

ЗА РУЛЕМ



ДОРОГУ СОВЕТСКОМУ АВТОМОБИЛЮ!

1-й АВТОСБОРОЧНЫЙ ЗАВОД «ГУДОК ОКТЯБРЯ» в НИЖНЕМ НАЧАЛ РАБОТАТЬ

ГРУЗОВИКИ

ОМНИБУСЫ

АВТОМОБИЛИ

СПЕЦИАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ



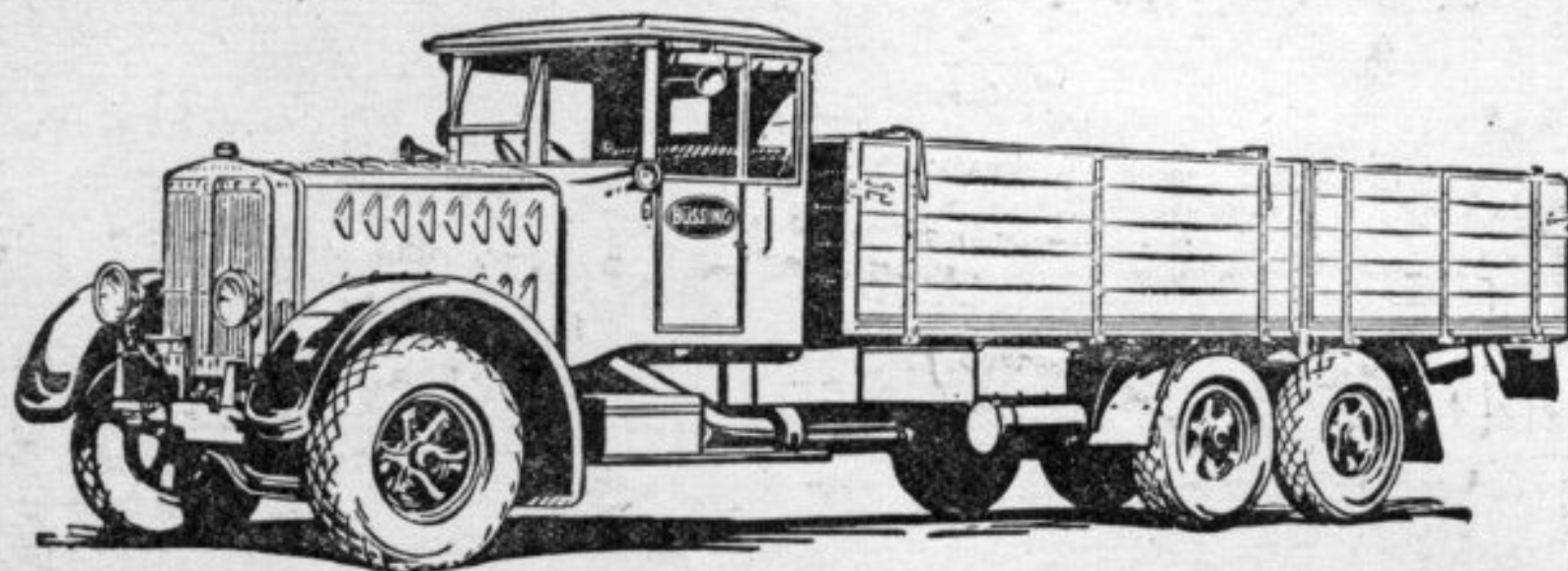
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

H. Büssing

A.-G.

BRAUNSCHWEIG

Германия



ТЕХНОАВТОГОСТОРГ

Доводит до сведения московских и провинциальных автохозяйств, что на его **центральной** складе в **Москве** имеется в свободной продаже значительное количество запасных частей к ниже-следующим маркам машин ввоза до 1920 года.

К ГРУЗОВЫМ МАШИНАМ:

Уайт, Пирс-Арроу, Паккард, Пирлес, Гарфорд, Федераль, Сельден, Мартини, Джеффри, Итала, Ля-Бюир, Рено, Зауерер, Остин, Латиль, Нэпир, Хорьх, А. Е. С. и другим разных тоннажей.

К ЛЕГКОВЫМ МАШИНАМ:

Оверланд, Студебекер, Чандлер, Форд, Остин, Кейс, Сэнбим, Кросслей, Сидлей-Деви, Панар-Левассор, Патфиндер, Пирлес и другие.

ТЕХНОАВТОГОСТОРГ просит все хозяйства, имеющие машины указанных марок, озаботиться снабжением их запасными частями, так как в ближайшее время предполагается прекращение их хранения.

СО ВСЕМИ ЗАПРОСАМИ

обращаться непосредственно на центральный склад, Москва, Н. Сыромятническая ул., д. 1, телефон 5-95-01.

20.000 ЭКЗЕМПЛЯРОВ
ТИРАЖА

„СПРАВОЧНОЙ КНИГИ ◆ АВТОДОРОВЦА“

РАЗОШЛИСЬ В 10 ДНЕЙ

В скором времени выходит в свет второе дополненное и улучшенное издание.

ОТДЕЛЫ КНИГИ: Основы дорожного дела, автотранспорт, мотоциклы, аэросани, автосани, мотолодки, велосипед, литература, статистика, автодорожное образование, справочные материалы.

Во втором издании значительно расширен и увеличен отдел: инструкции по уходу и управлению новой машиной Форда модель „А“, внесены в разные отделы новые дополнительные данные.

Тираж 2-го издания ограничен.

Спешите выписать „Справочную книгу автодоровца“. Цена 2 руб. С пересылкой и налогом платёжом 2 руб. 30 коп.

ТРЕБОВАНИЯ АДРЕСОВАТЬ: Москва, Страстной бульв., 11, Акц. Изд. О-ву „ОГОНЕК“, Московская контора „ОГОНЕК“—Тверская, 37.



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

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

Третий год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв. 11
Телефон 3-31-91

КОНТОРА: Москва 6, Страстной бульв. 11,
„Огонек“, Отдел распростран. Тел. 5-51-69

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

FORTNIGHTLY MAGAZINE „ZA RULEM“ („AT THE WHEEL“)

Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 3 (36)

ФЕВРАЛЬ

1930

Содержание

Автодор на новых путях	1
Подготовимся к весенней посевной кампании	3
И. Никаноров—Кадры для Нижегородского автозавода	4
А. Ханов—Военное значение аэросаней и глиссеров	6
В. Михалев—Что такое ВАТО	8
Инж. М. Пиолунковский—Темп	9
На фронте автостроительства	10
Металлстрой обвиняет Автострой	12
Автодор на местах	14
Проф. И. В. Грибов—По Америке	16
М. Дьяков—Специальный инструмент для ремонта нового „Форда“	18
Автодорожная пятилетка	22
В. Дмитриев—Накануне второй лотереи Автодора	24
Дороги и автомобили во всем мире	25
Техническая консультация	27
В Автодоре РСФСР	29

АВТОДОР на НОВЫХ ПУТЯХ К Всероссийскому съезду Автодора

ВСЕРОССИЙСКИЙ съезд Автодора происходит на рубеже эпохи, когда индустриализация страны и перевод сельского хозяйства на рельсы сплошной коллективизации принимают невиданные темпы, далеко превосходящие масштабы пятилетнего плана.

Автодор и его высший орган — съезд не могут не учесть этих величайших социалистических сдвигов во всем народном хозяйстве. Как боевая общественная организация, Автодор должен на новом рубеже активизировать внимание и волю миллионных масс к быстрейшему преодолению исторической отсталости нашего дорожного хозяйства и вытеснению гужевого транспорта механизированным.

Отсюда — целый ряд практических задач, которые Всероссийский съезд Автодора должен будет наметить как этапы автодоровской работы на протяжении ближайшего года и всего пятилетия.

Каковы эти задачи?

Автодор должен раньше всего добиться перелома в планировании дорожного строительства, которое до сих пор недостаточно увязано с пятилетним планом народного хозяйства. Это ясно и четко констатировал ноябрьский пленум ЦК ВКП(б), отметивший, что „все больше, как одно из узких мест народного хозяйства, выдвигается транспортно-дорожная проблема“. Составление этого дорожно-строительного плана требует полного учета нужд бурно растущей индустриализации и особенно задач дорожного строительства, вызываемых сплошной коллективизацией сельского хозяйства и ростом совхозов-гигантов.

Колхозы и совхозы не только не имеют твердой установки и плана в дорожном деле, но даже не знают как к нему приступить. Такое положение терпимо быть не может. Колхозцентр и Совхозцентр совместно с Автодором должны поставить работу на практические рельсы. Автодор должен добиться во что бы то ни стало, чтобы дорожное строительство и дорожное хозяйство вошли как составные, неотъемлемые части в баланс всего обобществленного сельского хозяйства, в баланс каждого колхоза и совхоза.

Трудовая дорожная повинность, декретированная правительством еще 1 апреля 1929 г., до сих пор в жизнь фактически не проведена. Автодор должен превратить эту повинность уже в ближайшем строительном сезоне в широкое, сознательное участие всего трудящегося населения в строительстве дорог, особенно низовой их сети. При этом должно быть учтено экономическое тяготение совхозов, колхозов, машинотракторных станций, чтобы новые дороги вели кратчайшим, более рациональным путем к базам снабжения

и ссыпным пунктам. В составлении планов дорог должна принять ближайшее участие широкая автодорожная общественность на местах.

Усиление отчислений из местных бюджетов на дорожное строительство тоже может быть достигнуто в порядке общественного нажима растущих и крепнущих автодорожных коллективов.

Новое дорожное строительство и упорядочение старых дорог и мостов должны вестись с установкой на механизированную тягу, на автомобиль и трактор.

Автомобилизация страны и тракторизация сельского хозяйства требуют подтягивания всех соприкасающихся с автостроением и тракторостроением отраслей промышленности (металлургической, резиновой, нефтяной, стекольной, инструментальной и пр.), чтобы своевременно создать для производства „стальных коней“ необходимые снабженческие и питательные базы. Это тоже может быть и должно быть достигнуто в результате подъема активности автодорожной общественности на заводах и фабриках.

Создание кадров для дорожного хозяйства и строительства, для нужд автомобильной и тракторной промышленности требует к себе все больше и больше внимания Автодора. Здесь мы имеем особо опасное отставание. Необходимо добиться оживления существующей и создания новой широкой сети автодорожных выс-

ших, средних и низших учебных заведений и факультетов (при вузах), техникумов, школ и курсов, которые могли бы удовлетворить спрос на автодорожников—инженеров, техников, мастеров и десятников, а также на квалифицированную рабочую силу в этих новых отраслях промышленности.

Все растущее применение механизированной тяги в промышленности и сельском хозяйстве выдвигает задачу подготовки десятков и сотен тысяч, а затем миллионов водителей автомобиля и трактора. Эта боевая работа ложится на плечи Автодора, который должен в этом деле развить максимальные темпы. Организация сети инструкторских курсов, завоз необходимого количества автомобилей для обучения, издание в большом количестве теоретической и массовой автодорожной литературы, создание заочных курсов по автомобилизму и дорожному строительству и открытие широчайшей сети автотракторных курсов, — вся эта серия мероприятий должна стать в порядок дня работы всей автодорожной общественности в центре и на местах.

Успешное выполнение всех этих планов и задач возможно тогда, когда армия автодорожцев будет исчисляться не сотнями тысяч, а миллионами. Это значит, что в течение пятилетия в колонны автодорожцев должно быть втянуто около половины деятельного городского и сельского населения.

ПОДГОТОВКА К ВСЕРОССИЙСКОМУ С'ЕЗДУ АВТОДОРА

ВСЕРОССИЙСКИЙ с'езд Автодора откроется в первой половине марта.

Порядок дня с'езда намечен следующий:

1. Доклад о деятельности о-ва Автодор за истекший период и перспективы его работы.
2. Свод доклад ревкомиссии.
3. Состояние и перспективы дорожного строительства в плане пятилетки и контрольных цифр. (Цудортранс).
4. Перспективы развития дорожной промышленности в плане пятилетки. (ВСНХ).
5. Задачи и программа автостроения в плане пятилетки. (Автотракторное объединение ВСНХ).
6. Подготовка кадров для автодорожного строительства и автопромышленности. (Главпрофобр).
7. Утверждение устава о-ва.
8. Выборы руководящих органов.

Совет Автодора готовит к с'езду обширную выставку. Выставка будет носить отчетный характер о деятельности о-ва и будет также отражать развитие автодорожного дела у нас и за границей.

На выставке будет ряд экспонатов — автомобили и мотоциклы советских заводов, будет по-

казана также схема производства автомобиля.

Особое внимание на выставке будет уделено практическому применению автомобиля в сельском хозяйстве. Будут показаны худшие и лучшие условия работы машин. Развитие гаражного дела, автомеханизация пожарной обороны, аэросанное и мотолодочное дело найдут отражение в специальных экспонатах и диаграммах.

Дорожно-строительное дело и его механизация (дорожные машины и измерительные приборы) будут освещены специальными экспонатами и подробными картами. Проблема кадров для автомобилизации страны будет освещена в ряде диаграмм и диапозитивов. Литература Автодора, его издательские планы, состояние отделений Автодора, работа коллективов, самокритика и все виды агитации и пропаганды будут показаны в специальной части выставки, посвященной агитпечати Автодора.

Лотерейный комитет покажет итоги первой лотереи, фотографии и письма лиц, выигравших автомобили и мотоциклы, а также организацию подготовки ко второй лотерее.

Выставка послужит началом специального автомобильного музея.

ЗАЧИННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ЧИТАТЕЛЕЙ „ЗА РУЛЕМ“

В ближайшее время редакцией будет организована 1-я заочная читательская конференция. Все читатели будут привлечены к обсуждению достоинств и недостатков журнала. Результаты конференции будут использованы для дальнейшего улучшения „За Рулем“.

ПОДГОТОВИМСЯ К ВЕСЕННЕЙ ПОСЕВНОЙ КАМПАНИИ!

Всем отделениям Автодора

НАЧИНАЕТСЯ посевная кампания в колхозах, совхозах и деревнях. Все силы и средства мобилизуются для выполнения ударной задачи — решительного расширения посевной площади.

Сообщения газет и письма с мест говорят о том, что в областях и районах далеко не все благополучно. В Нижне-Волжском крае сотни тракторов не смогут выйти в поле, так как они нуждаются в ремонте, а существующие ремонтные мастерские загружены до отказа; во многих местах транспорт, в частности автомобильный, совершенно не подготовлен для быстрых и массовых перевозок, связанных с доставкой семян и сельскохозяйственных машин; кое-где еще сохранилось благодушное обломовское отношение к делу, срывающее взятые темпы, поставленные нами задачи.

Наркомзем тов. Яковлев заявил, что для успешного проведения весенней посевной кампании колхозы должны разрешить три основных задачи: своевременно подготовить семена, полностью использовать свои машины и лошадей и так рационально использовать труд колхозников, чтобы за счет неосвоенных земель посевная площадь была увеличена по крайней мере на 30%. Ни по одному из этих показателей колхозы еще не готовы.

Кроме автодорожного дела, Автодор взял на себя содействие тракторостроению и пропаганду трактора.

Предлагаем отделениям Автодора немедленно связаться с местными земельными управлениями и колхозными объединениями, чтобы срочно выяснить автотракторную подготовленность их к посевной кампании и возможности реальной помощи со стороны коллективов Автодора. Отделения Автодора и низовые коллективы в ударном порядке должны взять на себя выполнение целого ряда мероприятий.

Именно:

1. Совет Автодора, выяснив в земоргане и колхозцентре потребность в автомобилях и тракторах области, округа или района, ставит вопрос перед местным советом, партийными и общественными организациями о мобилизации дополнительного числа автомобилей, немедленном открытии новых ремонтных мастерских и рационализации существующих, о выделении кадров специалистов и автодорожцев на места.

2. Коллективы Автодора на заводах при помощи шефских организаций создают ударные бригады из слесарей, монтеров, техников и рабочих иных квалификаций для поездки в деревню накануне и в дни посевной кампании, с целью ремонта тракторов и автомашин.

3. Сельские коллективы Автодора мобилизуют своих членов в помощь советам и земельным органам для обеспечения бесперебойной работы транспорта и мастерских (если требуется дело, нужно заставить ремонтные мастерские работать круглые сутки).

4. Снабжение семенами и сельскохозяйственными машинами часто связано с длительной бюрократической проволочкой, с хождением по инстанциям и пр. Каждое отделение Автодора должно выделить из низовых коллективов бригаду активистов. Дело бригады — помогать приезжающим в город представителям колхозов и деревень быстро разрешать вопросы снабжения семенами и машинами.

5. Приказ ВСНХ отмечает, что своевременная доставка тракторных частей иногда срывается потому, что заводы, принявшие заказы на их изготовление, этих заказов во-время не выполняют. Местным отделениям надо проверить выполнение заводами размещенных заказов на тракторные части.

6. Через местную печать надо организовать общественное внимание вокруг автотракторных тем в связи с посевом. Снабжайте газеты материалами, поступающими с мест, помогите им

показать изъяды и безобразия, причины которых кроются в аппарате и отдельных работников. Пусть печать в боевом порядке ведет эту кампанию. 7. В связи с посевной кампанией надо перестроить и работу отделений. Пусть автодорожские ремонтные мастерские займутся починкой тракторов и машин. Надо организовать теперь же курсы и кружки для подготовки трактористов. Все члены Автодора должны получить конкретные задания, связанные с посевной кампанией (пропаганда, техническая помощь, участие в бригадах и т. д.).

Наш лозунг: „Ни одного безработного трактора, ни одной безработной автомашины“.

