции широкие возможности использования любительских судов в общественных целях.

Оборудуем причальную гавань для мотолодок членом секции. При гавани будут устроены приспособление для под'ема мотолодок и небольшая мастерская текущего ремонта.

Имеем две собственные большие мотолодки. Кроме того при коллективах о-ва при непосредственном техническом руководстве секции строятся две новых мотолодки. Некоторые коллективы приобретают частные мотолодки, так что водномоторная секция будет располагать

6—8 автодоровскими мотолодками.

Создали небольшую специальную библиотеку, охватывающую вопросы моторного и моторно-лодочного дела.

С большим трудом добились и снабдили через Автодор членом секции ремонт-

ным материалом, краской, олифой и т. д.

Ближайшей задачей секции является выработка стандартов водномоторного спорта (корпуса лодок, лодочные моторы, бассейны, в которых лодки плавают) и, наконец, изучение обслуживающих квалифицированных водителей мотолодок

Бюро секции



Малая моторная лодка типа „Viper“ с пробной установкой авиомотора „Холл-Скотт“ в 125 л. с. Скорость хода 50 км в час



УЛИЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ В

ПРОБЛЕМЫ уличного движения в столицах и больших городах становятся с каждым днем все важнее и серьезнее и самым настойчивым образом привлекают к себе внимание.

О хаосе в уличном движении Москвы писалось уже много, и существуют многочисленные проекты и способы его наилучшей регулировки.

В западно-европейских столицах и просто в крупных городах всего мира накоплена огромная практика регулирования движения, так как там движение увеличилось значительно раньше и жизнь заставила выработать наилучшие методы управления улицей.

Регулирование движения возлагается в западных государствах на специальную муниципальную полицию, так называемых «агентов уличного движения», прошедших предварительно особые курсы. Все большее развитие и усовершенствование получают всякого рода сигнализация и транспоранты для пешеходов.

Кроме специальных курсов для работников движения, в некоторых школах Германии введены практические курсы изучения уличного движения.

Все растущее уличное движение ставит также новые вопросы охраны от несчастных случаев самих работников, непосредственно занятых регулированием движения.

Этот вопрос уже почти разрешен в ряде столиц и крупных городов — в Берлине, Гааге и Праге.

В Праге (Чехо-Словакия) построены на пунктах регулирования специальные барьеры, яркий цвет которых (бело-красный) предупреждает о наличии регулирующего пункта.



Берлин



Куба



Англия



МИРОВЫХ ЦЕНТРАХ

В Гааге (Голландия) для полицейских установлены специальные возвышенности — „островки“.

Наиболее удачно этот вопрос разрешен в Германии. В Берлине на Потсдамской площади установлена распределительная башня американского типа. Верхний центральный снимок дает типичную картину среднего уличного движения в Берлине. Башни того же типа, только без „удобств“, и открытые, без отопления, установлены в нескольких пунктах Шанхая (Китай).

Возвратимся, однако, к самим способам регулирования движения. Наши снимки дают некоторые „бытовые“ моменты работы агентов уличного движения.

На левом снимке полицейский в Париже указывает дорожку, предназначенную для пешеходов, и заставляет пешехода, нарушившего порядок движения, вернуться.

Рядом на снимке — лондонский „боби“ (полисмен) переводит через улицу группу ребятишек.

По бокам мы даем „типаж“ нескольких разнообразных представителей уличной полиции — от корректного полицейского Соединенных Штатов до экзотического „хранителя порядка“ далекой Индии.

Перед нами проходят полицейские Соединенных Штатов, Австрии, Кубы, Англии, Гавайских островов, Германии, Китая, Чехо-Словакии и Индии. Слонообразная фигура немецкого „шцмана“ является чрезвычайно типичной представительницей вышколенной буржуазной полиции, готовой в любой момент оставить безобидное занятие по охране уличной безопасности, чтобы перейти к активной борьбе с рабочими демонстрациями.



Гавайские
о-ва



Германия



— Лондон —



АВТОМОБИЛЬ В ТАЙГЕ

Заметки раз'ездного корреспондента

Я ПУТЕШЕСТВОВАЛ с американской научно-исследовательской экспедицией по Амурскому побережью.