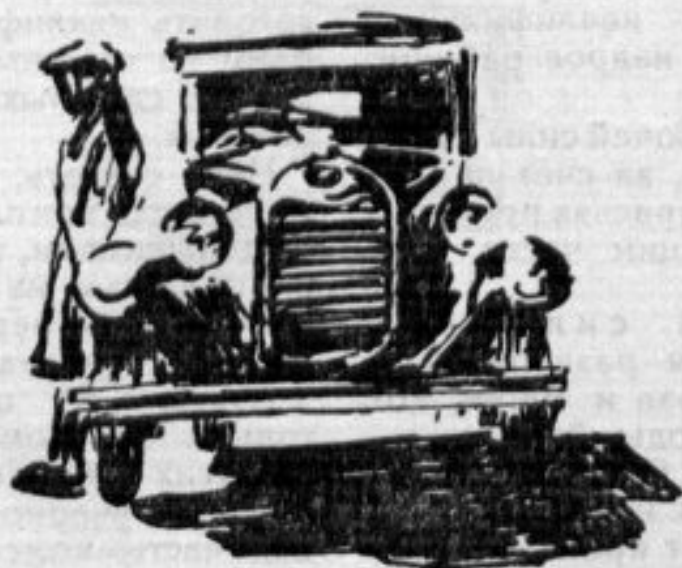
Сообщайте нам краткими сводками о своем участии в посевной кампании. Присылайте свои требования на тракторную литературу, в которой вы в первую очередь нуждаетесь.

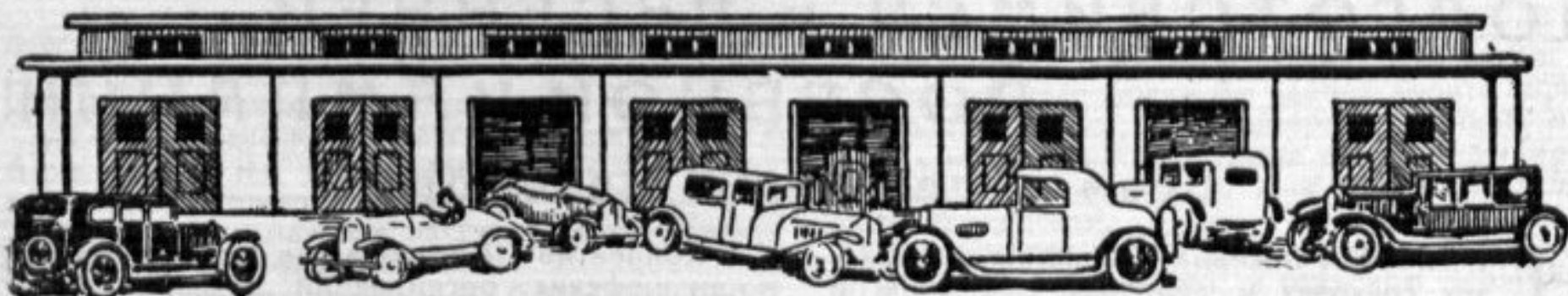
Генеральный секретарь и член президиума Совета общества Автодор

Кузнецов

Ответственный секретарь секции агитации и печати

Потапов





И. НИКАНОРОВ

КАДРЫ для НИЖЕГОРОДСКОГО АВТОЗАВОДА

АВТОЗАВОД в Нижнем-Новгороде по постановлению правительства должен быть пущен к 1 августа 1931 г. По предварительным расчетам Автостроя на этом заводе будут работать около 11 000 рабочих, 1 200 человек инженерно-технического и административно-технического персонала и около 700 человек счетно-конторского персонала.

Наибольшую трудность представляет разрешение вопроса об источниках комплектования кадров для автозавода. В качестве таких источников намечаются:

1. Выдвижение высококвалифицированных работников с существующих заводов для работы на автозаводе в качестве мастеров и бригадиров;

2. Привлечение на автозавод через профсоюзные организации—в основном через ЦК ВСРМ—рабочих с существующих предприятий, часть которых должна быть пропущена через соответствующие курсы для повышения квалификации, а часть поступит на работу без всякой подготовки;

3. Посылка комсомольскими организациями 3 000 комсомольцев, которые пройдут через различные курсы повышения квалификации и явятся одним из основных кадров рабочих этого завода.

И, наконец, привлечение рабочей силы через биржи труда, главным образом, за счет ликвидации безработицы в других отраслях промышленности путем переквалификации части этих кадров на курсах Автостроя.

Подготовку рабочей силы для автозавода предполагается развернуть в двух направлениях: внутри Союза и путем командировок за границу на заводы Форда.

Начнем с подготовки внутри Союза.

Подготовка мастеров, которая начнется в январе—феврале этого года, будет производиться почти исключительно из нижегородских выдвиженцев, обучение которых будет продолжаться около 1½ лет.

Подготовка в школе ФЗУ Автостроя в Нижнем-Новгороде, начнется в январе этого года. На первом курсе этой школы будут обучаться 300 человек молодежи Нижегородского района. Первый курс будет разбит на две части, из которых для большей части будет установлена программа школы ФЗУ массовых профессий (с тем, чтобы подготовить из фабзавучников рабочих к моменту пуска завода), а для другой части будет установлена программа нормальной школы ФЗУ, чтобы подготовить кадры высококвалифицированных рабочих.

Второй вид подготовки через школу ФЗУ будет проведен путем контрактации в школы с других заводов учащихся 2-го и 3-го курсов. Эти кадры должны поступить на автозавод к моменту пуска завода.

Третий вид подготовки—краткосрочные курсы, организуемые Автостроем в Нижнем, и учебно-тренировочные цехи, через которые будут проходить кадры рабочих перед направлением на работу.

Дальше надо отметить курсы „Б“, рассчитанные на 600 человек, которые должны будут подготовить из рабочих 4—5 разряда, рабочих 6—7 разряда. Это будут рабочие, выполняющие весьма сложные операции, требующие большой точности и больших производственных знаний, либо функционеры, работающие на очень больших фронтах сложных машин, требующих большого количества профессиональных знаний и весьма точно выраженных профессиональных навыков.

Следующий вид подготовки—курсы „А“, которые будут из металлистов 2 и 3 разряда готовить рабочих 4 и 5 разряда. Эти курсы рассчитаны примерно на 1 500 человек и будут готовить квалифицированных рабочих операторами на сложных операциях, либо функционеров на сложных функциях по фронтам оборудования.

Надо сказать, что если курсы мастеров предполагается комплектовать почти исключительно выдвиженцами, то курсы „Б“ будут укомплектованы частью из выдвиженцев, частью из комсомольцев и переброшенных с других заводов через ЦК союза металлистов.

Курсы „А“ предполагается комплектовать только из комсомольцев и переброшенных с других заводов через ЦК металлистов.

Через учебно-тренировочные цехи пройдут как часть комсомольцев, которые будут там переквалифицироваться, так и кадры, поступающие с биржи труда.

Подготовку рабочей силы для все растущих сборочных заводов, которые, как известно, будут разбросаны по разным районам Союза, предполагается вести следующим образом:

В Нижнем-Новгороде на заводе „Гудок Октября“ будет производиться сборка до 500 машин в месяц; с пуском Московской сборочной на „Гудке Октября“ можно будет организовать подготовку кадров рабочей силы для остальных сборочных заводов; в первую очередь будет подготовлена часть кадров для Московской сборочной.

Работа по укомплектованию кадров для обучения на Нижегородской базе (открывается

в январе этого года) ведется Автостроем совместно с нижегородскими партийными и профессиональными организациями и краевым отделом труда, при котором создана специальная комиссия.

Для обеспечения инженерно-техническими кадрами Автострой контрактует около 300 инженеров и техников из различных вузов и техникумов Союза. Чрезвычайно важным является вопрос о типе требующихся автозаводу инженеров. Надо сказать, что существующий тип инженеров не может полностью удовлетворить требованиям, и поэтому та работа, которая сейчас ведется в соответствии с постановлением ЦК ВКП(б) о реорганизации программы вузов, имеет для Автостроя чрезвычайно большое значение. В данное время Автострой начинает втягивать в работу по изменению учебных программ и организации производственной практики законтрактованных им студентов и техников.

Командировки инженеров и рабочих за границу Автострой осуществляет в соответствии с договором, заключенным с Фордом. Для производства имеет чрезвычайно большое значение, насколько наши кадры сумеют изучить методы, которые применяются на заводах Форда. Комплектование зарубежных групп производится Автостроем в комис-

сии с участием представителей ЦК союза металлистов.

В данное время за границей находится около 65 рабочих и инженеров, часть которых занята составлением окончательного проекта завода, а часть изучает производство. Автострой отправляет за границу на заводы Форда еще 25 высококвалифицированных рабочих-слесарей, инструментальщиков, лекальщиков и токарей для изучения производства.

В дальнейшем намечаются регулярные посылки рабочей силы за границу и, повидимому, часть технического персонала — мастеров и инженерно-технических работников придется также пропустить через заграничную практику на заводах Форда.

На работы, связанные со сборкой, контролем и испытанием машин, могут быть командированы и кадры автомехаников и шоферов. Эти кадры, в зависимости от поступающих требований из-за границы, Автострой будет комплектовать исключительно через ЦК союза местного транспорта.

В данное время план подготовки и комплектования Автострой прорабатывает совместно с общественными организациями, и частью уже приступает к его практическому выполнению.

И. Никаноров

ИГОЛЬЧАТЫЕ ПОДШИПНИКИ

У РОЛИКОВЫХ и шариковых подшипников теперь появился конкурент — игольчатый подшипник. Конструктивно он представляет собой роликовый подшипник без обоймы и состоит из ряда очень тонких роликов, вкладываемых между закаленными и шлифованными рабочими поверхностями.

Принцип работы этих подшипников, однако, коренным образом отличается от роликовых. Игольчатый подшипник не работает полностью ни по принципу качения, ни по принципу скольжения — он совмещает оба принципа. Иглы подшипника образуют нечто в роде плавающей втулки, и только под влиянием увеличенного давления или толчка происходит частичное качение игл, т.е. вращение их вокруг своей оси.

Многочисленные маленькие клинообразные промежутки между иглами с их капиллярным действием предохраняют утечку смазывающего масла из подшипника. Одновременно они способствуют образованию смазывающей подушки. Это свойство предохраняет трущиеся части, несмотря на наличие частичного скольжения между ними от преждевременного

изнашивания, и увеличивает коэффициент полезного действия.

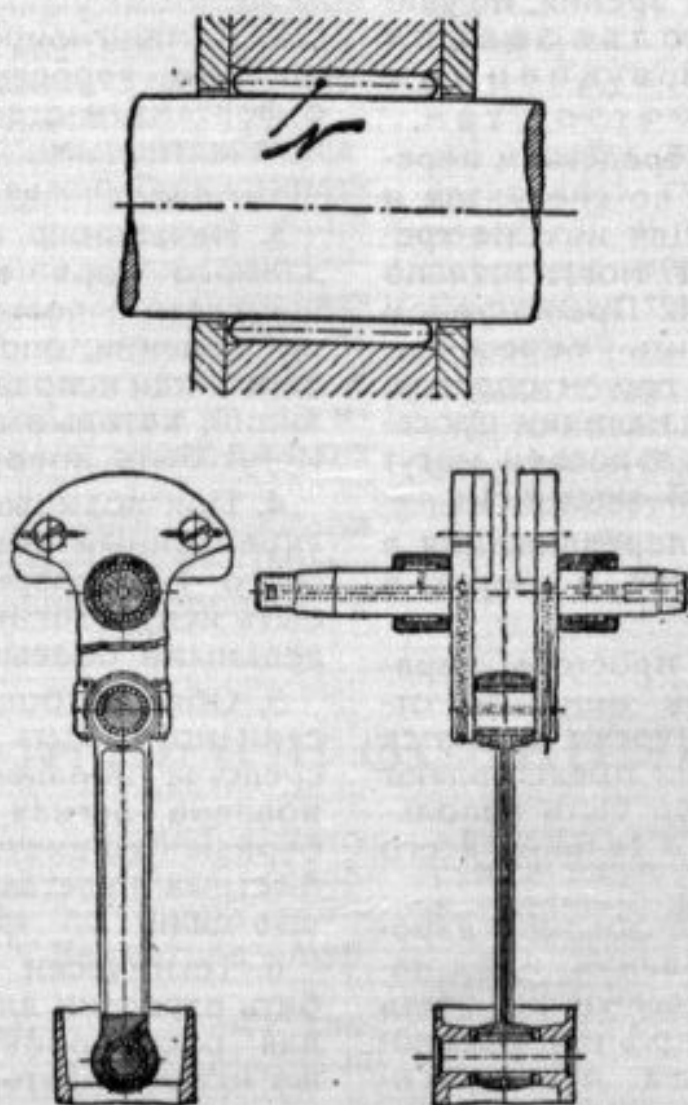
Сохранность в подшипниках смазывающего масла и незначительная центробежная сила игл, вследствие их малого диаметра и собственного числа оборотов, позволяют применять эти подшипники и для двигателей с большим числом оборотов, значительно расширяя область их практического применения.

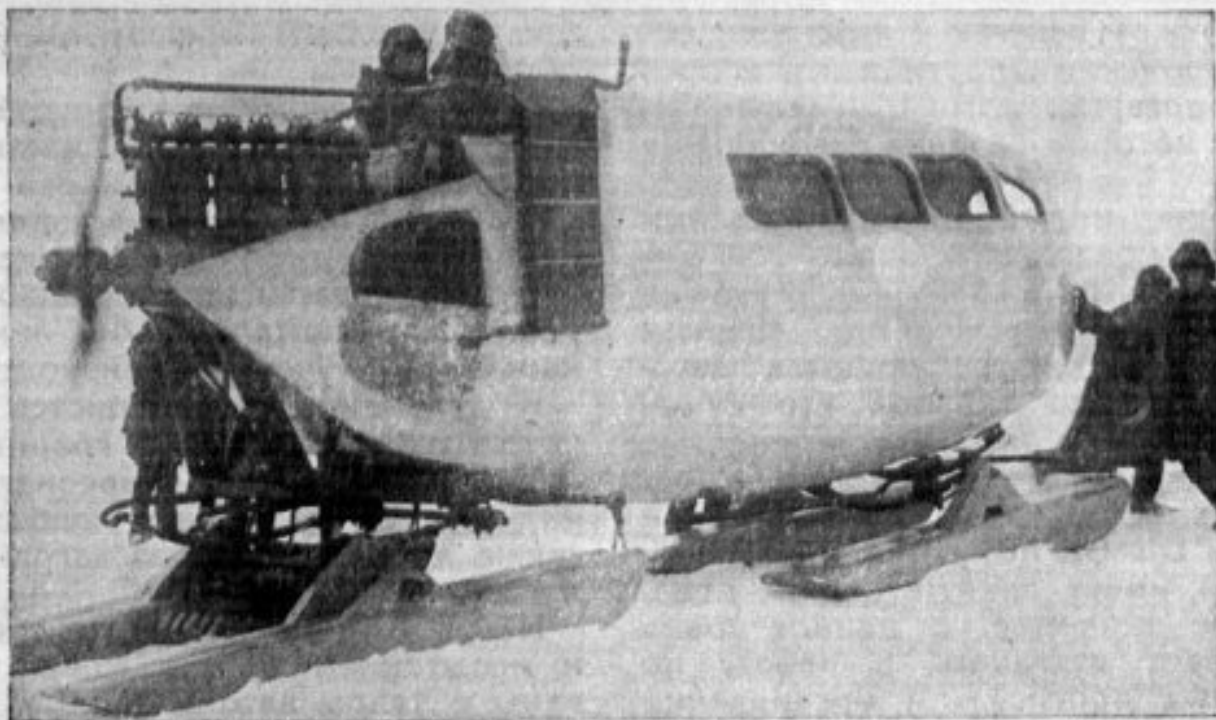
Множество игл, дающих значительное число линий прилегания и воспринимающих нагрузку, разрешают иметь довольно высокие удельные давления. Следующими преимуществами этих подшипников можно считать их небольшие размеры и вес.

Иглы употребляются таких размеров: при диаметре 2,5 мм длина 13,8 мм и 15,8 мм; при диаметре 3 мм длина достигает 15,8, 19,8 и 23,8 мм.

На чертеже даны разрезы, из которых видно применение игольчатых подшипников не только для коренных и шатунных подшипников коленчатого вала мотора, но также и для верхней головки шатуна, в которой вращается палец.

Инж. П. М.





Санитарные аэросани перед пробным пробегом

А. ХАНОВ

ВОЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ АЭРОСАНЕЙ И ГЛИССЕРОВ

ЦЕЛЫЙ ряд организаций и отдельных любителей имеют сотни испытанных аэросаней и глисеров различных конструкций и мощности. Множество заметок в специальных журналах и газетах сообщают о новых конструкциях и новых испытаниях аэросаней и глисеров.

Но большинство молодых конструкторов и любителей смотрят на эти средства передвижения со спортивной точки зрения, не учитывая возможности использования глисеров и аэросаней в военном деле.

Аэросани являются удобным средством передвижения в зимний период как по снегу, так и по льду рек, озер и заливов. Для них не требуется специальных дорог. Они могут идти по любому заданному направлению. Препятствием для их движения может служить пересеченность местности, т.е. наличие гор и оврагов, или ее лесистость. Однако, при наличии проселочных дорог и чистых просек аэросани могут быть использованы и в лесистой местности.

Глисеры также удобны для передвижения в навигационные периоды на реках и озерах, в заливах, лиманах и бухтах.

По скорости движения и простоте управления и эксплуатации аэросани немногим отличаются от глиссера и фактически являются продолжением его. В целом они представляют средство передвижения, могущее быть использованным почти непрерывно в течение всего года.

Не касаясь вопроса об использовании аэросаней и глисеров для обслуживания нужд населения (перевозка почты и пассажиров, связь с отдаленными местностями и пр.), мы рассмотрим их пригодность для обслуживания военных нужд на морских, речных и озерных театрах военных действий.

Аэросани и глисеры могут быть использованы для следующих целей:

1. Для связи главного командования на данном театре с подчиненными ему частями. Например, командующий флотом, при отсутствии по каким-либо причинам связи и при невозможности использования авиации, может установить связь на аэросанях или глисере с командующим береговой обороной, с начальником службы наблюдения и связи данного моря, с начальником военно-воздушных сил моря и другими.

2. Командующий же береговой обороной при помощи аэросаней может установить связь с фортами и отдельными батареями на театре и с активными и пассивными средствами защиты побережья.

3. Начальник службы наблюдения и связи данного моря может использовать аэросани для связи с постами ВНОС (посты воздушного наблюдения, оповещения и связи) и для проверки или исправления телефонно-телеграфных линий, которые в условиях военного времени могут быть повреждены действиями противника.

4. При возможных нападениях противника на укрепленный участок побережья (речного, морского или озерного театра) аэросани могут быть использованы для связи по фронту с отдельными боевыми частями.

5. Обладая большой быстроходностью, аэросани могут быть использованы как активные средства нападения; на них может быть установлена легкая артиллерия или крупнокалиберные пулеметы, при помощи которых при быстрых налетах сани могут обстреливать живые цели.

6. Технически вполне возможно приспособить аэросани для установки дымовых завес и для распыления отравляющих веществ или же использовать их для выполнения дегазационных работ на отравленных участках.

7. Наконец, аэросани могут быть использованы для доставки на фронт медикаментов и для доставки с фронта раненых. Глисеры эту работу могут выполнить лишь частично: при

действиях на реках и когда фланг армии при-
мыкает к побережью.

Преимущество аэросаней, в смысле их такти-
ческого использования, перед автомобилем, мо-
тоциклом и конной связью заключается в том,
что они не связаны с наличием дорог, которые
зимой (тем более в снежную погоду) малодо-
ступны даже для санного пути.

Единственным недостатком аэросаней являет-
ся то, что они шумом своего мотора и пропел-
лера выдают свое присутствие и при порче мо-
тора или лыж где-либо в дали от дорог и
населенных пунктов их трудно доставить в же-
лаемый пункт.

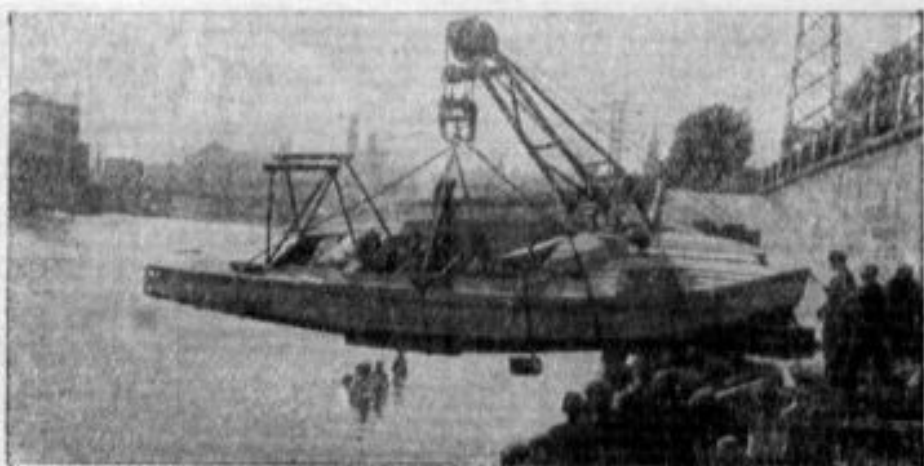
В сравнении с самолетом, аэросани, уступая
ему в скорости, имеют то преимущество, что
их работа не зависит от погоды и времени
суток; самолет же не всегда может лететь
в снег, пургу или темные ночи.

Для установления связи действующей флоти-
лии с базой или береговыми постами глиссер
будет вполне применим. Глиссеры могут также
производить налеты на речные катеры, на
транспорт, на тральщики и другие мелкие суда,
и производить обстрел побережья. В иных слу-
чаях они могут быть использованы как торпе-
доносцы. Представляя собой весьма незначи-
тельную цель (по размерам и осадке) и обладая
скоростью свыше 50 км в час, глиссеры стано-
вятся трудно уязвимыми для огня артиллерии
и пулеметов противника. Только пловучие мины,
боны и сети могут быть для них серьезными
препятствиями.

Недостатком глисеров является то, что они
не могут ходить в большую волну, поэтому их
использование на морских и озерных театрах
ограничено, а во многих случаях даже невоз-
можно. При хорошей погоде они могут оказы-
вать большую помощь гидросамолетам при
всех авариях и несчастных случаях с послед-
ними, подавая быструю медицинскую помощь
и подбирая пострадавших летчиков.

Учитывая все указанные возможности эксплоа-
тации глисеров и аэросаней, мы должны не
только использовать их со спортивной точки
зрения или для удовлетворения нужд граждан-
ского населения, но и как средства передви-
жения в военном деле. А отсюда вытекает
необходимость предусматривать и
вкладывать в каждую новую кон-
струкцию аэросаней или глисеров
военные элементы.

Как средство связи глиссер и аэросани
должны иметь скорость, примерно, 80—100 км
в час, так как время передачи донесений и



*Спуск на воду глиссера коллектива Автодора
Военной академии*

распоряжений играет в иных случаях решаю-
щее значение и коренным образом влияет на
исход операций.

Эта скорость особенно необходима в том
случае, когда связь возлагается на аэросани
или на глиссер, так как к их помощи будут
прибегать тогда, когда иные средства связи
(радио, телеграф, телефон или самолет) ока-
жутся на время неисправными.

Если мы эти средства будем предназначать
для активных действий (обстрел живых целей,
постановка дымовых завес, распыление отрав-
ляющих веществ или дегазация отравленной
местности), необходимо предусмотреть установку
легкой артиллерии или пулеметов, дегазацион-
ного устройства, батарей или баллонов с дымо-
образующими веществами. Те и другие соору-
жения по габариту займут небольшое место,
но площадь и крепления должны быть преду-
смотрены.

Для наилучшего использования глисеров
при волне, им необходимо придать мореход-
ность.

Наконец, можно предложить молодым
конструкторам разработать про-
ект постройки аэросаней-глиссера,
т.е., чтобы, предположим, в зимнее время по-
становкою глиссера на лыжи мы имели бы
аэросани, и, обратно, чтобы в летнее время
аэросани можно было бы спустить на воду.
Последнее технически осуществить трудно, но
возможно.

Если будут учтены высказанные соображе-
ния, то новыми машинами мы на ряду с задачами
спортивного характера и обслуживания населе-
ния одновременно удовлетворим нужды оборо-
ны страны.

А. Ханов

СЕВЕРНЫЙ АЭРОСАННЫЙ ПРОБЕГ

ЛЕНИНГРАДСКОЕ областное отделение Авто-
дора организует первый большой север-
ный аэросанный пробег по очень тяже-
лому и опасному маршруту — Ленинград—Мур-
манск.

Так как участникам придется все время сле-
довать по целине, в пробег будут пущены сани

наиболее выносливых конструкций. Предпола-
гается даже постройка одних новых аэросаней
специально для этого пробега.

Особое внимание будет обращено на подбор
участников пробега — водителей, механиков,
контролеров.

В. К.

**ОБЪЯВЛЕНИЯ по ПРОДАЖЕ, ПОКУПКЕ и ОБМЕНУ АВТОМОБИЛЕЙ,
МОТОЦИКЛОВ и ВЕЛОСИПЕДОВ ПЕЧАТАЮТСЯ по ЛЬГОТНОМУ ТАРИФУ—50 коп. строка.
Рекламный отдел „ЗА РУЛЕМ“**



„Враги“

Фото-этиюд Л. Гайкарова

Инж. М. ПИОЛУНКОВСКИЙ

Т Е М П!

В № 23 „За Рулем“ мы требовали „Освежить темп“. 1 января получены данные технического надзора Автостроя. Цифры, характеризующие работу Металлстроя, попрежнему остаются неудовлетворительными, внушающими серьезную тревогу.

Судите сами. Из объема работ в 6.000.000 рублей выполнено только на 992.000 рублей, т.е. на 17%. Следовательно, за остающиеся 4 месяца до начала строительного сезона (т.е. до мая) надо выполнить 82—83% работ. Иначе говоря, теперь в месяц надо выполнить столько работ, сколько их было выполнено за весь строительный квартал. Вот как далеко должно пойти „освежение темпа“! Его надо устроить.

Самым узким местом сейчас является транспорт. Он выполнен только на 20%. Это цифра катастрофическая. Чтобы быть готовыми к развертыванию строительства в нужном объеме к маю этого года, необходимо, начиная с 1 января, ежедневно подавать на место стройки до ста вагонов в сутки различных строительных материалов. Но как их подавать, когда имеется только одна „голая“ железнодорожная ветка без развернутых путей на месте стройки, без тупиков, без сортировочной? Все сроки по транспорту, принятые, отсроченные и пересроченные, не выполняются и тем самым тормозится подача грузов, а следовательно размер суточной подачи все растет, и когда сеть будет готова, придется возить уже не по 100, а, может быть, по 150 вагонов в сутки.

Качество уже выполненных работ оставляет желать также многого. По заключении

строительного контроля (краевого управления) производство работ и техническое руководство поставлено недостаточно удовлетворительно, материалы расходуются бесхозяйственно, меры к удешевлению всего строительства не принимаются (нет даже органа рационализации), в результате всего этого ни качество ни стоимость работ не удовлетворяют требованиям и директивам правительства.

Все это говорит о том, что намечавшиеся „переломы“ ни к чему не привели, и надо думать и говорить об изменении системы работ.

Самое главное заключается в том, что, по видимому, Металлстрой не отдает себе отчета в создавшемся положении. Он не принимает мер, которые бы, наконец, сломали косность и изменили темп постройки. Металлстрой отвечает на обвинения, но не действует.

Теперь ясно, что Металлстрой сам своими силами не справится с благополучным окончанием подготовительных работ. Хочет он или не хочет, но ему придется пойти на то, что ему давно предлагают: не стараться выполнять все работы своими силами, а привлечь ряд строительных организаций (Водоканал, Строймеханизация, Сантехстрой, Транстрой, Нижкомстрой и т. д. и т. п.—список их известен) и совместно с ними взяться за ускорение, за устроение темпа.

Завод нужно начать строить в мае—этого никакой Металлстрой отменить не сможет. И нужно думать, что Всесоюзное автотракторное объединение (ВАТО) сумеет „разъяснить“ Металлстрою вопрос во всем объеме, чтобы действительно довести темп всех работ до необходимых размеров.

НА ФРОНТЕ АВТОСТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка четырнадцатая

Металлстрой, очевидно, не в силах справиться с серьезной задачей автостроительства. — Всего сделано 18% работ — угрожающе мало. К 1 мая нужно доставить 10 000 вагонов строительных материалов, а до сих пор завезено лишь 2 600

НЕДАВНО созданный в Нижнем-Новгороде технадзор Автостроя выявил ряд неполадок. К сожалению, Металлстрой даже не выделил своего представителя в технадзор для совместной и успешной работы. После долгих усилий технадзору удалось получить от Металлстроя (и то неофициально) опись работы. Эта опись много раз менялась, составлена бессистемно и не проработана даже в основных частях. Так, по этой описи работ не выявлена необходимость постройки и выбора типа сооружения, неизвестна ориентировочная кубатура и не выбрана конструкция и стоимость единицы объема.

Что же выяснил технадзор?

Плановая, проектная и техническая проработка вопроса постройки автозавода в Нижнем-Новгороде сделана Металлстроем поверхностно. Нет технического описания типа построек, неизвестна стоимость единицы объема отдельных типов зданий. Один и тот же тип стройки расценивается с огромными колебаниями, при этом обнаружено, что облегченные деревянные конструкции во многих случаях расцениваются значительно дороже капитальных — кирпичных. Неразработанность отдельных конструкций зданий, а иногда и цифровые ошибки в рабочих чертежах вызывают растерянность низшего техперсонала на месте работ и тормозят дело.

Далее выяснено, что по темпам работ Металлстрой вообще отстает. За осенний квартал выполнено лишь 20% работы, а за остающиеся 4 месяца необходимо выполнить в четыре раза больше — 80% работы.

При существующих темпах догнать потерянное Металлстрою очевидно не удастся.

Вспомогательные здания выполнены всего на 12%; вспомогательные мастерские — на 16%; склады — на 13%; водопровод, канализация, электрификация едва лишь намечаются. Транспорт подготовлен только на 20%.

По качеству подготовительные строительные работы совершенно неудовлетворительны. Вопросам удешевления строительства и рационального использования материалов Металлстрой никакого внимания не уделяет. Лесоматериалы расходуются хищнически, без какой-либо сортировки. Из громадного аппарата Металлстроя на месте работ не имеется даже лица, ведущего и отвечающего за рационализацию строительства; техническое руководство также слабо.

Самым узким местом является транспорт. Чтобы догнать упущенное и заготовить все стройматериалы, последние должны поступать, начиная с 1 января, непрерывным потоком по 90—100 вагонов ежедневно в течение 4 месяцев. Между тем приемочных путей и тупиков до сих пор не имеется, с постройкой же главного пути Металлстрой также сильно

запоздал. Кроме того, имеется задержка в получении необходимых материалов для производства самих работ, главным образом — рельс.

Производственные возможности Металлстроя ограничены и поэтому он разгружается от специальных работ (водопровод, канализация, электрификация, железнодорожные пути и пр.) и передает все это специальным конторам, которые имеют свой техперсонал, рабочих и особое оборудование.

Что касается основных работ (завод, база, социалистический городок и др.), то при существующем темпе Металлстрой своими силами выполнить их не сможет, а потому необходимо и здесь привлечение сильных помощников.

В итоге нужно сказать, что успех постройки автозавода будет зависеть от того, насколько быстро Металлстрой возьмется за исправление своих ошибок, усиливая темп работ, и насколько сильных помощников удастся ему завербовать. В противном случае план строительства будет сорван.

* * *

На первом сборочном заводе в Нижнем-Новгороде (бывший „Гудок Октября“) закончена котельная и завод уже отапливается собственными котлами.

Электроснабжение закончено в части освещения завода, но с подачей энергии для мотора продолжается задержка из-за сильного опоздания получения кабелей.

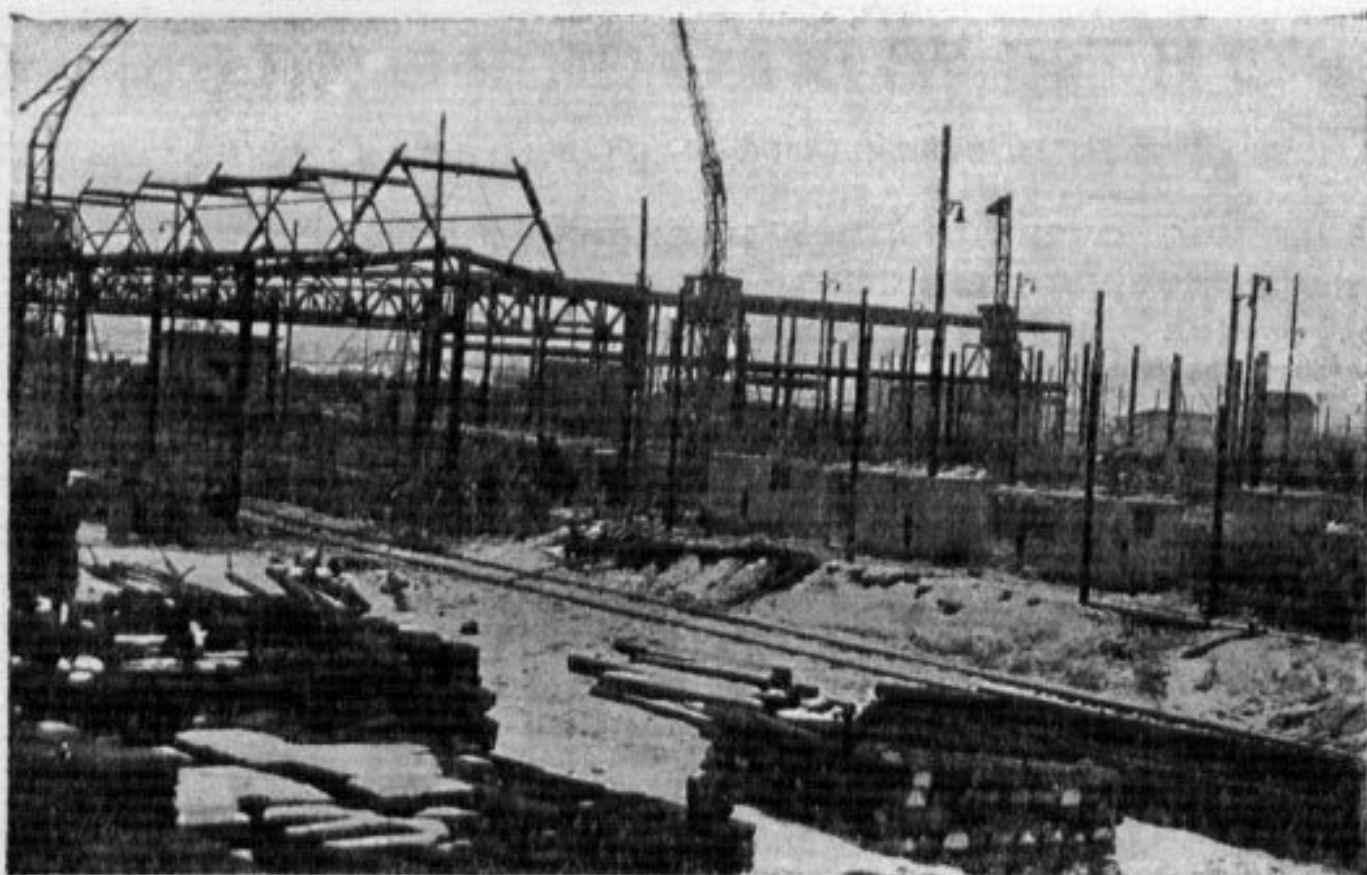
Расстановка производственного оборудования закончена в части конвейера главной сборочной линии, окрасочных камер, компрессора для подачи сжатого воздуха, для клепки и окраски; закончены монтаж транспортных сооружений, аккумуляторная станция, склады и вспомогательные сооружения.

Первая партия частей для сборки машин от Форда, влечение ряда транспортных задержек (из Мурманска в Нижний), прибыла лишь в средних числах января. После рассортировки частей завод немедленно приступит к сборке.

Изготовление грузовых кузовов на заводе „Красное Сормово“, несмотря на задержку подачи лесного материала, ведется интенсивно и первая партия платформ будет подана на сборочный в конце января. Таким образом, в первых числах февраля ожидается начало выпуска готовых грузовых машин, собранных с советскими платформами.

На завод приехал и приступил к работе фордовский инструктор г. Беннет, работавший по оборудованию и пуску ряда сборочных заводов Форда в Европе и в Японии.