Мы приехали пароходом в село Михайло-Семеновское. Это одно из крупнейших сел на Амуре. Здесь свыше 1 500 жителей. Село—центр целого района,—здесь рик. Нам надо было отсюда поскорее выехать в глубь страны—в тайгу.

За околицей, шагах в двадцати от последнего дома проходит канава. Она довольно глубока, и когда летом наполняется водой, то вброд ее не перейти—кони плавают. Переправляются с берега на берег в лодке. Болтается здесь длинная, метра в два, узенькая лодочка. В нее садятся, отталкиваются от берега, и она сразу же у другого.

В момент моего приезда на берег там скопилось несколько телег с кладью. Да и у нас было три телеги разных вещей. Кладь перегружается в лодку, разбираются и телеги—отдельно передки, отдельно задки. Лошади переходят вплавь. Это продолжалось бесконечно долго. На берегу скопилось масса народу—конного и пешего. Явились какие-то бабы, деды, охотники, ребята, а лодочка все шныряла и шныряла взад и вперед.

Я спросил одного охотника, почему не перекинут мостика через эту канаву. И не весть какой мостик нужен,—метра в три. Охотник пожал плечами и мотнул головой:

— Был здесь мостик, да не то провалился, не то испортился, а с той поры не починяют.

— А давно?—полюбопытствовал я.

Охотник не сразу ответил:

— Да почитай годов с десять назад,—сказал он, подумав.

Навряд ли еще где-нибудь во всем Союзе есть край, где столько природных богатств рассыпано среди такого бескультурья, как на Амуре, особенно в той его части, которая заключена между Амуром и его притоками—Бирой и Биджаной. Этот район имеет около 4 миллионов гектаров. Здесь произрастают ценные породы леса—кедр, пихта, черная береза, бархатное дерево; почва отличается изумительным плодородием,—здесь растет все, начиная от пшеницы и до риса, сои и промышленных растений. В лесах—пушной зверь; в реках—рыба; в полях—дичь. Таежные ключи нередко дают минеральную воду. В недрах есть сурьма, охра, медь, железо и даже золото.

И все это не разрабатывается, все это лежит в нетронутом и первобытном состоянии, как оно вышло из мастерской природы. Этот край остается почти пустынным: на четыре миллиона гектаров здесь всего 35 тысяч населения.

Еще пятьдесят лет назад в литературе были указаны основные причины заброшенности этого края. Главнейшая из них та, что, колонизируя край и заселяя его людьми, государство нисколько не позаботилось о создании дорог.

Тридцать пять тысяч жителей разбросаны в 150 населенных пунктах; в среднем на село приходится по 230 жителей. Иные из этих сел летом, в период дождей, обращаются в острова Врангеля.

От станции Тихонькая до Бирского опытного поля 60 километров. Однако дорога недоступна ни для пешего, ни для конного движения. Сообщение поддерживается на 45-сильных тракторах „Клетрак“. Да и то есть места, где и „Клетрак“ застревает, не будучи в силах вытащить прицепленную к нему телегу. Путешествие продолжается около трех дней.

— Таежная наша сторона, — говорят казаки, — куда от нас поедешь!

В бытность мою на Дальнем Востоке, я вычитал в благовещенской газете „Амурская правда“ сообщение из некой деревни Гураны. Начинается заметка так: „Сорок лет топили гуранцы лошадей по падам (низинам)“.

Сорок лет, конечно, вполне солидный стаж. Правда, на Амуре есть станицы, где топят лошадей уже 70 лет, и в этом смысле заметка „Амурской правды“ выходит немного тускленькой, но все-таки...

Самое главное, что дело потопления гуранских коней покоилось исключительно на любительском терпении самих гуранцев. Они положили конец бедствию, когда в порядке самообложения „настлали треть километра накатником и 140 метров засыпали“. Только и дела!

И вот зимой здесь забегал автомобиль.

Страшная телега, свистя, гудя и пыхтя, рванулась от станции Тихонькая и побежала на самый Амур. Эта машина появилась здесь с новыми переселенцами, с евреями из разоренных украинских и белорусских местечек, которым ЦИК Союза отвел Биро-Биджан для колонизации.

Зима здесь сурова, но малоснежна. Грунт промерзает и делается твердым. Когда тугой таежный мороз перекинул мосты через сумасшедшие речки и вековые болота, Озет пустил пассажирский автомобиль. Маршрут лежал через казачьи села Там никогда не видели такой машины. Всполошенное население толпами выбегало на улицы. Бабы крестились, старухи читали псалмы на кончину мира, а чертовская машина гудела и мчалась, смеясь над всеми на свете и оставляя позади себя страшный смрад.

Нельзя сказать, чтобы эти первые путешествия были вполне безопасны; от перепуганной темноты можно было ждать всего. Однако когда первые страхи прошли, то на каждой остановке, в каждой дикой таежной деревне неведомо откуда являлись люди, дремучие люди тайги, с просьбой подвезти их.

Автомобиль, пущенный Озетом, главным образом для своих организационных надобностей, сделался вестником новой культуры. Люди, которые никуда никогда не ездили, потому что „куда от нас поедешь“,—получили потребность передвигаться, сноситься с себе подобными, ездить. У таежных барсуков появились дела. Находились люди, которые предлагали втрое против установленной таксы.

70 лет мокли в вековых болотах, 70 лет не вылезали из тайги, а теперь все заторопились, едва появилась возможность наладить сносное человеческое существование.

Поистине жизнь зовет жизнь.

Хабаровск

В. Финк



Первая опытная модель мотоцикла Ижевских заводов

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ ЗАВОД БУДЕТ СТРОИТЬСЯ В ИЖЕВСКЕ

НЕОБХОДИМОСТЬ организации мощного внутрисоюзного мотоцикlostроения послужила толчком для составления проектов мотоциклетного завода в трех местах: Трёмассом (Трест массового производства) в Ленинграде, Велостроем в Москве и в Вотской автономной области (Ижевск).

ВСНХ СССР пригласил специалистов-экспертов для подробного рассмотрения этих проектов. На заседании под председательством члена президиума ВСНХ СССР тов. Долгова экспертиза по техническим и экономическим соображениям признала наиболее подходящим пунктом для развертывания мощного мотоциклетного производства Ижевск, наметив ежегодную продукцию в 50 тыс. машин. Все три пункта (Москва, Ленинград и Ижевск) сравнивались как в экономических отношениях (общая стоимость завода, рабсила, жилстроительство, энергетическая и топливная база и пр.),

так и в производственных (сырьевая база и кооперирование). Заключение о преимуществах организации мотозавода в Ижевске передается на утверждение президиума ВСНХ СССР.

На том же совещании был заслушан доклад председателя правления Трёмасс о немедленной организации мелкосерийного выпуска мотоциклов с заводов треста. Трест предполагает без больших затрат, используя избыточные площади и оборудование, поставить производство легких мотоциклов типа „ДКВ“ в 200 куб. см. В настоящее время в производстве находится опытная партия в 50 машин, из которой 5 готовы и поступают на всесторонние испытания.

Всего до конца этого года Трёмасс предполагает выпустить 150 мотоциклов, в будущем году он увеличит производство до 675 штук, а с 1931/32 г. начнет планомерный годовой выпуск в 2 тыс. машин.

ВЫСТАВКА СОВЕТСКОГО МОТОЦИКЛОСТРОЕНИЯ

МОТОЦИКЛЕТНАЯ секция Центрального Совета Автотора организовала на стадионе „Динамо“ (Петровский парк, Ленинградское шоссе) выставку советского мотоцикlostроения.

Выставка должна широко ознакомить трудящихся с современными достижениями нашего изобретательства и конструирования по мотоциклетному делу.

В качестве экспонатов выставляются пять конструкций Ижевских заводов, ходивших в прошлом году во 2-й Всесоюзный мотопробег Автотора, мотоциклы из опытной серии, поставленной на производство Трёмассом, экспериментальные конструкции Львова, Лабуря, Волкова и Неймана, Токарева, Мауэра, Кондратьева, авиазавода и др.