Из Америки вернулась командированная в свое время Автостроем группа рабочих техников и инженеров, пробывшая на заводах Форда от 3 до 5 месяцев.



Общий вид строительства московской сборочной к середине января

Эта группа вместе с г. Беннет будет налаживать производство на первом сборочном заводе. Следует отметить, что все первые шаги по оборудованию завода были проведены группой наших инженеров и техников без иностранной помощи и в достаточной мере успешно. Теперь же, с прибытием из Америки нашей группы, собрался достаточно сильный актив работников, хорошо изучивших сборку и монтаж. Перед ними стоит задача оборудования и пуска сборочных заводов как в Москве и Нижнем-Новгороде, так и в остальных сборочных заводах Автостроя.

* * *

На Московском районном сборочном заводе состояние работ можно признать благополучным.

Собираются и устанавливаются железные конструкции; уже собраны все колонны, почти все стропильные фермы и остальные части. Колонны установлены на 90%, прогоны — на 30% и фермы на 15%. Сборка и установка ведется в две смены, занято около 700 рабочих. Работают три крановых крана, два трактора и два компрессора для клепки. Возводится тепляк вокруг главного корпуса для кладки стен и внутреннего оборудования.

По подсобным сооружениям заканчивается кровля амбулатории, ведутся внутренние работы. Наполовину закончена трансформаторная подстанция. Сделана наружная сеть вокруг главного корпуса и главная магистраль водопровода. Ведутся работы по устройству главной магистрали и наружной сети канализации.

* * *

Реорганизация завода АМО находится в следующем положении.

Приступлено к монтажу котельной, подготовляются работы по установке компрессора, заканчивается строительство литейной ковкого чугуна, строится сушилка в тепляке, заканчи-

вается постройка столовой и здание для общественных организаций, ведутся внутренние работы в отстроенных помещениях (полы, отопление и пр.).

Приступлено к начальным работам в кузовной для установки оборудования. Ведутся подготовительные работы для установки оборудования кузнicy, прессовой, кузовной, рессорной и части литейной серого чугуна.

Оборудование начинает поступать, но пока небольшими частями. Оборудование прессовой, кузнicy и деревообделочных станков находится в пути и в процессе отгрузки.

Из нерешенных вопросов следует отметить литейную ковкого чугуна, для которой еще окончательно не установлен производственный процесс. В настоящее время ожидают материалов от американских консультантов, которые должны дать свое заключение: остановиться ли на процессе с отражательными печами или же на дуплекс-процессе.

Из оборудования еще не заказана сравнительно небольшая часть по заготовительным цехам. Но по механическому цеху предстоит еще большая работа по размещению заказов, так как пока заказано лишь не больше 8—10% оборудования этого цеха.

Что касается проектирования, то отдельные цехи в настоящее время вновь уточняются с точки зрения распланировки. Представитель Брандта с дополнительными материалами по проекту уже выехал из Нью-Йорка.

Надо полагать, что если не встретятся неожиданные препятствия, в феврале можно будет уже вплотную подойти к реорганизации таких цехов, как кузовная, прессовая, литейная.

Вопросы, связанные с реорганизацией необычайно сложны, так как всю эту работу приходится увязывать с необходимостью выполнять текущую производственную программу по заводу АМО.

М. Козлов

20 января 1930 г.

МЕТАЛЛСТРОЙ ОБВИНЯЕТ АВТОСТРОЙ

Беседа с председателем правления Металлстроя т. С. В. Немец

В ответ на исходящие от Автостроя обвинения в неумении работать, в расхлябанности и неспособности взять нужный темп в строительстве, Металлстрой отвечает контр-обвинениями Автостроя в волоките, придиристости и желании заставить Металлстрой отказаться от работы, чтобы производить ее самому хозяйственным способом.

Недопустимая грызня между этими двумя организациями нарушает нормальный ход работ и мешает быстрому развитию советского автостроения.

Редакция считает необходимым, чтобы советская общественность в лице Автодора вмешалась в это дело. Центральному Совету Автодора необходимо срочно создать рабочую бригаду из членов Автодора и работников журнала „За Рулем“ для проверки всех обстоятельств, мешающих нормальному ходу работ на строительстве.

Советская общественность должна сказать свое слово о ходе нашего автостроения.

Редакция

ПРЕЖДЕ чем говорить о ходе подготовительных работ по строительству автозавода, — сказал нашему сотруднику тов.

Немец, — я хочу несколько остановиться на характеристике наших взаимоотношений с Автостроем.

1. Наши взаимоотношения с американцами

Слабое и неумелое использование американских инженеров — факт неоспоримый. Металлстрой не имел от них никакой помощи. Однако, обвинять нас в этом было бы неправильно и вот почему: несмотря на все наши усилия создать непосредственно тесный деловой контакт с американскими инженерами, нам это не удалось, так как Автострой выдвинул себя в качестве посредника между нами и американцами. В результате американцы из консультантов были превращены в орган технадзора, который лишь указывал Автострою на те или иные недочеты в нашей работе, но без указания как нужно эту работу вести.

По расчетам наших работников при проработке некоторых вопросов получались сильные расхождения против данных американских инженеров. Это объяснялось главным образом тем, что нами учитывались местные условия работы.

Автострой не только лишил нас возможности использования американских инженеров, но и вследствие разрозненности и самостоятельности проработки каждого вопроса американцами и нами создал сложную и тяжелую обстановку.

Сейчас, в разгар подготовительных работ, Автострой отправил американцев домой, совершенно лишив нас их помощи, между тем как договором, заключенным с „Остин К“ их помощь нам предусматривается как во время производства основных работ, так и в период подготовительных работ.

2. Передача нам фондов на дефицитные материалы

По постановлению правительства дефицитные материалы распределяются между организациями-работодателями, которые обязаны немедленно передать их стройконторам-подрядчикам. Автострой, однако, не счел для себя обязательным выполнение этого постановления и задержал передачу нам фондов. Так, например, он получил от нас спецификацию на металлы

своевременно (15 октября 1929 г.), а после и самые фонды на металлы, однако задержал передачу последних более, чем на 2 месяца, передав их нам лишь в 20 числах декабря — и то лишь при содействии председателя ВАТО т. Осинского. Эта задержка при необходимости срочного производства работ и острой потребности в металле создавала весьма тяжелые условия работы. Задержка в передаче фондов на металлы была преднамеренной и объясняется стремлением Автостроя вести строительство автозавода хозяйственным способом, для чего у него была подобрана соответствующая группа снабженческого аппарата.

3. Заключение договора с Автостроем

Предварительное соглашение было заключено с врид. начальника Автостроя т. Островским в начале сентября пр. г. с тем, чтобы основной договор был подписан через месяц.

При первоначальном обсуждении проекта договора совместно с Автостроем (в начале ноября пр. г.) по многим вопросам были расхождения. Вскоре, однако, эти расхождения были согласованы, но в дальнейшем заключение договора все же не двигалось вперед, так как Автострой, несмотря на полное согласование предыдущих расхождений, продолжал периодически выдвигать ряд новых спорных вопросов и предлагал новые варианты договоров.

Волокита эта тянулась бы, повидимому, без конца, если бы на одном заседании ВАТО вопрос о подписании договора не был поставлен жестко. Начальник ВАТО т. Осинский в интервью с корреспондентом „Торгово-Промышленной газеты“ от 25 декабря пр. г. сообщил, что договор между Автостроем и Металлстроем уже подписан. С тех пор прошло более 20 дней и вновь на заседании ВАТО был поставлен жесткий недельный срок Автострою подписать договор и все же на сегодняшнее число (16 января 1930 г.) договор еще не подписан.

Необходимо еще вскользь упомянуть об истории составления графиков выполнения работ.

Всего было составлено 3 графика. Из них первый график был составлен нами, второй разработан т. Чериковым совместно с т. Кетуховым (гл. инженер Автостроя) в конце октября. По этим графикам работы в большей своей части выполняются в срок. Однако и

первый и второй графики были забракованы Автостроем, который предложил свой, третий. Этот график, хотя и сильно оспаривался нами при обсуждении, однако, в конечном результате был принят нами в Нижнем 10 ноября пр. г. Нереальность сроков этого графика по многим работам в настоящее время вполне подтвердилась и сейчас нашим Нижегородским отделением разрабатывается четвертый график подготовительных работ.

Вся политика Автострога, по нашему мнению, сводилась к тому, чтобы максимально дискредитировать работу Металлстрога, отстранить последнего от строительства автозавода и вести его хозяйственным способом Автострою.

По последним сведениям, полученным из Нижнего, состояние подготовительных работ по автозаводу на 10 января 1930 г. таково:

1. Материалы. По заключенным договорам на основные стройматериалы обеспеченность потребности договорами можно считать вполне удовлетворительной (на 100%) в отношении извести, алебастра, круглого леса, пиломатериалов, олифы, стекла и толя; удовлетворительной в отношении бута, гравия, шпал, гвоздей и вызывающей опасения в отношении кирпича, цемента, фанеры, металлов, войлока и рельс.

За счет указанных договоров по данным на 1 января 1930 г. отгружено: цемента 23 000 бочек, кирпича 1 млн. штук, извести 2 538 т, круглого леса 5 447 куб. м, пиломатериалов 6 250 куб. м, железа сортового 297 т, кровельного 17 т, гвоздей 149 т, гравия 9 500 куб. м, песку речного 5 000 куб. м, бута 600 куб. м, шпал 59 000 штук и рельс 12 000 т.

2. По линии механизации. Затраты по механизации работ Автозавода намечены в 1 474 тыс. руб., из них агрегатов импортного производства на 879 500 руб., остальные внутреннего производства. В счет этой спецификации на месте работ уже имеется механизмов на сумму более 200 000 руб.

3. Выполнение нами работ (на 10 января):

По сооружению жел.-дор. веток.

а) „Двигатель Революции“ — Монастырка — укладка путей закончена, производится балластировка, курсируют пассажирские и товарн. поезда.

б) „Монастырка — Доскино“ — земляные работы выполнены на 58%. Уложено пути 1,8 км (11%). Дальнейшая укладка задерживается в виду отсутствия рельс.

в) Гавань - площадка автозавода — земляные работы выполнены на 85%.

По постройке рабочего городка разборного типа на 3 500 чел.

Производится сборка 24 разборных бараков, из которых 12 совершенно готовы, остальные выполнены на 85%.

Вместо постройки бараков полупостоянного типа по согласованию с Автостроем заказано Лесосиндикату 30 фанерных бараков и ведутся переговоры еще о 40 таких же бараках.

По постройке американского поселка.

Барак при поселке готов на 60%; столовая на 85%; конторки на 100%; 6 домов для американских инженеров на 22%. Два двухэтажных дома под главную контору и общежитие заселены.

Выкопка двух колодцев закончена, третий заканчивается. Две буровые скважины готовы, бурение еще двух заканчивается. Отсутствие трансформатора задерживает эксплуатацию буровых скважин. Трансформаторы заказаны Гэту.

Составлены проекты водоснабжения и ряда временных сооружений, заканчивается проект электрического освещения на 2 000 клв., приступлено к проектированию большой механической мастерской.

Разные сооружения:

Столовая на 400 человек (в 1 смену) готова на 65%, бани на 40%, кухня имеется одна на 150 чел. (в 1 смену), конюшня одна готова, другая на 60%, гараж для тракторов на 100%, сарай для цемента каждый на 26 000 бочек, один на 100% другой на 50%; приступлено к постройке пожарного депо.

Кроме того, готовы склады для извести на 110 вагонов, для железа, горючих материалов, инструмента, инвентаря и др. На работах имеются временная деревообделочная мастерская, две кузницы, третья заканчивается. Сушилка на заводе „Новая Сосна“ готова на 90%. Всего рабочих занято около 2 300 человек.

Необходимо обратить внимание на следующие затруднения в ходе работ:

1. Заявка, представленная Металлстроем ПЭУ ВСНХ СССР о немедленном отпуске недоданных 22½ км рельс, была удовлетворена только в количестве 5½ км (400 т). Неудовлетворение заявки лишает возможности довести ж.-д. линию до станции Доскино, развить станцию и разгрузочные тупиковые пути. Поступление материалов с каждым днем увеличивается и возникает опасение в невозможности дальнейшей приемки грузов на автозаводскую ветку. Отгрузка 400 т рельс, выделенных ПЭУ, по сообщению ВМС, может быть произведена не ранее февраля этого года.

2. На стройке нет поперечных пил в виду бронирования последних за Лесосиндикатом; попытки Металлстрога получить их в Лесосиндикате, а также на складе Нижегородской конторы Близвостгосторга, не увенчались успехом.

Необходимо также отметить отсутствие квартир в Нижнем, что лишает возможности пригласить высококвалифицированных специалистов.

Фактическое выполнение работ как по строительству, так и по производству подготовительных работ значительно больше вышеуказанных.

В заключение необходимо указать, что в первые месяцы работа Металлстрога (октябрь—ноябрь) велась несколько замедленным темпом вследствие недостатка высококвалифицированных инженеров и техников, нехватки рабочей силы и ряда других причин объективного характера. Наиболее существенными причинами мы считаем ненормальное отношение к нам Автострога и отсутствие точного места расположения как автозавода, так и поселка для рабочих.

В настоящее время, начиная с первых чисел декабря пр. г., наше отделение в Нижнем значительно обновлено и усилено высококвалифицированными работниками, а число рабочих с 1 000 чел. доведено до 2 300. В результате темп работ сильно увеличился, что было отмечено как местной, так и московской прессой. Металлстрой вполне уверен, что вся подготовительная работа будет им выполнена к началу основного строительства нашего автогиганта.

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ для РЕМОНТА НОВОГО „ФОРДА“

МНОГОМИЛЛИОННАЯ продукция Форда обслуживается в Америке множеством небольших фирм, изготавливающих то, чего не делает сам Форд, верный своему принципу не загружать мелочами основного производства. Многие фирмы строят специальные кузовы и оборудование для нормальных



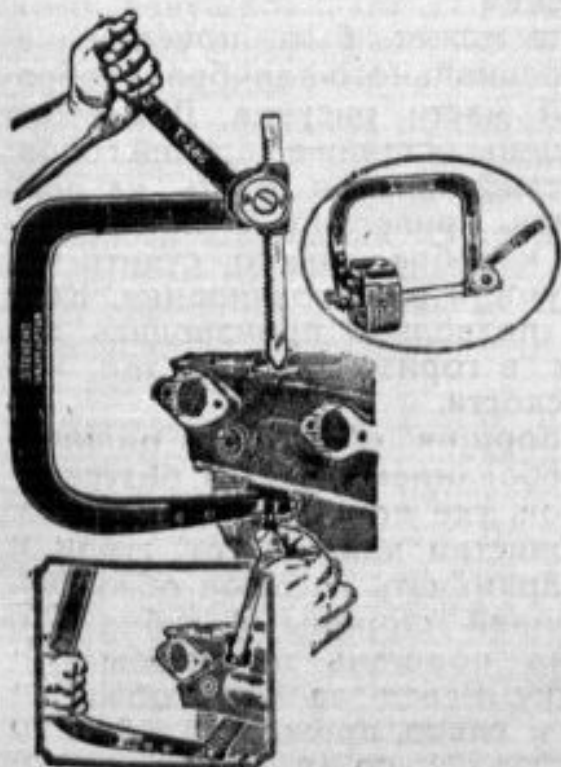
Присасывающийся прибор для притирки клапанов „Форда“

моделей „Форд“, некоторые изготавливают принадлежности, и есть, наконец, предприятия специально снабжающие фордовские машины ремонтным инструментом.

Конструкция Форда „А“ имеет особенности, не встречавшиеся механику в его прежней практике и требующие особого подхода и методов ремонта. Когда первые автомобили „Форд А“ потребовали просмотра, разборка их вызвала недоумение у ремонтных бригад. Оказалось, что клапаны автомобилей не имеют на наружной поверхности шляпок притирочных прорезей или дырочек, которые мы привыкли встречать на всех абсолютно машинах.

Прежняя модель Форда „Т“ не только имела две дырочки для этой работы, но даже в фабричном руководстве к ней целая глава была посвящена советам по притирке клапанов.

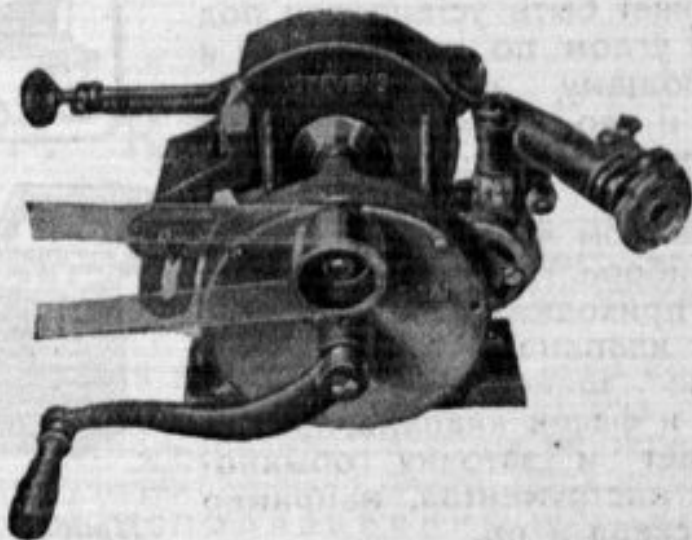
Руководство же к новому „Форду“ не касается этого вопроса ни одним словом. Вокруг вопроса, как притирать клапаны, возникли



Клапаноподъемник рычажного типа. В медальоне такой же клапаноподъемник с губками для обхода всасывающей трубы. В квадрате внизу — усиленная модель

жесткие споры, в результате которых были выставлены два предположения, Первое, что для притирки существуют специальные притиратели электромагнитного действия и, второе, что в Америке вообще не практикуется притирка клапанов, а фордовские ремонтные мастерские, рассеянные там повсюду, производят замену износившихся клапанов новыми с предварительной расшарошкой клапанных гнезд специальным прибором типа электрической дрели.