Кроме этих машин советской конструкции и постройки будут выставлены заграничные

машины, послужившие частью или в целом прототипом для советских конструкторов. Будут широко развернуты и отделы, показывающие обработку деталей в порядке производственного процесса; материалы, собранные механическими, химическими и микрографическими лабораториями; фотографические монтажи, чертежи, плакаты и пр.

Очень интересным обещают быть киоски и витрины ВАТО, Резинотреста, Союзнефти, Патрубреста и др. Все экспонаты будут снабжены популярными объяснениями.

К открытию выставки ВСНХ СССР и ЦС Автотора предполагают приурочить созыв широкой конференции для обсуждения типов мотоциклов, которые должны строиться в Союзе, и примерного определения необходимой производственной мощности будущего мотоциклетного завода.

ОНИ СЯДУТ не в АВТОМОБИЛЬ, а... в КАЛОШУ

В ЭТОМ обзоре рабкоровских корреспонденций мы будем снова говорить о больших местах в работе Автодора отдельных округов и районов, об отсутствии живого, правильно налаженного руководства, о том, как Автодор проходит мимо таких исключительно важных событий, как коллективизация, посевная кампания, о том, как гибнут, разваливаются молодые еще не окрепшие автодорожские коллективы, рассчитывающие на помощь своих руководящих органов.

Факты, о которых рассказывают нам рабкоры, заслуживают того, чтобы о них говорить громко, чтобы призвать на суд десятков тысяч читателей-автодорожцев совершенно бездействующих руководителей и целые округа „Сонного царства“.

„В Молдавской республике,—пишет А. Саполтян,—коллективизировано 67% хозяйства, имеется 12 крупных коммун, 300 совхозов и артелей, 4 машинно-тракторных станции, 62 машинно-тракторных и конных куста. Как будто бы Автодору здесь непочатый край работы.

А что же на деле? На деле неизвестно даже, сколько коллективов и членов Автодора имеется в колхозах. Областной Автодор оторван от периферии и не руководит ею. Это особенно дало себя почувствовать при проведении коллективизации и весенней посевной кампании. Надо было отремонтировать 232 трактора. Республика с этим не справилась — запоздала. А Автодор об этом как-будто и не слыхал. Надо было готовить 500 трактористов. Этим занялись сами хозяйственные организации, а Автодор издальбы оказался в стороне. Попробуйте мобилизовать общественное мнение или сколотить актив вокруг такой организации“.

Многим ли отличается от Молдавии Псковский округ? Из корреспонденции т. В. Лопатина нетрудно убедиться в том, что за редкими исключениями Псков следует заразителному примеру молдавцев. Отдельные местные коллективы, правда, могут похвалиться своими достижениями, но округ в целом может с успехом „соревновать“ со своими немалочисленными собратьями, выставив в качестве основного показателя „соревнования“ — бездействие.

При Псковском окружном отделении числятся три секции — автомобильная, агитационно-массовая и дорожная. Фактически первых двух нет. С грехом пополам дышит дорожная секция. Этим секции, правда, приписывают организацию курсов дорожного дела при окроре и выпуск дорожной брошюры, но достижения эти „липовые“, их надо отнести за счет активности окрора.

Сейчас по округу при наличии 18 районов и 850 тысяч сельского населения имеется только 5 райотделений и 6 деревенских коллективов.

Самый живогрешущий вопрос — подготовку кадров трактористов — Автодор позорно проспал. Органы труда искали организацию, которая взялась бы за перекалфикацию безработных разных специальностей на трактористов. Но такой организации не нашлось. Где же был Автодор?

Псковский Автодор также ничем не помог делу коллективизации. Он, за исключением Н. Ржевского, Опочского и др. райотделений, не организовывал ударных ремонтных бригад, не принимал участия в подготовке кадров, не осуществлял

автодорожного контроля и руководства над деятельностью сельхозорганизаций.

Не менее „показателен“ и Орловский округ. Он, повидимому, один из тех, которые вообще ничего не могут рассказать о своей работе. Да и мудрено ли!

„Комиссия, ревизовавшая работу окружного правления,—пишет автодоровец,—отметила следующие характерные факты: правление не собиралось по пяти месяцев, автодорожцы не знают членов правления, ни один из правленцев не бывал на собраниях коллективов, часть задолженности Ц. Автодора по первой лотерее еще не погашена и т. д., и т. п.

Ревкомиссия предложила правлению в кратчайший срок изжить эти ненормальности. Но прошло не мало времени, а правление совершенно не думает о предложениях ревизионной комиссии и продолжает „работать попрежнему“.

Следующей по порядку в этой шеренге разгильдяев идет Конотопская организация. Конотопский округ, призванный вместе с другими выполнять чрезвычайно важные задачи, усложняющиеся в связи с широко развертывающимся автостроением, дорожным строительством и механизацией сельского хозяйства, предпочитает не утруждать себя лишней работой и старается быть в стороне от социалистической стройки.

„Когда бы вы ни зашли в окравтодор,—пишет М. Г.,—вы там никого не найдете. Ходите туда неделями под ряд—результат тот же. Месячник Автодора, который был проведен во многих районах с большими положительными результатами, в Конотопе был забыт. Сбор средств на шестиколесные машины проходит слабо. Кружки, организованные на некоторых предприятиях, распались из-за отсутствия руководства. Посевная кампания прошла мимо Автодора. При такой работе конотопцы сядут, конечно, не в автомобиль, а в калошу“.

В чем же дело? Где корни этого зла?

Несомненно, что главной причиной всех описанных выше безобразий и возмутительного бездействия является гнилое руководство. Если, например, из десяти членов правления Псковского окружного отделения — восемь ответработников и ни одного представителя от фабрично-заводских и деревенских организаций, то откуда же это правление будет знать запросы масс, как оно сможет руководить их работой?

Наличие мертвых душ в руководящих органах Автодора, показательное пошлость для всех окружных отделений, убивает работу.

Колоссальный недостаток также заключается в отсутствии всякого контроля над работой окружных отделений. Самопроверка, здоровая самокритика, scrutiny работы правлений на массовых автодорожских собраниях, — вот меры, которые безусловно заставят руководителей подтянуться.

3.

Очередные книги Библиотеки «За Рулем»:

Выпуск 6. Инж. Д. Ярошев — Практические указания по организации дорожных работ.

Выпуск 7 — 8. Райбештал — Ремонт автомобильного двигателя в гаражной мастерской.

Выпуск 9 — 11. Проф. И. Грибов — Гаражи для небольших автохозяйств.

ОБМЕНИВАЕМСЯ ОПЫТОМ МЕСТ

ЖДУТ ПОМОЩИ ОБЩЕСТВЕННОСТИ

В БЕРДИЧЕВЕ автодорожская работа развернулась, но пока еще не теми темпами, которые необходимы на сегодняшний день.

Бердичевское окружное отделение имеет 148 коллективов, большинство из них работает не на полный ход. Профессиональные и общественные организации уделяют мало внимания Автодору.

Из городских коллективов лучше всех работает коллектив ЦРК. Несмотря на короткий срок существования, он уже успел охватить 35% работников ЦРК. Отстают, главным образом, заводские коллективы: I госкожзавода им. Ильича и сахарного завода.

Окредделение организовало трехмесячные курсы шоферов на 40 человек. При Доме Красной армии созданы курсы дорожных старост. Состав слушателей — демобилизованные красноармейцы. Такие же курсы организованы в районах.

Недавно Автодор приступил к проведению месячника сбора средств на моторизацию Красной армии.



Лесная дорога в Вотской области
Снимок фотокара В. Коробейникова

С помощью профессиональных общественных организаций мы сумеем и широко развернуть автодорожскую работу. Этой помощи мы ждем.

Бердичев

Еф. Гер

ЕЩЕ ОДНО СПЯЩЕЕ ОТДЕЛЕНИЕ

АВТОДОР в Семипалатинске организовался два года назад. За это время он мог бы значительно увеличить и укрепить свои ряды, но это ему сделать не удалось. Объясняется это тем, что общество работает слабо, что оно ничего не делает для вовлечения в Автодор новых членов.