На деле все оказалось до смешного просто. Притирка производится нормальным общепринятым способом при помощи специального „присасывающегося“ прибора. Прибор состоит из стального стержня с резиновой чашечкой на конце. Чашечка при накладывании на клапан присасывается к нему и дает совершенно достаточное сцепление для притирки. Принцип действия этого прибора всем известен. Кто в детстве не имел игрушечного пистолета, стреляющего деревянным стержнем и имеющим на конце такую же присасывающуюся резиновую



Прибор для шлифовки клапанов

чашечку? Ручка притирочного прибора — двух диаметров. Нижняя ручка (большого диаметра) служит для начала притирки, а верхняя (малого) — для заканчивания ее. В медальоне первого рисунка изображено, как держать и действовать этим прибором.

К сожалению, при получении первых партий модели „А“ указанная особенность конструкции не была предусмотрена. Вследствие этого, необходимая каждому автомобилю после пробега 10 — 15 тысяч км притирка клапанов вылилась в уродливые формы. В одной из самых крупных автомобильных мастерских Москвы были применены следующие способы ремонта. На шляпках всасывающих клапанов просверливали три дырочки, делали для коловорота трехконечную вилочку соответствующего размера и таким образом притирали клапан. У выпускных клапанов этого сделать не удалось. Материал их оказался настолько тверд, что сверла не смогли его взять. Тогда мастерская сделала на шляпках продольные канавки наждачным точилом и притирала клапаны, надавливая куском резины на зазубренную таким образом поверхность.

Следует обратить внимание на еще одну интересную конструктивную особенность нового „Форда“. Толкатели его клапанов — нерегулируемые, вследствие чего нормальный зазор между толкателем и клапаном, который должен составлять 0,4 мм, в случае глубокой осадки клапана в седло после притирки, восстанавливается снятием слоя с нижнего конусообразного конца клапана. Эта работа производится при помощи более сложного прибора — типа шлифовального станочка.

Собственно говоря, снятие слоя с нижнего конца клапана есть второстепенная работа для описываемого прибора. Основным его назначением является шлифовка рабочей поверхности или фасок клапанов, которые, вследствие обмывания их раскаленными газами, подвержены появлению нагаров и обгоранию. Такие дефекты фасок клапана не могут быть устранены обыкновенной притиркой и в этих случаях применяется обточка (шлифовка) или на токарном станке с соответствующим приспособлением или при помощи специальных приборов.

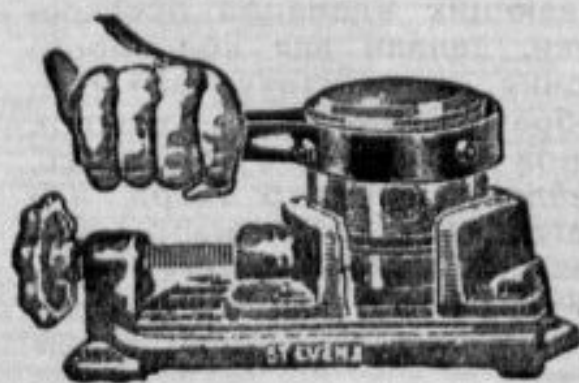
Прибор для шлифовки клапанов, указанный на рисунке — комбинированного действия. Он приспособлен для работы вручную, но допускает и механический привод от шкива, расположенного над рукояткой. Клапан может быть установлен под любым углом по отношению к шлифующему карборундовому кругу и во время шлифовки автоматически вращается в своем патроне (с правой стороны), соединенном червяком с приводом прибора. На триста оборотов круга приходится только один оборот клапана.

Кроме шлифовки нижнего конца и фасок клапана, прибор допускает и заточку обыкновенных инструментов, например зубил, сверл и пр.

Однако, прежде чем заняться притиркой или шлифовкой клапана, надо его снять. На автомобилях „Форд“ клапанные пружины при закрытом клапане испытывают давление в $16\frac{1}{3}$ кг и опираются своим нижним концом на тарелочки, в свою очередь плотно сающиеся на нижние конусообразные концы клапанов. Для удаления клапанов следует снять верхнюю головку цилиндра и вынуть тарелочки, отчего упадут клапанные пружины и клапаны таким образом освободятся.

Применявшиеся у нас до сих пор клапаноподъемники и щипцы нельзя назвать удобными. Руки были заняты, тарелочка и пружина падали на пол, заставляя монтера ползать по полу

и отыскивать их под машиной. Значительно удобнее прибор рычаж-



Обжимка для чистки канавок поршней

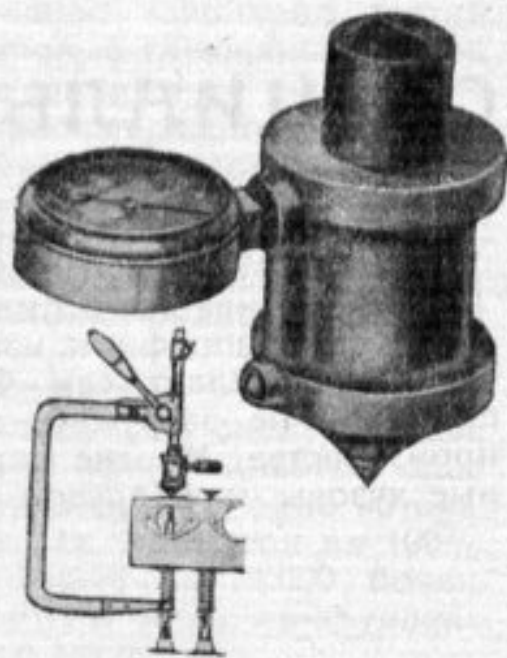
ного типа. На нем имеется рычаг с муфтой и зубчатой рейкой, позволяющей фиксировать сжатие пружины.

С течением времени клапанные пружины теряют необходимую упругость, вследствие чего нарушается точность и правильность работы двигателя. Для испытания упругости пружин на моторе, не снимая их, применяется прибор, изображенный на рисунке. Прибор устанавливается в системе описанного выше клапаноподъемника. Его положение при этом видно на нижней части рисунка. Для испытания необходимо учитывать, что величина подема клапанов должна приниматься в 7—7,5 мм.

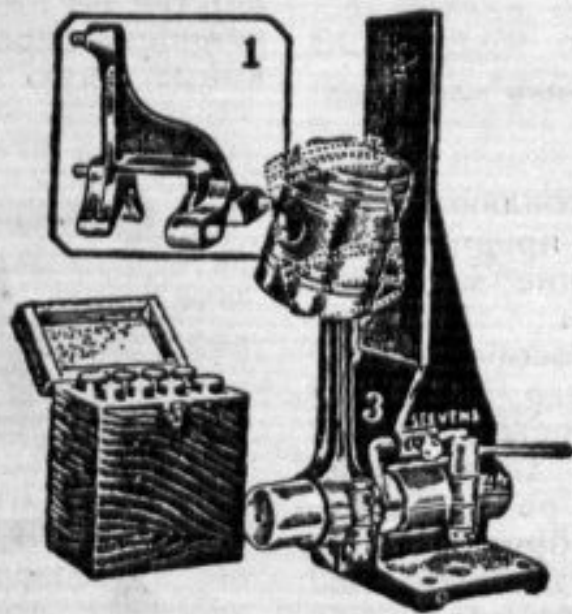
Следующей весьма интересной новостью является станочек для проверки шатунов и поршней. Надо считать безусловно важным требование обязательную проверки прямолинейности движения поршня и шатуна в цилиндре. Если в системе имеется хотя бы незначительное искривление шатуна, это явится причиной одностороннего усиленного износа цилиндров и нарушения возможности нормальной смазки как его самого, так и работающих в нем деталей. Прибор для проверки шатунов состоит из валика, на котором при помощи особого стержня поверяется нижняя головка шатуна,

и вертикальной выверенной плиты. Правильное прилегание поршня к плите доказывает отсутствие искривлений. На этой же плите может быть поверен шатун при помощи специального калибра, изображенного в верхней части рисунка. Для этого следует снять поршень, оставив в верхней головке шатуна поршневый палец и одеть на него калибр. По тому как прилегают к плите контрольные выступы калибра можно судить нет ли в шатуне погнутости или скручивания. Конструкция калибра позволяет производить проверку шатуна как в горизонтальной, так и в вертикальной плоскости.

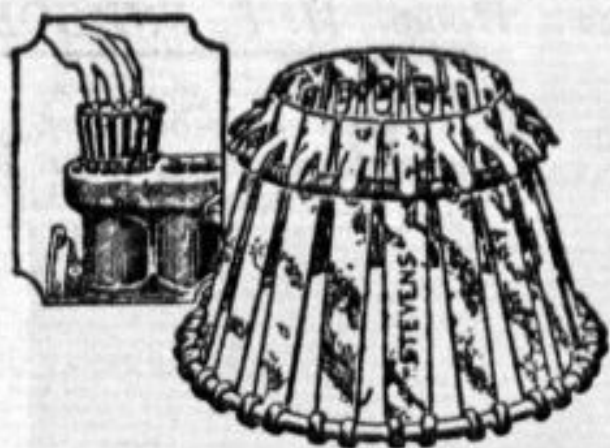
При установке поршня обратно в цилиндр весьма важным требованием является безусловная чистота канавок, где помещаются поршневые кольца. Для очистки канавок от грязи и нагара полезно применять особые обжимки, имеющие с внутренней стороны 4 зубца. Обжимка одевается на поршень так, чтобы зубцы вошли в канавку. Вслед за этим обжимка вращается вправо и влево, прижимая зубцы то к одному, то к другому краю канавки, чем со-



Прибор для испытания упругости клапанных пружин. Внизу — прибор, установленный на клапаноподъемнике



Прибор для выверки поршней и шатунов. Вверху — шатунный калибр



Приспособление для ввода поршня с кольцами в цилиндр

вершенно очищаются как стенки канавки, так и ее дно.

Не менее важным инструментом для гаражного ремонта являются щипцы для одевания поршневых колец. При пользова-

нии щипцами совершенно исключается возможность поломки поршневых колец.

Другим предохранителем поршневых колец, но уже при вводе поршня с одетыми кольцами в цилиндр, является изображенное на рисунке приспособление в виде корзиночки. Во время монтажа кольца сжимаются в приборе и поршень без усилия и труда вводится в цилиндр.

Кроме описанных приборов, для новых „Фордов“ имеется еще целая серия мелких ремонтных приспособлений и специального инструмента. В числе их следует упомянуть развертку для клапанных гнезд, прибор для расшлифовки

цилиндров, развертку для отверстия клапанного стержня, специальные ручки для удобного снятия двигателя с рамы, ввинчивающиеся в отверстия для свечей, и многое другое. Этот специальный инструмент, в большинстве настолько прост, что может быть изготовлен даже силами небольшой мастерской.

Огромные удобства и экономия, которые сулит применение специального инструмента, обя-



Щипцы для с'емки и одевания поршневых колец зывают подумать о плановой организации его производства на наших советских автомобильных заводах.

М. А. Дьяков

ЕЩЕ О СОВЕТСКОМ КАУЧУКЕ

НЕДАВНО мы сообщали об открытии жителями Азербайджана и Казакстана растений хандриллы, из которых можно получать каучук, и подчеркивали всю важность использования этого растения для нашего народного хозяйства. В настоящее время киевская печать сообщает об открытии на Украине дикого растения „Асклепиас-карнути“, из которого также можно добывать каучук.

Открытие это является делом первостепенной важности, так как дает возможность заменить импортный каучук нашим, советским.

Сообщение об украинском каучуке связывается с именем молодого инженера Войновского, ведущего с 1924 г. работы по добыванию каучука из очень распространенного на Украине дикого растения „Асклепиас-карнути“.

Об этом растении, общеизвестном под названием „ластовень“ или „ваточник“, имеется большая исследовательская литература, но только в области получения из него волокна; вопросу же добычи из него каучука уделялось крайне мало внимания, так как методы получения его казались слишком сложными, а выход продукта был ничтожным.

Долголетние опыты инж. Войновского увенчались успехом и ему удалось добиться способа полного извлечения каучука из этого растения. Из лаборатории работы были перенесены на опытную станцию, где уже удалось получить первые образцы каучука и даже изделия из него.

Одновременно Институтом прикладной ботаники и проф. Толмачевым были предприняты опыты по поднятию урожайности „Асклепиас-

карнути“. Оказалось, что уже в первый год удалось поднять урожайность этого растения на 56%, и сейчас под это растение на Украине занято 50 га.

Но так как выход каучука из него пока недостаточен (он не превышает 1,5%), чтобы сделать использование растения рентабельным для получения каучука, было обращено внимание на использование отходов; из отходов удалось получить высококачественную бумагу, по стоимости более дешевую, чем из древесины.

Семена „Асклепиас-карнути“, представляющие очень хорошее сырье для производства технических масел, могут быть использованы для получения фурфурола. Конечно, на выходе каучука в количестве 1,5% мы останавливаться не будем, так как путем селекции, улучшения культуры, специального ухода можно значительно повысить выход каучука. Мы имеем пример этого в свекле, которая давала в начале только 6% сахаристости, а теперь дает 22%.

Перспективы использования этого растения для народного хозяйства огромны, так как уже в настоящее время есть полная возможность с одного гектара получить до 10 т сухого вещества.

Переход от дико растущего „Асклепиас-карнути“ к организации плантаций может обеспечить нас необходимым сырьем и позволит выполнить намеченную Резинотрестом пятилетку на собственном сырье.

Надо ли говорить об огромной важности этого дела?

А. Баржанский

ПО АМЕРИКЕ



... по всем дорогам Америки разбросаны станции для снабжения автомобилей горючим из колонок с подземными бензинохранилищами

НА ВСЕМ земном шаре на 1 января 1929 г. числилось около 32 млн. автомобилей, из которых в Соединенных Штатах было 24.493.124, т.е., примерно, три четверти всего мирового количества автомобилей.

За последние годы общее количество автомобилей на земном шаре увеличивается, примерно, на два миллиона автомобилей ежегодно. Таким образом, можно считать, что автомобилей в Северо-Американских Соединенных Штатах в настоящее время насчитывается около 26 млн. — в среднем один автомобиль на четыре человека.

Как показывает история развития дорог, в Соединенных Штатах автомобиль послужил причиной широкого дорожного строительства. Для движения громадного количества автомобилей Соединенные Штаты имеют около 5 млн. километров дорог, не считая дорог в городах.

На каждый километр дороги, таким образом, приходится теперь более пяти автомобилей. Однако, еще недавно дорог в Соединенных Штатах было не так много, и среди фермеров велась агитация за дорожное строительство, демонстрировались бытовые кинофильмы, наглядно доказывающие выгоду постройки дорог.

Лошадь — не только в городах, но и на внегородских дорогах — составляет теперь исключительное явление.

Из общего числа автомобилей в Соединенных Штатах, примерно, только около одной седьмой части составляют грузовые специальные автомобили и автобусы. Шесть седьмых всего количества приходится на легковые автомобили, принадлежащие, главным образом, частным лицам.

Картины американской жизни ярко подтверждают эту статистику. Автомобиль вошел в быт американца. Автомобиль соответствует темпу деятельности американцев и всему укладу их жизни.

Поездки по железным дорогам обходятся дорого и оправдываются лишь на больших расстояниях. Многочисленные автобусные сообщения, покрывающие густой сетью всю страну, хотя и имеют значительно более дешевые тарифы, но все же не всегда устраивают население.

Движение автобусов происходит по определенному расписанию и через определенные пункты. И то и другое сопряжено с излишней затратой времени, а во многих случаях вообще не соответствует маршрутам и желаниям отдельных лиц.

С другой стороны, колоссальное производство автомобилей (свыше 83% всей мировой продукции), сосредоточенное в Соединенных Штатах, настолько удешевило стоимость автомобилей и их эксплуатацию, что при льготных условиях продажи большая часть населения в состоянии приобретать новые автомобили в собственность. Кроме того, повсеместно имеются магазины, а чаще, просто площадки (см. рис.) под открытым небом, где продаются подержанные автомобили всяких марок и разной степени изношенности. Здесь за 200—300 рублей можно приобрести четырехместный закрытый автомобиль на ходу.

Отсюда — всеобщее пользование автомобилями. Все умеют управлять машиной, включая подростков обоего пола в возрасте от 12 до 14 лет. Автомобили широкими длинными лентами мчатся по всем направлениям. Автомобильные дороги освеще-

щены электрическим светом. Ночью ленты дорог и бесчисленные автомобили с освещенными фонарями создают феерическую картину.

На автомобилях американцы совершают свои деловые поездки. Ездят на службу, на работу, оставляя их на улицах, на специальных платных площадках под открытым небом, или в гаражах — гостиницах.

На автомобилях американцы проводят дни и часы своего досуга, семьями делают свои прогулки. Ездят на ярмарки, различные зрелища, купаться на общественные пляжи за десятки, а иногда и сотни километров, на рыбную ловлю, на охоту и т. д.

Все автомобили почти без исключения крытые. К потолкам автомобилей прикрепляют люльки с грудными детьми. Биваками машины останавливаются около мест купанья и т. п., так что эти места представляют собой оригинальные зрелища.

Для длительных остановок при всех домах устроены гаражи. Часто автомобили оставяются на улицах около своих домов. На одном из рисунков изображена улица американского поселка. Бетонированные полосы между домами ведут к гаражам, расположенным сзади домов.

По всем дорогам разбросаны станции для снабжения автомобилей топливом из специальных колонок с подземными бензинохранилищами. Эти станции открыты всю ночь. Здесь



Типичный американский поселок с гаражами позади домов. К гаражам ведут специальные бетонированные дорожки

На перекрестках, при зеленом сигнале, и на свободных местах, наоборот, надо уметь дать „газ“, ехать с большой скоростью. Все машины снабжены спереди и сзади предохранительными бамперами.

Движение автомобилей, трамваев, пешеходов регулируется световыми сигналами и полицией. Полицейские на мотоциклах и автомобилях следят за исполнением правил движения, штрафуют без милосердия нарушающих.

1. Звуковые сигналы автомобилей применяются очень редко; при перегоне следующих впереди машин и, как правило, лишь на открытых местах, а также как протест против медленной езды.

2. Замедление хода и остановки сигнализируются автоматически красной лампочкой сзади автомобиля с надписью „СТОП“ и опусканием руки шофера наружу кузова.

3. Семафоры на автомобилях почти не применяются, а повороты сигнализируются рукой шофера, выкидываемой наружу кузова при повороте налево и вращением кисти руки при поворотах направо.

На открытых дорогах между городами автомобили движутся с большой скоростью, примерно от 60 до 100, а нередко и более километров. Нужна особая внимательность, высокое искусство управления и хладнокровие, чтобы ехать за рулем автомобиля по автомагистралям Америки. На перекрестках дорог, в селениях, на переездах железных дорог, вблизи школ, на поворотах, через мосты движение регулируется световыми и прочими сигналами, специальными знаками и надписями. Скорости здесь уменьшаются.

Но везде и при больших скоростях строго требуется соблюдение правил движения, внимательность и аккуратность в езде.

Предупредительные надписи в опасных местах часто носят иронический характер: „Лучше умереть дома в постели, чем на этой дороге“, „Будь осторожен, — за поворотом кладбище для неосторожных шоферов“ и т. п.

При таком движении, при больших скоростях нередко всякие катастрофы; но все же число катастроф по сравнению с огромным движением относительно не велико, что объясняется искусством водителей, строго выработанными правилами движения и системой регулирования.

Проф. И. В. Грибов



Повсеместно имеются площадки для продажи подержанных автомобилей

же производятся осмотры и мелкий ремонт автомобилей, заливается масло, вода, надуваются шины, проверяются тормозы. Здесь можно приобрести принадлежности, резину, запасные части для автомобилей.

В центрах больших городов по дорогам, ведущим к местам остановок, магистралям к городам, в праздничные дни образуются большие скопления автомобилей.

А В Т О Д О Р н а М Е С Т А Х

ОБМЕНИВАЕМСЯ ОПЫТОМ

СПЛОШНАЯ АВТОДОРИЗАЦИЯ

ПО АРМАВИРСКОМУ округу широко осуществляется трудовая повинность в дорожном деле. За осенний период выполнены на 100 000 руб. работы по подвозке гравия и песку к новостроящимся и старым дорогам. Это составляет 50% запроектованной суммы по всему округу.

Отдельные населенные пункты выполнили план полностью; остальные выполняют часть работ зимой, а часть в весенние месяцы, после посевной кампании.

Общая сумма самообложения, на дорожное строительство—220 000 рублей.

Армавирское окружное отделение Автодора выдвигает вопрос о сплошной автодоризации округа. Эта кампания должна быть проведена в текущем году. Выдвигается также вопрос о постройке в Армавире общественного гаража на 100 автомашин.

Савченко

Армавир

ЛУЧШАЯ в КРАЕ

ПО ПОЧИНУ коллектива при штабе Северо-Кавказского военного округа и при поддержке комсостава автодорожцы произвели в подшефной станице дорожную революцию.

Если раньше в Займе Обрыве (Азовского района) посредине деревни зияла громадная пропасть, а после дождя дорога становилась непроезжей, то после месячной кропотливой работы 25-ти автодорожцев, была открыта новая дорога, проложенная на расстоянии 2 $\frac{1}{2}$ км.

Все село было поднято на это строительство и понадобилось 8 000 человеко-дней и 20 000 подвоз, чтобы грязную непроезжую деревню сделать лучшей в крае.

На торжественном собрании, посвященном открытию дороги, была организована ячейка Автодора, куда записалось 50 домохозяев и все местные организации.

Начало сделано. Всем коллективам Ростова нужно последовать примеру автодорожцев штаба СКВО.

Ростов н/Д.

А. Хотиняну

ДОБЬЕМСЯ ПЕРЕЛОМА в РАБОТЕ

ДВА ГОДА назад в Ульяновском округе было создано общество Автодор. Казалось, что за это время оно должно было значительно вырасти и иметь в своих рядах десятки тысяч членов. На деле же этого нет. Нет потому, что до сих пор о-во слабо работает. Ничего не делается для вовлечения в ряды Автодора рабочих, крестьян, колхозников.

В Ульяновске 20 ячеек, которые насчитывают около 900 человек. Большинство ячеек числится лишь на бумаге. В районах больше 400 автодорожцев, но и они далеки от активной деятельности.

Единственно, что было сделано за время существования организации—это созданы курсы шоферов и трактористов. Двоекратно прове-

денные курсы дали 119 человек. Проведены также краткосрочные курсы трактористов из отпускников-красноармейцев на 50 человек. В данное время вновь обучается на курсах шоферов-трактористов 167 человек. Эти курсы дадут работников трем районам, заключившим недавно договоры об обслуживании их машинотракторными станциями.

В работе нашей организации нет поворотливости, подвижности. Руководители не идут на производство, не стараются живым словом вовлечь в ряды о-ва новые кадры из числа квалифицированных рабочих; на деревню же они совершенно махнули рукой.

Надо добиться перелома в работе, оживить ее, ибо при таком темпе далеко не уедешь.

Ульяновск

А. Гробер

НЕОБХОДИМО ИСПОЛЬЗОВАТЬ МОЛОДЫЕ АВТОКАДРЫ!

НАМ очень нужны квалифицированные силы по автомобильному и дорожному делу. Но почему то ни хозяйственные, ни профессиональные организации не думают о том, чтобы учесть и использовать уже имеющиеся молодые автокадры.

На курсах в Ростове на Дону („Севкавказкумт“) в 1929 г. выпущено более 200 человек. Из них получило работу только 10—15 человек, а все остальные—на бирже труда. В первую очередь всюду берут старых шоферов с большим стажем. Молодые же работники теряют полученные знания, не имея их практический проверки.

Почему никто не обращает внимания на недопустимую роскошь де-

квалификации имеющих автокадров? Почему до сих пор не введена обязательная практика окончивших автокурсы?

Может быть потому, что эти курсы платные и государство, не затрачивая на них денег, не уделяет и должного внимания окончившим их.

Такое безразличие необходимо изжить. Заняться этим следует в первую очередь Цудортрансу и ЦС Автодора.

Ведь не для того же, наконец, каждый курсант затрачивал свое время, силы и трудовые 300—500 руб. за обучение, чтобы быть безработным и терять полученную квалификацию.

Конотов

М. Г—й



Очередь у автобуса в Ташкенте

Фото Л. Гайкарова

БОЛЬШАЯ ПОМОЩЬ МАЛЕНЬКОГО ШЕФА

КОЛЛЕКТИВ Автодора при № складе Наркомвоенмора принял шефство над коллективом Автодора Красноармейской сельскохозяйственной коммуны „Красный часовой“.

Коллектив Автодора послал в коммуну с демобилизованными красноармейцами следующее письмо:

„Дорогие товарищи-коммунары, в ваши ряды мы вливаем группу трактористов-красноармейцев, окончивших у нас тракторные курсы, и даем вам наказ организовать коллектив Автодора.“

Мы берем шефство над вашим вновь организующимся коллективом и даем обязательство: готовить трактористов и шоферов для коммуны из красноармейцев, подлежащих демобилизации; отремонтировать силами и средствами коллектива полутонный авто-

мобиль „Фиат“, подаренный коммуне „Красный часовой“ рабочими и военнослужащими склада; снабжать коллектив коммуны литературой по автотракторному и дорожному делу; выписывать на 1930 г. журнал „За Рулем“ с приложением „Библиотеки“. По нашему же ходатайству завком выписывает вам на 1930 г. журнал „Машина в деревне“.

Одновременно мы просим командование склада о том, чтобы оно отобрало для вас из негодного фондового автотракторного имущества комплект запасных частей.

От вас же мы требуем, чтобы вы оправдали поставленную перед вами партией и советской властью задачу успешной коллективизации сельского хозяйства.

Бюро коллектива Автодора

АВТОДОРОВЦЫ НЕ ЗАБЫВАЮТ ДЕРЕВНЮ

АВТОДОР в Самаре широко развернул свою работу. В настоящее время в городе имеется 34 коллектива. Городские коллективы активно участвуют в организации деревенских ячеек и берут над ними культурное и материальное шефство.

Так коллектив завода № 42 шефствует над Красноярской ячейкой; коллектив артели „Ход“ шефствует над тракторной колонной № 2 и коллектив клуба им. Воровского над—Суховской ячейкой.

Самара

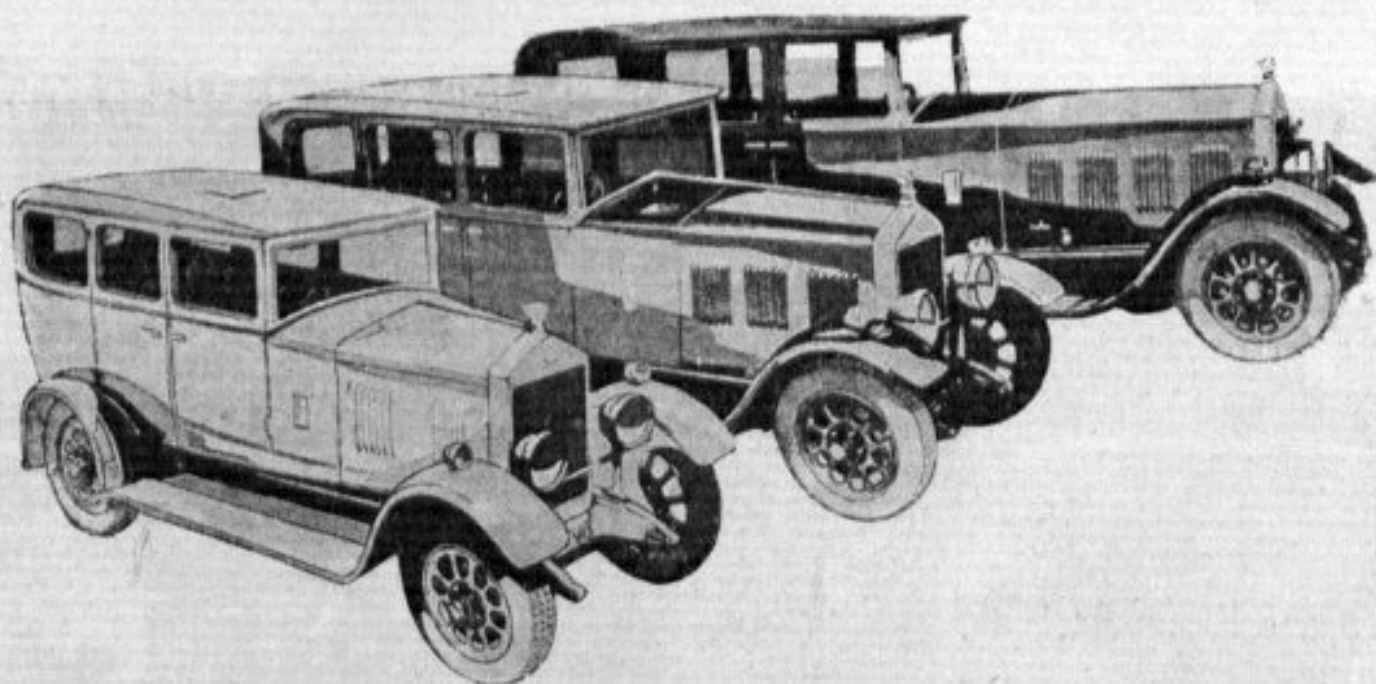
Карцев

ПРИМЕР БЕСХОЗЯЙСТВЕННОСТИ

СТЕКЛОТРЕСТ „Дагестанские огни“ имеет 2 автобуса стоимостью в 30 000 руб. и 1 мотопомпу стоимостью в 12 000 руб. Все эти машины разобраны и как беспризорные стоят в ожидании ремонта; части их расхищаются, а администрация стеклотреста не обращает на это никакого внимания, будто это ее не касается.

Следовало бы взгреть кого следует за такую бесхозяйственность, а то, неровен час, и с этими машинами выйдет такая же история, как с шестиместным легковым автомобилем, который, в конце концов, пришлось подарить Дербентскому Автодору, так как при сборке не хватило многих частей — их растащили.

Рабкор Гвоздь



ЧТО ТАКОЕ „ВАТО“

В СЕСОЮЗНОЕ автотракторное объединение (ВАТО) ВСНХ СССР является новой формой управления нашей автомобильно-тракторно-строительной промышленностью.

Истекший год был годом великого перелома на всех фронтах социалистического строительства и особенно в области социалистической реконструкции нашего народного хозяйства.

Трактор поставил на очередь механизацию сельского хозяйства. Межселенные машинные тракторные станции показали свою выгоду, так как посев на гусеничном тракторе, произведенный на 3 дня раньше, дает повышение урожайности на $1\frac{1}{2}$ т с гектара. Тракторная вспашка дает на 2 центнера больше урожая, чем лошадиная, а натура зерна становится тяжелее на 17—21 г (докл. Зернотреста).

ВАТО приступает к постройке Челябинского завода на 40 тысяч 60-сильных тракторов, в Харькове на 50 тысяч 30-сильных тракторов, увеличивает выпуск тракторов на „Красном Путиловце“ минимум до 25 тысяч тракторов, американским темпом строит Сталинградский тракторный завод и т. д.

С введением тракторной обработки, захватывающей необъятные пространства нашей территории, перерабатывающей целину, погрузка и уборка зерна, горючего и прочего требует при нашем бездорожье уже и вездеходного автомобиля на трех осях. Кроме того, гигантский рост нашей промышленности требует быстрого грузооборота, чего можно достигнуть только при помощи автомобильного транспорта.

ВАТО решает эту задачу постройкой Нижегородского автомобильного завода, реконструкцией АМО, Ярославского завода и проектированием новых заводов. В конце пятилетки мы получим общее количество тракторов и автомобилей в несколько десятков миллионов

лошадиных сил, помогающих крестьянину повышать урожайность при меньших затратах зерна на корм лошадей зимой.

Бурный переход сельского хозяйства на механизацию требует около 2-х млн. тонн металла для переработки, т. е. около 3.000 поездов по 40 вагонов, или 10 поездов в день.

В качестве металлургических баз намечены: в Нижнем Новгороде — новый завод, в Сталинграде — завод „Красный Октябрь“, на Урале — Златоуст, Чусовские заводы.

Производство деталей автомобиля или трактора может стать главным производством целых заводов с несколькими тысячами рабочих.

ВАТО даст в последний год своей пятилетки почти на 2 миллиарда рублей продукции, имея свыше 100 тысяч рабочих и отправляя в день до 30 поездов с готовой продукцией.

Наши конструкторы должны прежде всего заботиться о здоровье и безопасности обслуживающего машину рабочего; ВАТО уже сейчас должно готовить новые типы машин.

К концу пятилетки ВАТО должно подготовиться к реорганизации своих заводов в связи свведением новых типов машин и сменой оборудования, которое к тому времени как физически, так и морально будет устаревшим. Чтобы не только сохранить парк во второй пятилетке (амортизация будет выше количества выпуска), но повести дальше дело автомобилизации СССР, нам необходимо подготовиться к постройке ряда новых заводов.

Для этого ВАТО уже сейчас ставит перед станкостроительным трестом задачу подготовки к производству станков с таким расчетом, чтобы выпуск станков через 3 года оценивался в 300 млн. рублей.

Для такого колоссального хозяйства техническое руководство должно привлечь все наши научные силы, институты, заграничный опыт и, увязывая практику с теорией, „обогнать Америку“.

В. Михалев

ВНИМАНИЮ ЧАСТЕЙ И УЧРЕЖДЕНИИ КРАСНОЙ АРМИИ!

Журнал „За Рулем“ включен в обязательную часть рекомендательного списка ПУРа для авио- и авточастей РККА. (Приказ ПУРа № 51, опубликован в газете „Красная Звезда“ № 259 от 10/XI).
Подписная цена: Год — 4 руб., 6 мес. — 2 руб. 15 коп., 3 мес. — 1 руб. 10 коп., 1 мес. — 40 коп.

Шестиколесные машины — Красной Армии!



ВЗНОСЫ В ФОНД ПОСТРОЙКИ

Тамбовское отделение Автодора вносит 243 р. 71 коп.

Свердловское окружное отделение Автодора вносит 341 р. 09 коп.

Слободо-Туринский коллектив Автодора вносит 14 р. 40 коп.

Коллектив Автодора № склада в Сызрани вносит 21 р. 87 коп.

Сызранский городской коллектив Автодора вносит 6 р. 50 коп.

Ячейка Автодора Об'единенной Белорусской военной школы имени ЦИК Белреспублики (Минск) вносит 9 р. 24 к. и вызывает ячейку Московской школы им. ВЦИК и ячейку Харьковской школы „Червоных старшин“.

Члены коллектива Автодора Днепростроя вносят 103 р. 20 коп.

Группа Юных друзей Автодора № 8 при 51-й Ленинградской школе вносит 8 р. 70 коп. и вызывает все группы Юных друзей Ленинграда.

Абакановское районное отделение Автодора вносит 107 р., поступившие от школ и сельсоветов (деньги еще в редакцию не переведены).

Тов. Горнов А. П. (райврач г. Хунзах) вносит 5 р. и вызывает всех врачей Дагестана.

Тов. Спай А. (Ялта) вносит 5 р. и вызывает Ялтинскую сандружину РОКК, членов правления и завмагов ЦРК „Товарищ“.

Тов. Столярчук Олег — пионер Долосского отряда (Ялта) вносит 2 р. 50 коп. и вызывает всех пионеров Ялты.

Тов. Аррас (Ялта) вносит 1 р. и вызывает всех инвалидов Ялты.

Тов. Столярчук Н. (Ялта) вносит 10 р. и вызывает всех руководителей государственных, хозяйственных и кооперативных учреждений и предприятий, а также общественных и проф. организаций Ялты и актив Крымского отделения Автодора.

Тов. Масленников П. П. — председатель коллектива фабрики „Красный Октябрь“ (Средне-Волжский край) вносит 1⁰/₁₀ месячного заработка — 1 р. 20 коп. и вызывает членов правления окружного отделения Автодора.

Тов. Гаврилов В. (Персия, гор. Тавриз, Русперсбанк) вносит 17 центов.

Тов. Манухин П. вносит 10 руб. и вызывает ячейку Осоавиахима и Автодора гаража № 1 Госавтотранс НКПС.

Всего с начала кампании поступило 4.305 р. 18 коп. и 17 центов.

НА МОТОРИЗАЦИЮ КРАСНОЙ АРМИИ

КАМПАНИЯ по сбору средств на шестиколесные машины для Красной армии все более широко охватывает местные отделения и коллективы Автодора. Отдельные организации дружно откликаются на призыв Центрального Совета Автодора и редакции „За Рулем“ — помочь шестиколесными автомобилями укреплению моторизации Красной армии и обороноспособности страны. Некоторые отделения и пользуются и в этом деле вполне оправдавший себя метод соревнования.

— В Читинском округе, — пишет тов. Леферов, — давно уже проводится поднятая журналом „За Рулем“ кампания по сбору средств в фонд обороны страны имени Автодора. Мы поставили задачей собрать 12 000 рублей. В по-

рядке соцсоревнования мы вызвали Хабаровский округ но он, правда, до сих пор на наш призыв не откликнулся. Коллективы г. Читы собрали пока около 600 рублей.

— Сбор средств на шестиколесные машины, проводимый коллективом при правлении Северо-Кавказской жел. дороги, дает хорошие результаты. Тов. Хотинянец сообщает нам, что за короткий промежуток времени собрано уже 900 рублей.

— Кременчугский Автодор, — как сообщает тов. Чернов, — также не отстает в сборе средств на моторизацию Красной армии. Недавно он переслал в Харьков (Укравтодор) свыше 2 000 рублей, собранных среди членов местных коллективов.

АВТОДОРОЖНАЯ ПЯТИЛЕТКА

ОРИЕНТИРОВОЧНЫЙ ПЯТИЛЕТНИЙ ПЛАН АВТОСТРОЕНИЯ

ПЯТИЛЕТНИЙ план выпуска автомобилей на заводах СССР после неоднократных изменений получил в автотракторном объединении ВСНХ, как нам сообщают, следующее оформление.

Завод „АМО“ прекращает выпуск автомобилей марки „АМО“, закончив в 1929/30 г. последние 1 500 автомобилей этой марки. „АМО“ переходит на новую марку „Автокар“ с выпуском в 1929/30 г. двух тысяч автомобилей, в 1930/31 г. 12 000, в 1931/32 г. 25 000 и в 1932/33 г. 50 000.

Программа нового Нижегородского автозавода (теперешний Автострой) получила следующее оформление: марка „А“ Форда (легковая) в 1929/30 г.—1 800 автомобилей, в 1930/31 г.—12 000, в 1931/32 г.—60 000 и в 1932/33 г.—60 000 автомобилей. Марка „АА“ Форда (грузовая) в 1929/30 г.—6 200 автомоби-

лей, в 1930/31 г.—14 300, в 1931/32 г.—80 000 и в 1932/33 г.—80 000.

Программа Ярославского автозавода утверждена в следующем виде: завод выпускает автомобили марки „Я“ в 1929/30 г.—900 машин, в 1930/31 г.—2 000, в 1931/32 г.—4 000, и в 1932/33 г.—10 000 машин.

Завод „Спартак“ (НАМИ) выпускает в 1929/30 г.—150 машин марки „НАМИ“. Дальнейший выпуск будет установлен после внесения институтом НАМИ в свою марку ряда конструктивных изменений. Пока же завод „Спартак“ будет подсобным заводу „АМО“.

Общий ориентировочный выпуск автомобилей составляет в 1929/30 г.—12 050, в 1930/31 г.—40 300, в 1931/32 г.—169 000 и в 1932/33 г.—200 000 автомобилей. Общий выпуск за пятилетие составит таким образом около полумиллиона автомобилей.

ПОДГОТОВКА ДОРОЖНЫХ КАДРОВ

В ПРЕДЕЛАХ пятилетки намечается большое строительство дорог высшего типа (гидроированные, силикатированные и асфальтобетонные), а также дорог обычных (грунтовых и гравийных).

Одним из главных препятствий на пути к осуществлению дорожной проблемы является отсутствие дорожно-технических кадров. Достаточно сказать, что для обслуживания существующих дорог у нас фактически не было учебных заведений ни высших, ни средних, подготавливающих дорожных специалистов.

Первые шаги в этом отношении были сделаны в 1928/29 г., когда НКПС было отпущено 600 000 руб. На эти средства удалось контрактовать 75 студентов—будущих инженеров-дорожников, организовать годовичные дорожно-технические курсы в Ленинграде и в Киеве, подготовить 750 десятников (на 6-месячных курсах), переподготовить 100 дорожных мастеров.

На 1929/30 г. намечено израсходовать по линии НКПС СССР 1 200 000 рублей. При некоторых вузах Москвы, Ленинграда, Киева, а также в Тифлисе, Томске и Самарканде открываются специальные автодорожные факультеты, в разных пунктах СССР—10 двухгодичных школ для дорожных мастеров и ряд краткосрочных курсов для дорожных десятников.

Намечены специальные курсы по усовершенствованным дорогам для инженеров, техников и дорожных мастеров. Кроме того, на средства местных и республиканских бюджетов будет открыта небольшая сеть технических школ и курсов для подготовки техников, мастеров и десятников дорожного дела.

Выпуск инженеров и техников-дорожников из сети Наркомпроса, а также из специальных курсов Цудортраса и Главдортранса составит

к концу пятилетия по ориентировочным данным 1 500 инженеров и 2 600 техников, что едва удовлетворит половину потребности. Чтобы не создать разрыва между дорожным строительством и его кадрами, Автодор предлагает на обсуждение соответствующих органов ряд дополнительных мероприятий по всем ступеням дорожно-технического образования.

По линии вузов открыть специальный автодорожный институт, выпускающий инженеров узкой специальности со сроком обучения в 2½—3 года; открыть дорожные факультеты в большинстве вузов СССР с сокращением срока обучения в них до 3 лет.

По линии средне-технического образования открыть ряд дорожных техникумов в разных пунктах Союза (не меньше 15) и удвоить прием в дорожные отделения существующих техникумов. Реорганизовать методы подготовки с расчетом на 3-летний курс вместо 4-летнего. Старые практики-дорожники должны быть пропущены через специальные одногодичные курсы для поднятия квалификации в соответствии с новыми требованиями дорожного строительства, приспособленного к механизированной тяге.

Подготовку десятников и дорожных мастеров надо постепенно перевести из „краткосрочных курсов“ в специальные школы двухлетнего типа.

Только эти мероприятия смогут, по мнению Автодора, дать стране те технические силы, на плечи которых можно будет взвалить как строительство новых дорог, так и образцовое ведение обширного дорожного хозяйства Союза. Автодор указывает, что сокращение предлагаемых им мероприятий будет стоить государству сотни миллионов рублей, затрачиваемых на перевозки по плохим дорогам примитивными транспортными средствами.

АВТОДОР В МОРСКОЙ СТОЛИЦЕ

МОЖЕТ ли существовать Автодор на корабле? Имеет ли вообще смысл организовать коллективы о-ва в Кронштадте?

Ведь Кронштадт — остров, морская столица, где живут, главным образом, моряки; при чем же тут Автодор...

Но Автодор все-таки организовался, стихийно, по инициативе краснофлотских масс, и только спустя год, став крепкой тысячной организацией, заставил примириться с фактом своего существования.

В сентябре 1929 г. создано Кронштадтское районное отделение Автодора и работа закипела. За три месяца число коллективов и членов в них удвоилось и продолжает расти; выпущена стенная газета для обслуживания всех коллективов, создаются кружки по изучению автодела; под руководством отделения окрепла работа внутри коллективов, представлявших собой раньше „монастыри со своим уставом“.

В кубриках и ленинских уголках всегда найдете журнал „За Рулем“, а в кружках увидите не только краснофлотцев, но и старых „морских волков“ из командного состава.

Разве этого недостаточно? Оторвавшись на четыре года от производства, краснофлотцы не потеряли к нему интереса. С напряженным вниманием следят они за экономической жизнью страны. Их интерес к изучению автотракторного и дорожного дела нужно учесть и использовать.

Здоровые, дисциплинированные и культурно выросшие краснофлотцы представляют собой

лучший материал для подготовки нужных стране технических кадров.

Опыт последней отпускной кампании, когда в Кронштадте, при коллективе Автодора машинной школы были организованы трехмесячные тракторные курсы, выпустившие 26 трактористов, блестяще выдержавших испытание, — достаточно показателен.

Тяга к технической учебе огромна. Даже кружковой работой трудно охватить всех желающих учиться.

Кронштадтское отделение Автодора открывает платные шестимесячные курсы шоферов, но, к сожалению, из-за отсутствия средств, число бесплатных мест для распределения между воинскими коллективами очень ограничено.

Нужно найти средства и создать в Кронштадте вечернюю автотракторную школу минимум на 200 — 250 человек

для краснофлотцев и красноармейцев, служащих по последнему году. Для этого можно использовать вполне оборудованное и свободное по вечерам помещение машинной школы.

Заинтересованные учреждения и профессиональные организации должны помочь материально и тогда Балтфлот даст сотни лучших, классово-выдержанных бойцов фронту индустриализации страны!

Кронштадт

Краснофлотец Краснов



За границей на некоторых больших морских кораблях в последнее время применяются мотоциклы для перевозки пассажиров и внутренней корреспонденции из конца в конец судна

ГРАНДИОЗНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТОННЕЛЬ

МЕЖДУ центрами Северо-американской и Канадской автомобильной промышленности — Детройтом и Виндзором — строится величайший в мире автомобильный тоннель международного значения. Он будет закончен осенью этого года и обойдется в 25 млн. дол.

Этот тоннель, строящийся под рекой Детройт, будет иметь автомобильную дорогу, ко-

торая сможет пропускать в каждую сторону по 1000 автомобилей в час.

Новые проблемы очищения воздуха и вентиляции разрешены при планировании тоннеля, и инженеры утверждают, что воздух в каждой части тоннеля будет свободен от углеродных осадков и будет чище, чем воздух надземной улицы.

Доводим до сведения читателей, что очередная статья проф. Е. А. Чудакова „Устройство автомобиля“ по техническим причинам переносится в следующий номер

НАКАНУНЕ ВТОРОЙ ЛОТЕРЕИ АВТОДОРА

БОЛЬШОЙ успех первой автолотереи вызвал еще задолго до тиража многочисленные предложения коллективов и отделений Автодора, фабрик и заводов, об организации второй лотереи. Во время тиража лотереи несколько тысяч присутствовавших рабочих вынесли резолюцию о необходимости выпуска новой лотереи.

Такой интерес к лотерее вызывается, с одной стороны, колоссальной поддержкой проводимой автомобилизации страны и полнейшим сочувствием идеям Автодора, а с другой — непосредственной заинтересованностью в автовыигрышах. Автомобиль и мотоцикл в настоящее время — мечта многих. Сейчас уже осталось мало чудаков, относящихся к автомобилю как к предмету роскоши, барской затее.

Трудящиеся за автомобиль, за мотоцикл. Мы вступаем в полосу начала автомобилизации страны. С каждым годом, начиная с текущего, СССР будет пополняться автомобилями, сначала за счет ввоза из-за границы, а затем продукцией собственного производства. Но пройдет еще несколько лет, пока страна будет владеть вполне достаточным количеством автомобилей. Если к концу пятилетки мы будем иметь около 500.000 автомобилей, то и это количество будет весьма скромным по сравнению с нашей потребностью. Нам нужны миллионы.

В связи с автомобилизацией страны перед нами стоят громадные задачи. Нам нужны дороги, кадры, нужно осуществить мероприятия по организации снабжения автоимуществом. В осуществлении этих задач Автодор должен играть громадную роль как организатор широких масс трудящихся. Без организации общественности, без привлечения широких масс трудящихся разрешить эти задачи не удастся.

Вот почему Автодор должен развернуть широкую работу по организации общественности, особенно вокруг дорожных вопросов и вокруг подготовки кадров. Необходимо покрыть всю страну сетью крепких коллективов, вовлечь максимальное количество трудящихся в члены общества, организовать обучение членов Автодора

управлению машиной, построить опытные дорожные участки и таким путем двинуть рабочекрестьянские массы на борьбу за автомобилизацию страны, на борьбу с бездорожьём.

Организация всей этой огромнейшей работы должна лечь на плечи актива и проводиться на общественные средства. С этой целью и устраивается вторая лотерея.

Будет выпущено 6.000.000 билетов по 50 коп. за билет, — всего на сумму 3 млн. рублей. Вырученные средства будут в значительной части распределены между местными отделениями.

Для скорейшего привлечения средств отделениям надо теперь же подготовиться к работе по реализации лотерейных билетов. Необходимо учесть недочеты первой автолотереи. Следует напомнить, что многие коллективы относились к распространению билетов первой лотереи халатно.

При проведении второй лотереи будет строго учитываться работоспособность отделений Автодора, и в зависимости от их энергии и внимания будут выдаваться билеты. Так как до 40 % средств пойдет на нужды местных отделений, надо надеяться, что отделения поведут работу соответствующим темпом.

Основными выигрышами явятся автомобили, мотоциклы и велосипеды. Подготовительные работы президиум Совета уже начал. К моменту выпуска билетов будет разослан на места рекламный материал. Местные отделения могут теперь же начать организацию подписки на фабриках, заводах и в учреждениях.

Надо надеяться, что интерес к задачам Автодора будет выявлен еще ярче при проведении второй лотереи. Надо добиться, чтобы каждый член Автодора стал владельцем лотерейных билетов, и чтобы каждый автодоровец распространил не менее десяти билетов.

Вторая лотерея будет показателем работоспособности наших отделений. Темп работы отделений должен соответствовать темпу автомобилизации страны.

ПЕРВОЕ ТРЕБОВАНИЕ

ИЗ ЮЖНОЙ Киргизии Ошского округа от т. Ф. Т. Маслова получены первые 50 рублей за лотерейные билеты 2-й автолотереи

Автодора. Тов. Маслов просит Автодор переслать ему 100 лотерейных билетов немедленно после выпуска их в продажу.

Комитет по проведению 2-й лотереи Автодора убедительно просит отдельных лиц не пересылать денежных сумм за билеты 2-й лотереи непосредственно в Москву в Лотерейный комитет.

По всем вопросам, связанным с покупкой лотерейных билетов, надо обращаться в ближайший коллектив или районное отделение Автодора. В пунктах, где коллективов и отделений нет — в почтовые конторы и сберкассы.

Билеты будут выпущены в продажу не ранее марта 1930 г.

Комитет 2-й автолотереи.

ДОРОГИ и АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

Джемс Мартин, создатель 200 долларового авто „Бэби“, проектирует выпуск 450-долларового тягача с 4-цилиндровым мотором и расстоянием между колесами только в 1,5 м.

Общий оборот Дженерал Моторс" составил в третьей четверти 1929 г. 408,3 млн. долларов—против 401,1 млн. дол. за то же время в прошлом году.

В Англии автомобильный налог выражается ежегодно в сумме 3900000 фунтов стерлингов; сумма эта составляется из 26000000 ф. ст. налога на проездные свидетельства и 1300000 фунтов стерлин. налога за горючее.

Плантации каучуковых растений Форда в Бразилии, при помощи которых он надеется избавиться от англо-голландской резиновой монополии, дают богатый урожай. В течение года использовано 700 га и опять засеяно 400 га.

После слияния фирмы „Штейер“ с „Австро-Даймлер“ функции между ними распределены так. „Штейер“ будет выпускать серийные дешевые машины, а „Австро-Даймлер“— роскошные „люкс-машины“.

Попытка „Дженерал Моторс“ запустить производства фирмы „Фиат“, как сообщают из Америки,

не увенчалась успехом. Итальянцы отклонили предложение кампании взять на себя полностью управление фирмой. „Дженерал Моторс“ получила только очень небольшое количество акций „Фиата“ в уплату за присланное из Америки техническое оборудование.

В Японии по наметке железнодорожного департамента должно быть проложено 14,5 тыс. км автодорог. Потребность в них настолько велика, что многие железнодорожные компании обращают свои капиталы на автодороги при незаконченном строительстве ж.-д. магистралей.

Французские автодорожные круги развивают кампанию за создание фонда в размере 100 млн. франков (около 7 млн. руб.) для улучшения французских дорог и превращения их в „лучшие в мире“.

Проблема дорожного и транспортного строительства в Турции отражена в законопроекте, внесенном в комиссию общественных работ и финансов Национального собрания. Законопроектом предусматривается разделение дорог на общегосударственные и местные с соответствующим отнесением на национальные и местные бюджеты. Год назад в Турции насчитывалось 800 частных легковых авто, 4500 такси и автобусов, 2000 грузовиков и 250 мо-

тоциклов. Дорожная сеть состоит из 29 тыс. км проезжих дорог в том числе около 8 тыс. км „общегосударственных“. Некоторая часть их годна для автомобильного движения.

Известно, что итальянский империализм, вдохновляемый фашистским напором, прилагает много усилий, чтобы утвердить свою власть над Абиссинией. Исходной позицией для этой цели служит итальянская колония Эритрея, расположенная на берегу Красного моря. Специальный итальянский „королевский указ“ повеле-

вает соединить эту колонию с Абиссинией хорошей автодорогой, проходящей между портом Ассаб на берегу Баб-эль-Мандебского пролива и городом Дессе в Абиссинии.

В июне этого года будет закончена прокладка „великой национальной дорожной магистрали“, пересекающей о-в Кубу из конца в конец. В длину дорога имеет свыше 1100 км в ширину 9,48 м, она будет стоить всего 70 млн. дол. Два участка дороги протяжением свыше 100 км уже проложены.

13 английская автомобильная выставка, организованная английской автомобильной торговой палатой, открылась в Лондоне 4 января. На выставке

представлены 46 автозаводов—тремястами машин и шасси и 186 автозаводов—различными авточастями. Из заграничных фирм представлены только „Мерседес-Бенц“ и „Вуазен“. Цель выставки—показать внутреннюю и внешнюю отделку машин. Технических достижений выставка почти не дает.

Венгерская автоиндустрия, положение которой можно признать тяжелым, несмотря на запрещение ввоза маленьких заграничных машин, требует от правительства принятия ряда других мер, в том числе повышения ввозной пошлины.

Оригинальный способ воздействия применяет уличная полиция в Константинополе. Полицейские вооружены досками, усаженными длинными гвоздями, которые пускают в ход, если автомобиль идет быстрее, чем это установлено правилами.

Ввоз мотоциклетных моторов в Германию составляет 50 000 штук, т. е. одна пятая ее мотоциклетной продукции снабжена заграничными моторами.

Автопарк Берлина к ноябрю прошлого года состоял из 44 600 легковых машин, 17 000 грузовиков и 23 000 мотоциклов. На все это количество машин в Берлине к ноябрю оставалось... 160 извозчиков.



Биржевой кризис и... автомобили. Биржевой крах в Америке разорил тысячи мелких держателей акций. Многие из „пострадавших“ принуждены за бесценок продавать свое имущество. На снимке: одна из жертв биржевой катастрофы выставила на улице Нью-Йорка свой автомобиль с плакатом: „Продаю этот автомобиль за 100 долларов. Необходимы наличные деньги. Все потерял на бирже“

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ В АВТОДОРОВСКИХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

ДО СИХ ПОР социалистическое соревнование не коснулось общества Автодор. Правда, еще не везде закончилось формирование новых отделений и коллективов, но есть среди организаций нашего общества и такие, которые существуют чуть ли не по три года. На этих „старых“ отделениях и коллективах и лежит обязанность дать толчок соревнованию и вовлечь в это движение новые коллективы.

Что может быть объектом социалистического соревнования в Автодоре? — Очень многое.

Необходимо прежде всего покрыть страну разветвленной сетью коллективов, обратив особенное внимание на деревню. Нужно вовлечь в общество как можно больше членов, которые не только платили бы членские взносы, но и активно бы работали, расширяли и укрепляли бы общество, осуществляя его лозунги и идеи.

Отделения и коллективы могут избрать объектами соревнования: содействие дорожно трудовой повинности, точное выполнение закона о самообложении, контроль за содержанием дорог в исправности, общественное воздействие на отстающие в дорожном строительстве органы власти, привлечение к дорожному строительству хозяйственных органов, заинтересованных в данных участках до-

рог, агитация за автомобиль (не беспредметная, а такая, которая дала бы действительный переход от лошади и телеги к авто), организация показательных курсов шоферов, шефство над отдельными участками дорог и т. д.

Пожалуй, вместо дальнейшего перечисления возможных объектов соревнования следовало бы просто напомнить отделениям и коллективам основные пункты устава, касающиеся деятельности местных органов общества. Живое же содержание они сами могут и должны влить во все пункты устава.

Тщательное и возможно быстрое, точное и высококачественное осуществление идей Автодора — вот принципы социалистического соревнования в организациях нашего общества.

Работа эта должна вестись посекционно; руководство соревнованием должны осуществлять штабы при Совете об-ва, в отделениях и в коллективах.

Журнал „За Рулем“ должен печатать оперативные сводки и помогать местам обмениваться опытом.

Мих. Превент

ГАРЖ-АВТОМАТ

В АМЕРИКЕ сконструирован гараж исключительно оригинального типа, который может совершить переворот в гаражестроении больших городов, если он оправдает себя на практике.

Этот гараж занимает на земле площадь немногим более того, чем это необходимо для двух рядом расположенных машин. В высоту такой гараж может быть любых размеров. При высоте, например, в 30 м (высота 8-этажного дома) в таком гараже может быть расположено одновременно до 20 машин*). Ставя рядом несколько таких вышек, можно получить гараж на любое количество машин, при крайне незначительной занимаемой им площади.

Конструкция этого гаража в общих чертах сводится к следующему. На бесконечной вертикальной ленте-цепи подвешены кабинки, в каждой из которых помещается по одной машине.

В то время как одна половина ленты с подвешенными к ней кабинками поднимается, другая половина ленты опускается. Переход кабинок через верхнее и нижнее положение происходит без опрокидывания кабинок. Кабинки остаются подве-

шенными в нормальном положении, на подобие кабинок бесконечного лифта, в последнее время широко применяемого в общественных учреждениях с большим наплывом посетителей (напр., дом Госторга в Москве).

Внизу расположена доска с кнопками или отверстиями для ключей. Каждая кнопка имеет номер, соответствующий номеру кабинки. При нажатии нужной кнопки или поворачивании ключа, цепь с кабинками опускается или поднимается, пока на уровне земли не окажется кабинка с требуемым номером. Машина из кабинки беспрепятственно выезжает на улицу или в случае необходимости, наоборот, вводится на свое место.

Для однотипных машин кабинки могут быть строго минимальных размеров, чем достигается наилучшее использование площади вышки и ее высоты.

Такая вышка может быть построена к любому многоэтажному дому, максимально приближая машину к ее непосредственному потребителю, и создавая вполне безопасные во всех отношениях условия

хранения машины и даже удешевляя, возможно, стоимость ее хранения.

М. Б.

*) Внешний вид такого гаража дан в № 1 „За Рулем“ в отделе „Автодорожный Экран“.

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ

Письма для этого отдела надо присылать с пометкой „В техническую консультацию. Каждый запрос надо писать на отдельном листке. Ответы будут даваться в порядке очереди.

УКАЗАТЕЛЬ ПОВОРОТА КОЛЕС

Предложение Н. П. Степанова (Сергиев)

Автор предлагает укрепить на рулевой колонке неподвижную стрелку (см. рисунок), а на рулевое колесо нанести деления (градусы).

Если передние колеса стоят прямо, то 0° на рулевом колесе совпадет с неподвижной стрелкой на рулевой колонке. Если колеса повернуты направо или налево, то это обнаружится тем, что рулевое колесо повернется вправо или влево от нулевого положения на некоторый угол. О величине угла поворота и о направлении поворота передних колес можно будет, по мнению автора, судить по тому, на сколько градусов и в какую сторону от 0° повернуто рулевое колесо. Автор считает, что его предложение значительно сократит число аварий и даст шоферу возможность в каждую минуту ориентироваться в направлении движения машины.

Ответ: Предложение тов. Степанова весьма легко осуществимо. Но при применении оно наталкивается на препятствия, которых автор, очевидно, не предусмотрел. Максимальный угол поворота передних колес составляет, в зависимости от конструкции передней оси и рулевого управления, до 40° . Чтобы получить полный поворот колес, необходимо повернуть рулевое колесо не на такой же угол, а на значительно больший. В частности для нового „Форда“ (легкового и грузового), при максимальном угле поворота передних колес в одну сторону в 35° , необходимо повернуть рулевое колесо от нулевого положения в ту же сторону на целую окружность, т.е. на 360° . Кроме того, вследствие „Люфта“ руля и амортизации в рулевом управлении, рулевое колесо должно быть повернуто предварительно еще на 30° — 45° до того как начнут поворачиваться передние колеса. Ясно, что никакого совпадения между углом поворота колес и углом поворота рулевого колеса не может быть. Можно еще говорить о том, что данное приспособление может служить для определения только того, в какую сторону повернуты передние колеса. Для этого достаточно только сделать на рулевом колесе одну какую-

нибудь заметку или зарубку. Но и это применимо только в том случае, если рулевое колесо поворачивается в каждую сторону меньше чем на половину окружности, т.е. 180° , как это имеет место, например, у старой модели „Форда“. В противном случае, если заметка на рулевом



колесе окажется, например, внизу, то нельзя будет установить, сделало при этом рулевое колесо поворот в левом направлении или в правом. Таким образом, и в этом отношении данное предложение, сводясь к простой заметке на рулевом колесе, может быть применено только для некоторых моделей машин.

М. Б.

ДВОЙНАЯ КАМЕРА

Предложение А. Мазанникова (Москва)

Для сокращения задержек в пути от прокола шин автор разрабатывает конструкцию двойной камеры. Внутри основной нормальной камеры он предполагает заключить вторую камеру в свернутом виде. Когда основная камера получает прокол, то через тот же, но специально переоборудованный вентиль накачивается внутренняя камера, которая при этом разворачивается и заменяет собой дефектную основную камеру. Все это выполняется не снимая колеса, не снимая покрышки с обода и не заменяя поврежденной камеры другой.

Автор спрашивает, целесообразно ли это предложение и куда ему с ним обратиться.

Ответ: 1. Двойные камеры должны быть, по крайней мере, вдвое дороже и требуют для изготовления двойного количества импортного каучука. Поэтому стоимость легковой машины „Форд“ должна повыситься приблизительно на 100 руб. или на 7—8%.

2. Практически внутренняя запасная камера не всегда может принести пользу: при проколе острый предмет нередко застревает в покрышке так, что не бывает замечен снаружи. Поэтому при накачивании внутренней камеры она тоже получит прокол.

3. Конструкция такой камеры и общего вентиля для нее должна быть довольно сложна. Уже это обстоятельство должно вызвать лишние неисправности камеры и вентиля.



4. Опасность проколов не является такой значительной, как это принято думать. Из всех повреждений покрышек и камер на долю проколов (не разрывов) падает около 15%. Имеющееся на каждой машине запасное уже накаченное колесо дает возможность при повреждении покрышки или камеры быстро заменить необходимое колесо

(даже быстрее, чем может быть произведена накачка внутренней камеры) и продолжать путь.

5. Более простой и надежный способ защиты камер от прокола заключается в следующем: в самую покрышку, при ее изготовлении между протектором и тканью, завулканизовываются гибкие стальные пластинки, расположенные в шахматном порядке по двум окружностям, так что концы пластинок одной окружности перекрывают концы пластинок другой окружности. Таким образом, образуется гибкая, прерывистая, но по существу сплошная металлическая лента, вполне защищающая камеру от прокола (см. рисунок).

6. Поскольку в самой, пока еще автором не разработанной, конструкции камеры и вентиля могут заключаться отдельные элементы, заслуживающие внимания, можно рекомендовать автору обратиться в бюро рационализации при Резинотресте (Москва, Маросейка, 12).

М. Б.

АВТОДОРОЖНАЯ ЛИТЕРАТУРА в 1930 году

ОГРОМНЫЙ спрос на автомобильную, мотоциклетную, дорожную, моторно-водную литературу и на книги по аэросанному и глассерному делу вызвал усиленное издание всех видов этой литературы — популярных книг, учебных пособий, методических руководств и пр.

Издательский план секции агитации и печати Совета Автодора отражает заявки отделений и коллективов нашего общества и всех секций Совета. Собственного издательства Автодор, к сожалению, не имеет и иметь не может и осуществляет свой издательский план через крупные издательства, которые с большим вниманием относятся к Автодору.

В 1930 г. силами Автодора и ряда издательств будут выпущены по автомобильному делу 35 названий, размером в среднем от 3 до 5 печ. листов каждое (исключение представляют учебники) с общим тиражом в 402 000 экз. В эту автомобильную литературу входят книги и брошюры по вопросам эксплуатации автомобиля, его производству, ряд „памяток“, чертежи и учебники. Среди учебников имеется популярный учебник в 12 печ. листов с тиражом в 100 тыс. экземпляров, представляющий коллективный труд работников Автодора. Среди этой литературы имеется 10 чертежей фордовской машины и пятилистная брошюра с объяснительным текстом — тираж 40 000 экз.; инструкция к пользованию автомобилем Форда — тираж 30 000 экз. и пр.

Кроме этой отечественной литературы по автомобильному делу будут изданы переводные книги, получившие одобрение Автодора. Среди них большой справочник (90 п. л.) Бюссиена, книга — „Ремонт автомобиля“, „Ремонт шин“, „Курс автомобиля“ Хельдта и автотехническая библиотека — 20 выпусков по 2 печ. листа. Затем будет выпущен автодорожный статистический справочник. Вместе с переводной литературой и справочниками вся литература по автомобильным вопросам, частью подготовленная к печати Автодором, частью принятая изда-

тельством непосредственно составит 41 название в 465 печ. листов.

По мотоциклетному делу будет выпущен учебник Иерусалимского (25 печ. листов, 10 тыс. экз.), 10 мотоциклетных таблиц с объяснительным текстом, два популярных руководства и брошюра о роли мотоцикла в народном хозяйстве СССР и за границей. Всего, таким образом, по мотоциклетным вопросам будет издано 5 названий, в 60 печ. листов, общий тираж 50 000 экз.

Огромная литература будет издана по дорожному делу, при чем из 29 названий (120 печ. листов, общий тираж — 293 000 экз.) большинство приходится на популярные брошюры, популярные технические инструкции для деревни. Из крупно-тиражных изданий, отмечаем брошюру, разъясняющую законы о дорожной трудовой повинности, учебные таблицы по дорожному делу (100 000 экз.), плакаты (150 000 экз.) и т. д.

По моторно-водному, аэросанному и глассерному делу будет издано 6 названий в 43,5 печ. листа с общим тиражом в 25 000 экз. Это, сравнительно, небольшая литература удовлетворит, по всей вероятности, спрос.

По профтехническому образованию будет издано 6 названий (46 печ. листов, 65 000 экз.). В эту литературу войдут 4 методических руководства, программа занятий в кружках Автодора и программа испытаний шоферов.

Спрос на автодорожную литературу — совершенно исключительный и растет с каждым днем. Неисчерпаемый рынок, который представляет в этом отношении наша страна, возможно заставит резко повысить предположенные тиражи, а некоторые издания повторять много раз. Перечисленные издательские предположения значительно превышают всю литературу по этим вопросам, которая когда-нибудь издавалась в нашей стране, особенно если сюда прибавить то, что издано Автодором и рядом издательств за истекшие два года.

М. П.

В А В Т О Д О Р Е Р С Ф С Р

ПОДГОТОВКА АВТОКАДРОВ

ДВА последних расширенных заседания президиума Автодора под председательством г. Лежавы были посвящены подготовке автокадров.

Вопрос этот в связи с автомобилизацией СССР приобретает особую остроту. Это было подчеркнуто и президиумом Автодора и представителями автомобильной промышленности и дорожно-транспортными учреждениями.

На первом заседании был заслушан обширный доклад Главпрофобра и содоклад профтехнической секции Автодора.

В принятой резолюции по докладам подчеркивается, что пятилетний план автостроения требует быстрой подготовки значительных кадров квалифицированных автоводителей, а также автомехаников и автоинженеров. Между тем существующая сеть низших, средних и высших учебных заведений, подготовляющих авторботников, ни в количественном, ни в качественном отношении ни в какой степени не соответствует растущей потребности. Положение отягчается еще тем, что руководство автотехническим образованием всех ступеней расплывлено по ряду ведомств и учреждений без взаимно согласованного плана.

В основу подготовки автокадров должны быть положены последние цифры пятилетнего плана автостроения и автотранспорта СССР. План автотехнического образования Наркомтруда и Наркомпроса должен быть построен с таким расчетом, чтобы не получилось разрыва между автомобилизацией Союза и подготовкой автокадров. План этот, разработанный совместно с Автодором, должен быть в срочном порядке проведен через все законодательные инстанции.

Но этим дело не должно ограничиться. Автомобилизация и тракторизация Союза подразумевают, что работники совхозов, члены колхозов, рабочие и служащие социалистических городов смогут владеть и управлять автомобилем и трактором. Это выдвигает как первоочередную задачу популяризацию в массах рабочих и крестьян автотехнической грамотности.

Президиум поэтому считает необходимым, чтобы Совет Автодора и его местные отделения принимали ближайшее участие в разработке вопросов профтехнического образования, отстаивая интересы автомобилизма и заботясь об их быстрейшем разрешении. Вторая задача Автодора, самая насущная и боевая, — это организация курсов и кружков по автомобилизму с обеспечением их необходимыми средствами, учебными машинами и наглядными пособиями. Курсы и кружки готовят массовых водителей автомобилей, мотоциклов, моторных лодок и трактористов-рулевых. Ведение теоретических и практических занятий на этих курсах и в кружках должно быть поручено опытным инструкторам, для чего должны быть открыты повышенные инструкторские автомобильные курсы Автодора. В Москве должна быть открыта опытно-показательная станция по управлению автомобилем и трактором. Методическое руководство, учебные таблицы и наглядные пособия должны покрыть всю потребность сети курсов и кружков Автодора, а для обеспечения практических занятий в центре и на местах Советом Автодора должен быть выделен на 1930 г. специальный фонд в 300 автомобилей.

ОРГАНИЗАЦИЯ ВТОРОЙ ЛОТЕРЕИ

БОЛЬШОЙ успех первой лотереи Автодора в 1929 г. и, особенно, розданные выигрыши — 16 автомобилей, 15 мотоциклов, 400 велосипедов и 150 лодочных моторов — вызвали многочисленные предложения от фабрик и заводов, от отделений и коллективов Автодора организовать вторую лотерею. Интерес к автомобилям и мотоциклам, которые считались раньше барской затеей, растет. Об этом говорят также многочисленные письма и запросы, поступающие в Автодор от рабочих, крестьян и служащих.

Союзный Совнарком, исходя из интересов автомобилизации страны, разрешил, как известно, Совету Автодора организовать вторую Всесоюзную автолотерею в 1930 г. на сумму 3 000 000 рублей (6 000 000 билетов по 50 к.).

Автодор уже приступил к организации лотереи, и в марте начнется ее реализация. Уже сейчас поступают многочисленные заявки на лотерейные билеты от местных отделений и коллективов, а также от ячеек Автодора при полпредствах и торгпредствах. Размер поступающих заявок свидетельствует о расгушей популярности автолотереи.

Около половины средств от реализации лотереи пойдет на усиление фондов местных отделений. „Каждый член Автодора должен распространить не меньше 10 билетов“.

Совет Автодора убежден, что идея автомобилизации страны, проникающая все глубже в массы рабочих и крестьян-колхозников, скажется на успехе второй лотереи Автодора.

АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ ПОЖАРНОЙ ОБОРОНЫ

ДО СЕГО времени пожарная оборона почти не имеет автомеханизированных сил. Намеченная планами автомеханизация ее требует раньше всего установления основных типов и видов производства автомеханизированных пожарных боевых единиц.

Пожарное бюро Автодора сформировало ряд групп, которые работают над установлением типов автонасоса, автоцистерны, автолестницы,

автопомпы, пожарного трактора, пожарных автосаней, катеров и автомобилей специального назначения. Пожарным бюро выработаны конкретные предложения по авто-мото-механизации пожарной обороны в городах и поселках нового социалистического типа.

Пожарное бюро Автодора в связи с новыми заданиями вызвало на соревнование пожарное бюро Ленинградского отделения Автодора.