В Семипалатинске 16 коллективов, насчитывающих около 975 человек, а в округе — 14 коллективов, насчитывающих 3700 человек. Большинство этих коллективов бездействует.

Из 24 членов правления в настоящее время работают только пять. Текучесть руководящего состава, перегруженность некоторых членов правления, отсутствие поддержки советских и партийных организаций сильно тормозят работу.

Только после проведения городской конференции правление приступило к развертыванию массовой работы, обратив особое внимание на деревни и аулы.

Семипалатинск

А. Богданов

АВТОМОБИЛИЗИРУЕМ ОДЕССЩИНУ!

ПЕРСПЕКТИВЫ автомобилизации и дорожного строительства на Одессщине большие. К концу пятилетки Одесский округ будет иметь 5 тыс. автомобилей.

Пятилетка предусматривает также большое строительство безрельсовых путей. Заканчивается мост до Николаева, замащиваются все дороги, которые связывают железнодорожный путь с машинно-тракторными станциями. 4.500 тыс. руб. будет затрачено Одес-

ским округом на постройку различного типа дорог.

Такой размах автомобильного и дорожного строительства требует особого внимания и наличия квалифицированной силы. Автодор это учитывает. В текущем хозяйственном году он подготовил 340 шоферов, в 1930—31 г. выпустит свыше 800 шоферов, а в 1931/32 г. около 1200 шоферов.

Одесса

Б. Бродский

КУРСАНТЫ-УДАРНИКИ

МАЙКОПСКОЕ окружное отделение Автодора организовало восьмимесячные вечерние курсы по подготовке шоферов-водителей. Курсы работают с января и состоят из двух групп, в которых обучается 90 автодорожцев. Первая группа объявила себя ударной и сократила срок обучения за счет интенсивности учебы до 6 месяцев.

Курсанты на практике занимаются сборкой трактора и автомобиля, сами производят подгонку точных частей к шасси, заливку подшипников и пр. На днях общее собрание курсантов постановило подписаться каждому на журнал „За Рулем“. Постановление это проведено в жизнь.

Майкоп

Г. С.

ШИРОКОЙ, голой, безлюдной полосой легли на юге Туркмении, у границ Афганистана, черные пески.

Громадные пространства в десятки сотен квадратных километров покрыты только песчаными дюнами и порослью колючки.

Тихо в Кара-Кумах. Редкий звук птицы да далеко забежавшего зверька нарушают величавый покой.

Пустыня начинает говорить, стонать, свистеть только тогда, когда на ее пространства налетает „афганец“, этот вихрь высоко поднимающий песок, крутящий громадные столбы из песка, похожие на маленькие смерчи.

В Кара-Кумах нет дорог. Есть узенькие тропинки, проложенные копытами лошади или верблюда.

И вот сюда, нарушив покой песков мерным урчанием мотора, проник „Амо“.

Самый простой 18-сильный мотор прошел пески по бездорожью, без карты и компаса.

В Кара-Кумы выезжала небольшая экспедиция во главе с т. Апраковым, председателем

ЦИК Туркменской ССР. У экспедиции было несколько задач.

Надо было ознакомиться с ведением скотоводческого хозяйства, с пастбищами и водными ресурсами.

Кроме того — ознакомиться с дорогами и испытать выносливость авто-машины.

Экспедиция совершила большой переход на машине от Керков вглубь Кара-Кумов. 380—400 км сделала машина по нетронутым пескам, по тропинкам и по неисследованной местности.

Мотор машины работал прекрасно. Ни одной остановки по его вине. За всю дорогу — только один прокол.

Советская машина и советская резина выдержали испытание без особых затруднений.

Экспедиция посетила опытный хлопководческий совхоз на Келиорском узбое — естественном водном канале, проникшем вглубь песков на 60—65 км, после чего вернулась в Керки.

Из этого опыта видно, что автомобиль может ходить и по Кара-Кумам юга.

Ев. Б.

МАЛЕНЬКИЙ, но КРЕПКИЙ КОЛЛЕКТИВ

ОРГАНИЗОВАННЫЙ недавно коллектив при заводе „Симп“ в Переславле-Залесском с первых шагов по-деловому приступил к разрешению одной из основных задач — подготовке авторботников. Систематически проводятся занятия кружка по изучению двигателя. Интерес к занятиям и успеваемость слушателей кружка гарантируют беспспорный успех этого начинания.

Из числа своих членов коллектив завербовал уже около 20 подписчиков на журнал „За Ру-

лем“ и явился застрельщиком среди местных коллективов по проведению кампании сбора средств в фонд колонны имени Автодора, собрав уже 100 с лишним рублей.

Коллектив связал свою работу с шефским обществом и совершает систематические выезды на автомобиле в подшефные деревни, производя ремонт сельскохозяйственных машин, популяризируя основные лозунги Автодора.

Переславль-Залесский

В. Тернопольский

АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

Москва

Облплан вынес решение о постройке специального завода дорожных машин или о приспособлении для этой цели одного из существующих заводов. В ближайшее время выяснится, какой мощи сти должен быть новый завод.

Будущий завод должен выпускать все необходимые для дорожного строительства машины.

Тифлис

Пятилетка дорожного хозяйства ЗСФСР составлена на сумму 188 млн. руб. из следующих источников финансирования: общесоюзный бюджет — 104,5 млн. руб.; республиканский — 23,9 млн. руб.; местный — 3,2 млн. руб.; потонный сбор — 32,3 млн. руб.; трудгужповинность — 24,3 млн. руб.; разные поступления — 0,6 млн. руб.

В сумму 188 млн. руб. не входят вложения отдельных отраслей промышленности, кооперации, совхозов и проч., которые по грубо ориентировочному подсчету должны составить около 100 млн. руб.

Ярославль

Утверждены контрольные цифры по дорожному строительству на 1980—1931 г. Всего расходуется на дорожное строительство 4.443.500 руб. По сравнению с прошлым годом эти расходы увеличиваются на 2.897 тыс. руб.

План дорожного строительства предусматривает прокладку дороги к колхозам: „Северный рабочий“, „Освобождение“ и к Любимскому льносовхозу.

Будет загудронировано 17 км пути. Построено новых грунтовых дорог — 129 км. На протяжении 33 км будет проложено гравийное шоссе.

План предусматривает ряд работ по капитальному ремонту, восстановлению дорог и постройку клинкерного завода производительностью в 2 млн. штук клинкера в год. Стоимость завода 400 тыс. руб.

¹ Кара-Кумы — черные пески.

Муром

Опытно-показательным районом по дорожному строительству и проведению трудповинности по округу выделен Муромский район. Здесь будут сконцентрированы крупные технические силы под руководством опытного инженера.

Ростов-на-Дону

Трудовое участие населения в строительстве дорог по краю составило только 7 проц. намеченных по плану контрольных цифр.

Финансирование дорожных работ по госбюджету протекает нормально, по местному же бюджету с перебоями. Испытывается большой недостаток механических дорожных снарядов. Заявка была на 1 млн. 118 тыс. руб., получено же пока дорожных снарядов всего на 21 тыс. руб.

Севастополь

На ст. Севастополь был создан коллектив Автодора. На курсы шоферов записались до 100 человек.

Автодоровцы организовали гараж, куда притащили два автомобильных „трупа“. Дружными усилиями, под руководством бригадира автодоровцы из автомобильного хлама собрали автомобиль и подарили его местному для шефской работы над деревней.

Керчь

Разрабатывается проект новой шоссейной дороги Керчь — Феодосия.

Проектом предусмотрена прокладка шоссе с таким расчетом, чтобы связать с городами многонаселенные пункты. „Земская дорога“ проходила через малонаселенные местности и имеет протяжение около 100 км; новая дорога сокращает путь до 85.

На строительство этой дороги предполагается затратить 1.333.500 р. По утверждении сметы Крымсовнаркомом сейчас же будет приступлено к разведочным работам и заготовке материалов. Работа должна быть закончена в два года.

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК“