

Нет автора

Журнал "За рулем"

№4, 1929

УДК 656
ББК 39.1
Н57

Н57 **Нет автора**
Журнал "За рулем": №4, 1929 / Нет автора – М.: Книга по Требованию, 2023. – 36 с.

ISBN 978-5-458-68234-3

"За рулем" - популярный русскоязычный журнал об автомобилях и автомобилестроении. Основан 23 февраля 1928 года, а первый номер вышел в апреле 1928 года. Издается раз в месяц. До 1989 года был единственным автомобильным периодическим изданием в СССР, рассчитанным на широкий круг читателей. К концу 1980-х тираж журнала достигал 4,5 млн экземпляров. Во времена СССР журнал представлял из себя 30-листовую тетрадку из простой матовой бумаги. В 90-х количество страниц начало прибавляться.

ISBN 978-5-458-68234-3

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Работа машинно-дорожного отряда в дер. Баранова Горка (Ленинградской губ.)

Фото А. Назаренко

В. ДМИТРИЕВ

КАК ОРГАНИЗОВАТЬ КОЛЛЕКТИВЫ АВТОДОРА в СЕЛАХ и ДЕРЕВНЯХ

НЕСМОТЯ на то, что общество Автодор существует свыше года, до сих пор имеется еще очень мало сельских коллективов, на долю которых должна выпасть колоссальная работа по организации общественности в деле улучшения наших дорог. А ведь борьба с бездорожьем должна вестись, главным образом, сельскими коллективами. Согласно инструкции по организации коллективов Автодора, в задачи сельских коллективов входит «организация самостоятельности местного населения по улучшению дорог, распространение среди трудящихся знаний по дорожному делу и вовлечение в активную работу имеющихся на местах специалистов».

Таким образом, повторяем, — основная и главнейшая задача сельских коллективов — вовлечь население в активную работу по улучшению дорог и организовать труд населения так, чтобы получить наилучший результат. При этом необходимо привлечь специалистов — техников, десятников и всех знающих это дело лиц. Но все это возможно сделать, прежде всего, при наличии коллективов, а их-то в селах очень мало. Уездные и окружные отделения проделали в этой области крайне недостаточную работу. По уставу нашего общества коллективы организуются или по инициативе самого населения, или по постановлению правления отделения Автодора.

На первом дорожном съезде отмечалась крупная роль сельских автодоровских ячеек в деле дорожного строительства и вынесено решение о развертывании деятельности всех коллективов общества. Но до сих пор наши отделения очень слабо развернули работу по организации этих коллективов. В ближайшие дни начнется строительный сезон. Надо теперь же всем отделениям приступить к организации сельских коллективов. Правления отделений должны вынести постановления об организации коллективов в каждом районе, в каждой волости, с тем, чтобы последние организовали коллективы в каждом большом селе, в каждой деревне.

Для организации волостных и районных коллективов надо выделить энергичных товарищей, по возможности из местных дорожных работников, и поручить им организацию, с тем, чтобы не было никакой задержки с утверждением коллективов отделениями.

При организации сельских коллективов часто встает вопрос о взимании членских взносов. В одних случаях возбуждают вопрос о снижении членских взносов, в других — о рассрочке и об оплате их вместо денег натурой.

Следует руководствоваться следующим: уменьшать членский взнос против установленного

уставом нельзя; расщепку допускать можно; можно заменять уплату денежных членских взносов натурой — работой по улучшению дорог. В последнем случае следует организовывать коллективы так, чтобы в работу вовлекались, по возможности, целые села со всем населением, при чем постройку или исправление дороги нужно производить от деревни до деревни. По окончании работы необходимо выдавать членские билеты с отметкой (на странице об уплате членских взносов) „членский взнос отработан натурой“. Стоимость работы должна быть не ниже размера членских взносов.

В связи с постановлением дорожного съезда об организации „Недели Автодора“, которую Совет общества предполагает провести в мае, важно, чтобы к этому времени в каждом районе



и волости был коллектив Автодора, ибо проведение „недели“ без существующих коллективов будет невозможно. В то же время „неделя“ должна явиться первым шагом в области исправления и приведения в хорошее состояние наших дорог. Вот почему организация ее всеми учреждениями общества и каждым членом его, должна явиться экзаменом в деле улучшения дорог и выполнения обязанностей членом общества.

Надо срочно, не откладывая ни на один день, приступить к организации сельских коллективов.

Можно не сомневаться в том, что все отделение общества и каждый член Автодора проявят в этом важном деле должную активность и к „Неделе Автодора“ покроют всю страну сетью наших крепких коллективов! *В. Дмитриев*

ДОРОГИ и АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

Форд увеличивает продукцию. Он объявил о приеме новых 30 тысяч рабочих на свои фабрики. С 1 марта ежедневный выпуск машин обещано довести до 8750 штук.

Обязательная покраска стволов деревьев в белый цвет вводится в Германии на поворотах дорог, чтобы издали предупреждать водителя о закруглениях пути.

Новый рекорд быстроты дорожного строительства установлен недавно в Иллинойсе (С.-А. С. Ш.), где в течение одной недели было выложено 107,71 км бетонированных дорог, имеющих 6,1 м. и 5,5 м. в ширину. Интересно при этом отметить, что еще 10—15 лет назад на укладку 1 1/2 км дороги уходил целый месяц.

Небьющиеся стекла, о которых сообщалось в прошлых номерах „За Рулем“, снабжен теперь в С.-А. С. Ш. каждый двадцатый автомобиль. Между тем еще два года назад лишь один автомобиль из 20 тысяч был защищен этим стеклом. Обороты по этой отрасли производства достигли в Америке 20 млн. долларов.

В Америке в прошлом году было построено 219.629 км автомобильных мощеных внегородских дорог. Общая длина мощеных и асфальтовых дорог, таким образом, достигает 1.464 тыс. км.

Кто экспортирует больше всего автомобилей? В абсолютных цифрах, конечно, С.-А. С. Ш. Но иначе обстоит дело, если подсчитать какое количество от производимых в стране автомобилей вывозится. На первом месте стоит Италия, вывозящая 73% всей продукции, затем Канада — 45%, на третьем месте Франция — 23%, на четвертом Англия — 16% и на пятом месте С.-А. С. Ш. — 7%.

Германские машины для Франции. В Париже заканчиваются переговоры о ввозе из Германии станков для французских автомобильных заводов.

Ввоз машин на сумму в несколько миллионов марок идет в счет германских репарационных платежей.

Фрукты и ягоды — горючее для автомобилей. Громадный урожай 1928 года на фрукты и ягоды в Калифорнии вызвал такое перепроизводство, что грозил разорением фермерам. Американское правительство скупило излишки по 20 долларов за тонну и переработало сырье в специальный спирт, который был применен как горючее для автомобилей. При этом удалось достигнуть интересных результатов, так как новая смесь дает наряду с большей бесшумностью значительное увеличение коэффициента полезного действия автомобильного мотора.

Указатели кратчайшей дороги*). Чтобы разгрузить центральные улицы от излишних потоков пешеходов, берлинский магистрат поместил на наиболее людных улицах щиты — планы города с указанием кратчайших обходных путей по боковым улицам.

Канада переходит к самостоятельной фабрике. До сих пор при продукции в 200 тыс. машин в 1928 году Канада фактически обслуживалась исключительно американскими фабриками, отделения которых находились в Канаде. Сейчас „Канадская Компания Моторов“ дает основной капитал — 5 млн. долларов, и выпускает 6-тицилиндровую модель совершенно нового типа, надеясь постепенно вытеснить американских конкурентов.

Греческое правительство подписало договор на расширение существующей сети автомобильных дорог (в настоящее время 10 тысяч км), ассигновав для этого 6 млн. фунтов стерлингов. Число автомобилей в Греции достигло 17 тысяч.

*). Вниманию МКХ и отделов коммунального хозяйства крупнейших городов! — Р е д.

ДОРОГУ СОВЕТСКОМУ АВТОМОБИЛЮ!

В НАШЕЙ стране все более и более остро ощущается потребность в автомобиле. Тяга к автомобилю выявляется в разных формах — от деловых заявок учреждений, до широкого общественного движения, разбуженного и возглавляемого органами общества Автотор.

Много сказано хороших слов о необходимости автомобилизации страны. Каждый сможет привести массу доводов „за“ и никто — „против“. Но... желая перейти от слов к делу, посмотрим, что же предпринимается для удовлетворения потребности страны в автомобилях.

Возможности ввоза машин из-за границы у нас весьма ограничены, к тому же это нежелательно. Поэтому совершенно необходимо твердо встать на путь производства автомобилей внутри страны.

Возникает вопрос — что же строить? Происходившие дискуссии, а также заграничная и наша практика показывают, что построить машину, которая была бы и грузовиком, и легковой без всяких изменений — невозможно и нецелесообразно. Каждое лицо или учреждение рекомендует строить машину такого типа, в котором оно наиболее заинтересовано. Даже Форд — образец стремления к стандартизации — делает различные шасси под легковую машину и грузовик.

В области грузового автостроения мы уже кое-что имеем, в области же легкового автостроения до 1926 года ничего не делалось, если не считать лишь восстановления изношенных машин.

Совершенно ясно, что путь копирования какой-либо заграничной модели целиком или даже с изменениями при наших производственных возможностях был бы утопией. Чтобы сдвинуть это дело с мертвой точки и вывести его из области пожеланий на реальный путь, нужно было начинать с маленького — создать такую машину, которую можно было бы строить, не теряя времени, с имеющимися у нас ресурсами.

Как попытка создать такую „реальную“ легковую машину, в 1926 году на московском автозаводе „Спартак“ была начата постройка первых трех опытных машин НАМИ 1, специально запроектированных для наших условий производства и эксплуатации.

Несмотря на все трудности, некоторый скептицизм и недоверие, которые вызывал этот несколько необычный автомобиль, а также загруженность завода своим основным производством, через 10 месяцев — к 1 мая 1927 года была выпущена первая машина, а вскоре — вторая и третья. Произведенные затем всевозможные испытания этих машин показали вполне благоприятные результаты, и машины получили

ряд положительных отзывов и поддержку соответствующих лиц и нескольких учреждений. Осенью 1927 года на основе результатов испытаний была произведена переделка отдельных деталей машины для перехода на серийное производство. Чрезвычайно маленькие производственные возможности завода очень затрудняли

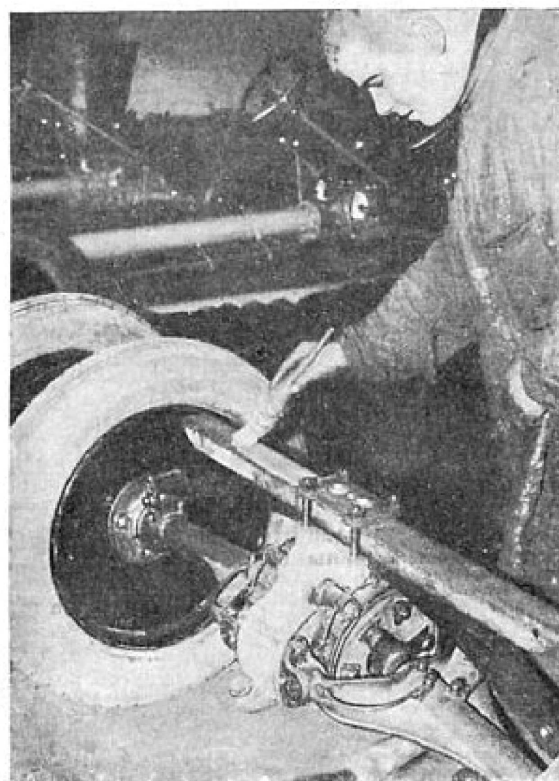
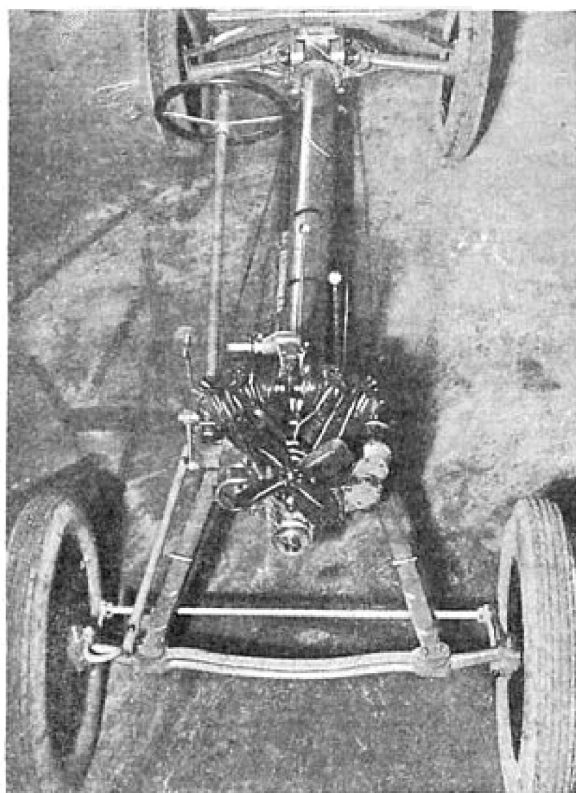


За отделкой частей советского автомобиля НАМИ 1

Фото А. Шайхета

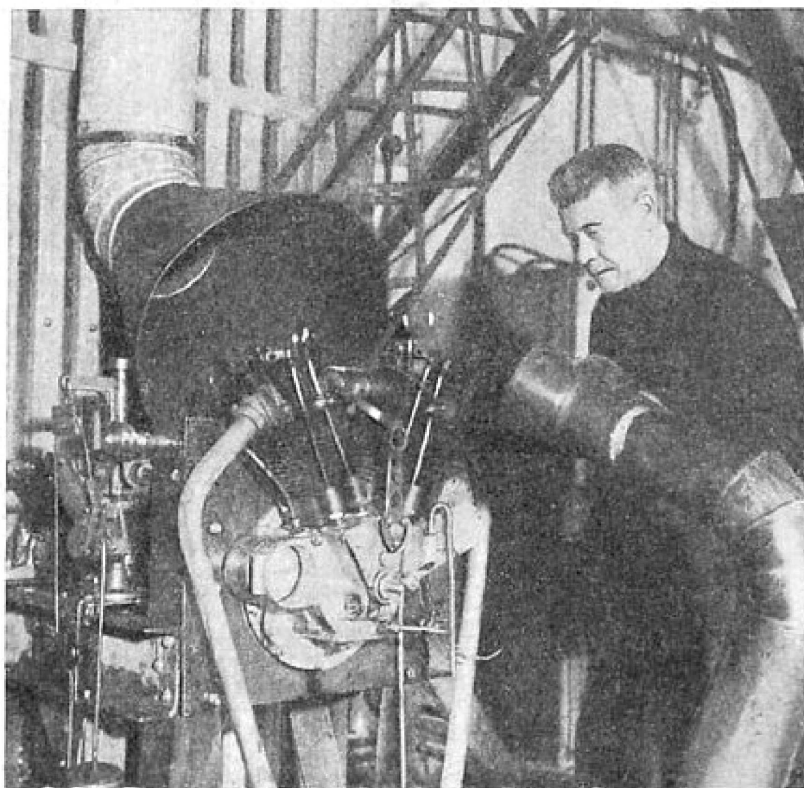
ряд положительных отзывов и поддержку соответствующих лиц и нескольких учреждений.

Осенью 1927 года на основе результатов испытаний была произведена переделка отдельных деталей машины для перехода на серийное производство. Чрезвычайно маленькие производственные возможности завода очень затрудняли



**Вверху
налево:** шасси
автомоби-
ля—вид спереди
и сверху.

**Вверху
направо:** ок-
раска собор-
ного шасси (спо-
соб окраски при
сущест в у ю-
щих размерах
производства
НАМИ 1—
примитивен.
Увеличение
размеров про-
изводства по-
зволит заме-
нить его более
усовершен-
ствованным).



Внизу:
станок, на ко-
тором под-
вергается ис-
пытанию каж-
дый выпускае-
мый мотор.

Сперва мо-
тор работает
2-3 часа от
специального
электромо-
тора, а затем
работает под
газом.

После этого
и с п ы т а н и я
мотор отпра-
вляется в сб-
орочную для
установки его
на шасси.

Отдельные моменты производства автомобилей НАМИ

Фото А. Шайхета

эту задачу. С момента выпуска первых опытных машин до появления первых экземпляров серийных машин готовых к сдаче заказчикам прошел сравнительно большой промежуток времени.

Не лишена интереса и попытка Ижорского завода под Ленинградом поставить производство автомобилей НАМИ 1. В начале 1928 года Ижорским заводом был заключен договор и куплены чертежи автомобиля НАМИ 1 у Научного Авто-Моторного Института. Завод без промедления, горячо взялся за дело, организовал автомобильный отдел, пустил некоторые детали в производство; дело закипело и обещало дать хорошие результаты. Примеры заграничных оружейных заводов, как-то Штейер, Гочкис, Крупп, FN и других, поставивших у себя после прекращения войны и военных заказов автомобильное производство, наличие хорошего оборудования, большого заводского опыта и больших производственных возможностей, подтверждали надежды на успех. Но волею судеб заводу удалось проработать около месяца, после чего приказ из центра положил конец этому начинанию. Завод остался ждать машины более совершенной, чем НАМИ 1...

Второй год он ждет, прождет и еще, а за это время мы имели бы уже налаженное производство довольно большого количества сравнительно дешевых машин. По предварительной калькуляции Ижорского завода стоимость автомобиля НАМИ 1 при выпуске 2 тысяч машин в год, определялась около 2.500 рубл. за машину с соответствующим понижением стоимости при увеличении выпуска в последующие годы. Кроме того, накапливался бы опыт в области автостроения, которого нам так недостает, подготавливались бы кадры работников, развивались бы попутно подсобные для автопроизводства отрасли промышленности, что создало бы почву и облегчило переход к многотысячному производству советских автомобилей.

Машина НАМИ 1 в первоначальном своем замысле являлась машиной дешевой, — такова она и по существу своей конструкции. Машина обладает чрезвычайно малым количеством деталей, необычайно простых и доступных для изготовления.

И все же она пока дорога. Это объясняется, в первую очередь, малым выпуском, при котором всегда будет велик процент накладных расходов, и при котором невозможно вводить более совершенные методы обработки и сборки, а также организовать конвейер.

Примером правильной организации может являться Форд, резко понижавший стоимость своей машины с увеличением выпуска.

Конечно, говорить сейчас у нас о снижении подобном фордовскому (с 950 долл. до 295) более чем преждевременно, но совершенно бесспорно, что только с увеличением выпуска можно получить приемлемые в этой области результаты.

Трехлетний опыт завода „Спартак“ в деле постановки производства этих машин, а также выработки и установления типа, дают возможность и даже заставляют подумать о необходимости расширения этого производства как на заводе „Спартак“, так и о постановке этого производства на новом заводе, хотя бы на том же Ижорском.

Не так давно перспективы производства этих машин были безотрадны. В настоящее время, в связи с появлением в Автотресте и на заводе „Спартак“ новых лиц, положение несколько улучшается, но все же, намеченный Автотрестом

пятилетний план производства машин НАМИ 1, предлагающий через пять лет довести выпуск до 2 тысяч машин в год по цене 3 тысячи рублей каждая, слишком скромный, конечно, потребностей страны удовлетворить никак не сможет.

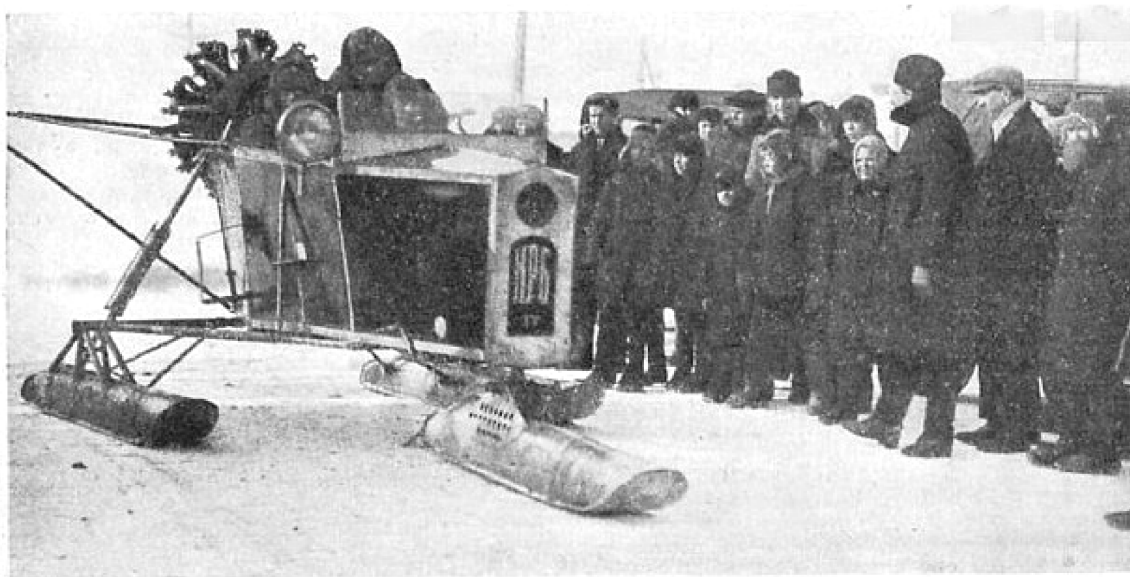
Одно время выдвигался проект организации так называемого дифференцированного способа производства, т.е. производства отдельных деталей или агрегатов на различных заводах. При наличии возможности организовать производство машин в довольно значительных количествах, все же этот способ нежелателен вследствие значительной трудности увязки темпа производства, допусков, сроков,

транспорта и т. п. Поэтому более целесообразен и верен первый путь в развитии производства до 10 тысяч машин в год.

Имеющееся сейчас производство на заводе „Спартак“ следует рассматривать как пробное.



Выезд в пробный пробег автомобиля НАМИ 1



Аэросани на испытательном пробеге

И. ФЕЛЬДМАН

3.500 КИЛОМЕТРОВ на СОВЕТСКИХ СНЕГОХОДАХ

Аэросанный пробег 1929 года

ВОСЕМЬДЕСЯТ с лишним лет тому назад министр финансов Николая I—Канкрин—на докладной записке о необходимости постройки в России железной дороги „созволил собственноручно начертать“: „России железные дороги не нужны, так как у нас существует богом данная шестимесячная санная дорога“.

Паровоз, как один из элементов техники, индустрии, культуры, естественно, поверг в ужас одного из столпов царского мракобесия,—министра помещичьей крепостнической России, воспитанной на исконных перекладных, просторных обломовских колымагах и безропотных, забитых станционных смотрителях.

Прошло почти сто лет и железные дороги стали неотъемлемой частью нашего повседневного обихода, хотя и сейчас, в результате хищнического векового хозяйничанья Канкриных, целые громадные районы бывшей Романовской вотчины отрезаны друг от друга широкими безбрежными далями.

„Богом данная санная дорога“ (вернее, снежное бездорожье), которой так гордился Николаевский министр, отделяет города и селения, теперь уж советской земли, друг от друга, особенно в северных и восточных районах и окраинах, отражаясь крайне болезненно на их экономическом и культурном росте.

Преодолеть снега, связать далекие север и восток с центром и между собою, дать удобное средство для быстрого передвижения по снегу—вот очередная проблема, неотложная, большая задача, которая стоит перед советской техникой, а главное перед промышленностью и обществен-

ностью. И мы утверждаем, что эта задача, уже наполовину разрешена.

Страна советов имеет свои аэросани, свои снегоходы, которые и не снились дореволюционной России, аэросани, развивающие скорость до 60—80 и даже до 100 км в час, аэросани, позволяющие перебрасывать на сотни и тысячи километров людей, грузы, почту, аэросани, несущиеся с быстротой лучшего экспресса по снежной целине, по занесенным речным руслам, по непроезжим крестьянским заброшенным дорогам, по пошехонским трущобам.

Эти сани созданы советскими научно-техническими институтами. Их дали нам ЦАГИ и НАМИ (Центральный Аэро-Гидродинамический Институт и Научный Авто-Моторный Институт), и каждый свои, оригинальные, непохожие друг на друга образцы, с особыми отличительными качествами. ЦАГИ—целиком металлические, прекрасно сконструированные, сделанные из советского металла колючег-алюминия, НАМИ—деревянные, легкие и удобные снегоходы.

Сани ЦАГИ и НАМИ—не забава, не игрушка, а серьезное, вполне надежное средство передвижения и связи, совершенно незаменимый род зимнего автотранспорта.

Два больших пробега (первый в 1926 году из Москвы в Ленинград и обратно—всего 1400 км и второй в 1927 году: Москва—Ленинград—Ладога—Череповец—Вологда—Ярославль—Москва—расстоянием в 2.450 км) без всякой аварии и сколько-нибудь серьезной поломки—лучший „аттестат зрелости“ советским аэросаням. Советские аэросани выдержали и другой не менее ответственный экзамен: вышли

осенью 1928 года на международную арену в Берлине, — на авиационную выставку, и вернулись оттуда победителями, с триумфом, с самыми лучшими отзывами западно-европейской общей и авиационной прессы.

Германские газеты и журналы „Берлинер Тагеблат“, „Рейнер Вестфалер Цейтунг“, „Бохумер Цейтунг“, „Форвертс“, „Флюгспорт“ и т. д., английские журналы „Флайт“ и „Авиэйшн“ и другие в один голос засвидетельствовали перед лицом всего мира отличные качества советских аэросаней.

„Очень интересные советские металлические аэросани“, „Россия выставила первые пригодные для передвижения аэросани в мире на трех лыжах“, „Сенсацию производят трехлыжные советские аэросани металлической конструкции с закрытой кабиной для пассажиров“, „Среди иностранных экспонатов обращают на себя особое внимание оригинальные русские аэросани“, „С такими аэросанями можно достигнуть большой скорости на гладком

льду и твердом снегу“ — вот отдельные голоса из общего хора похвал и восторгов. Вряд ли все это нуждается в комментариях.

Ясно, что сейчас у нас есть несколько тщательно технически разработанных, хорошо продуманных и слаженных конструкций аэросаней,

которые ждут только своего потребителя, ждут массового серийного производства.

Наркомпуть, Наркомпочтель, Рокк, Главэлектро, Госторг, Авиатрест, приисковые хозяйства, совет-

ские органы Сибири, Дальнего Востока, Мурман, Архангельска и других северных и северо-восточных районов должны, наконец, общими силами и средствами поставить в широких размерах производство для своих нужд советских снегоходов.

Чтобы показать наши аэросани широким слоям трудящихся, чтобы раскатать наши советские и хозяйственные органы, чтобы заставить, наконец, энергично взяться за аэросанное дело наши органы связи и передвижения, чтобы гудением пропеллеров аэросаней пробудить, наконец, от спячки наших производителей, Автодор устраивает в первой половине февраля этого года большой все-союзный аэросанный пробег по северо-восточному району Европейской части СССР — от Москвы до Урала и обратно.

По громадному кругу, преодоле-

вая крестьянские и почтовые тракты, речные русла и лесные дороги, пробегут 3.500 километров советские аэросани. Пробегут, чтобы сдвинуть вопрос о внедрении советских аэросаней в обиход и хозяйство нашей страны. И мы уверены в том, что сдвинут.

И. Фельдман



Последние минуты ожидания

1. Первое марта — последний срок присылки листов с подписками на журнал „ЗА РУЛЕМ“.

Товарищи, приславшие подписные листы после этого срока, не будут участвовать в розыгрыше премий.

2. За доплату в 1 рубль (можно почтовыми марками) все наши подписчики могут получить большую „Справочную книгу автодорожника“ — настольную практическую энциклопедию по вопросам автомобильного и дорожного дела.

ВСЕСОЮЗНЫЙ ПРОБЕГ АЭРОСАНЕЙ

В СРЕДНИХ числах февраля начинается организуемый обществом Автодор большой Всесоюзный аэросанный пробег.

В области аэросанного дела Советский Союз еще не имеет себе конкурентов даже за границей. Советские аэросани, как известно, заинтересовали Европу, и, несомненно, заслуживают всяческого внимания со стороны наших хозяйственных органов и учреждений, ведающих организацией связи и передвижения.

Аэросани отличаются своей проходимостью. Они свободно передвигаются по целине и в этом их огромное преимущество перед всеми современными средствами передвижения. Многие советские хозяйственные органы и большая часть населения не знают действительных выгод и удобств этого вида моторного транспорта. Автодор поэтому поставил перед нынешним аэросанным пробегом задачу — пройти в течение 25—30 дней около 3.500 километров по исключительно трудным крестьянским дорогам и снежной целине и привлечь общественное внимание

к важнейшей проблеме — внедрения аэросаней в наше народное хозяйство.

В пробеге участвуют четверо саней, сконструированных и построенных нашими научно-опытными институтами ЦАГИ и НАМИ, изготовленных исключительно из советского материала. Сани снабжены авиационными моторами в 100-150 лошадиных сил и развивают скорость от 60 до 100 км в час. Одни, из аэросаней будут снабжены радио-станцией для поддержания связи с участниками похода во время передвижения.

Маршрут пробега следующий: Москва — Ростов — Ярославль — Кострома — Кинешма — Юрьевец — Макарьев — Мантурово — Богородское — Луптюжское — Котельнич — Вятка — Глазов — Никольское — Пермь — Оранск — Оса — Воткинск — Ижевск — Елабуга — Мамалыш — Арск — Казань — Чебоксары — Макарьев — Н. Новгород — Вязники — Владимир — Богородское — Москва.

Командором пробега назначен тов. Розанов, вице-командором — тов. Соколов-Соколенок.

УЧЕТ УСЛОВИЙ ПРОБЕГА

КОМИТЕТОМ пробега утверждены технические условия. На всех участников пробега возложено обязательство не допускать никаких соревнований между собой. Для технического учета опыта нынешнего пробега и в целях извлечения максимальной пользы институтами, участвующими в пробеге, вводятся специальные учетные книги на каждые из аэросаней. Записи в эти книги будут производиться в пути, специально выделенными для этой цели лицами, после

каждого пройденного суточного перегона. Кроме времени старта и финиша, в учетных книгах будут отмечаться остановки в пути, причины вынужденных остановок, температура окружающего воздуха, состояние погоды, характер снега, результаты измерений глубины аэросанного следа и снежного покрова, а также общее состояние дороги и ее характер.

Введение книг будет иметь большое значение в деле учета опыта настоящего пробега.

НЕ ПОКУПАЙТЕ ЖУРНАЛ „ЗА РУЛЕМ“

в розницу, а сделайте его подписчиком, — это значительно выгоднее, так как:

1. 24 номера журнала „ЗА РУЛЕМ“ по годовой подписке стоят 4 р. 50 к., а те же 24 номера, покупаемые в розницу, обходятся в 6 р. (25 к. $\times$ 24).

2. Подписчики „ЗА РУЛЕМ“ могут получить „Справочную книгу автодорожца“ за 1 р.; читатели „ЗА РУЛЕМ“, покупающие журнал в розницу, должны будут уплатить за „Справочную книгу автодорожца“ в розничной продаже — 2 р.

3. Подписчики журнала „ЗА РУЛЕМ“ — по соглашению редакции с отделом распространения, ни в коем случае не будут получать „ЗА РУЛЕМ“ позже, чем розничные киоски, а во многих местах даже раньше.

Зачем переплачивать деньги, если можно дешевле и удобнее получать аккуратно журнал на дом?

Вы, конечно, все это взвесите! и со следующего номера — Вы уже подписчик журнала „ЗА РУЛЕМ“.

Редакция „ЗА РУЛЕМ“

ДАЕШЬ АВТОМОБИЛЬ!

Из впечатлений на первом всеукраинском съезде Автодора

ПЕРВЫЙ всеукраинский съезд Автодора происходил с 1 по 4 февраля в Харькове. На съезд прибыло 240 делегатов, представлявших 75 тысяч членов общества, организованных в коллективы. Кроме делегатов на съезде присутствовало много гостей и среди них—руководители центральных учреждений, профессиональных организаций, ЦК комсомола, рабочие фабрик и заводов.

На съезде присутствовали заместители председателя общества Автодор РСФСР тов. В. Осинский и В. Дмитриев, представители Азербайджанского общества Автодор и Северо-Кавказского отделения Автодора РСФСР.

Съезд был настоящим праздником не только для автодоровцев, но и для всех трудящихся Харькова. Воюду флаги, плакаты о дорогах и автомобиле. Весь автотранспорт города также украшен и имеет праздничный вид. Организаторы съезда сделали многое для привлечения внимания трудящихся к вопросам автомобилизации и дорожного дела.

Бурными овациями съезд встретил тов. Осинского, инициатора автодоровского движения, и с большим интересом заслушал его доклад „Мировое значение автомобиля и перспективы развития автомобиллизма у нас“.

В многочисленных выступлениях делегатов интересовал, главным образом, вопрос — „когда и где можно получить автомобиль“. „Даешь автомобиль!“— лозунг неоднократно повторявшийся на съезде. Делегаты заявляли, что как только коллектив приобретает автомобиль, так начинается рост членов организации. И это вполне понятно, так как все стремятся изучить автомобиль, уметь управлять им и использовать его для культурных целей.

Насколько мы бедны автомобилями показывает такой факт, что несколько товарищей заявили: мы хотим чтобы во время карнавала (3 февраля был устроен автомобильный карнавал в городе) участники съезда могли проехать на автомобиле, так как многие из нас никогда еще не испытывали этого удовольствия. Такова действительность. Громадное большинство нашего населения еще ни разу не сидело в автомобиле.

Делегаты заявляли, что им автомобиль нужен „как воздух“, „без автомобиля они дальше жить не могут“. И это вполне понятно.

„Будет автомобиль — будут и дороги“. Автомобиль, несомненно, требует хороших дорог. Но все же съезд твердо решил приняться за улучшение дорог, не ожидая автомобиля, для чего, в первую очередь, указал на необходимость организации коллективов на селе.

Съезд постановил добиваться скорейшей постройки авто-завода с максимальным выпуском машин, а до выпуска новых — требовать ввоза подержанных, и призвал необходимым организовать союзное общество Автодор для большей согласованности всей работы в общесоюзном масштабе.

В деловой обстановке протекал всеукраинский съезд и, надо надеяться, что решения его послужат новым шагом в деле широкого развертывания деятельности общества.

Съездом был получен ряд приветствий от различных организаций и учреждений. Среди них особенно выделяется приветствие Всеукраинского Центрального Исполнительного Комитета, подписанное тов. Г. И. Петровским:

1-му всеукраинскому съезду Автодора. От имени ВУЦИК'а приветствую делегатов учредительного съезда помощи советской власти по автомобильному и дорожному строительству на Украине.

Прошу извинения, что лично не могу приветствовать съезд от имени ВУЦИК'а и сказать свое слово о продвижении общественности в деле организации помощи правительству по развитию авто- и дорожного строения. Из выступления т. Осинского и других товарищей на открытии съезда я вижу, что съезд понимает громадные задачи, стоящие перед ним и большую ответственность за проведение того дела, которое он предполагает шире и глубже организовать и развернуть.

С первого же заседания съезда Автодора выяснилось, какая глубокая разница в постановке автомобильного и дорожного строения в нашей стране и в европейских странах. Но если в стране, где господствует капитал, высоко поставленное дело культурного развития служит, главным образом, интересам эксплуататорских слоев населения, то в Советском союзе, где к делу общего культурного развития и социалистического строительства привлекаются громадные многомиллионные массы рабочих и крестьян, в тысячу раз больше нужны лучшие средства сообщения и передвижения. Сколько напряжения и тяжелого труда требуется для развития производительных сил, когда наше крестьянство, вследствие бездорожья, калечит людей, ломает свои телеги, теряет лишнее время, чтобы только добраться до города; можно сказать, что нам легче летать, чем ездить и ходить по нашему бездорожью. Автомобили и дороги нам нужны для успешного труда и победы его над капитализмом, невежеством, отсталостью.

Товарищи делегаты! Быстрее и дружнее беритесь за дело улучшения дорог в стране и авто-строительство! Это самая неотложная и главная задача, за осуществление которой вас никогда не забудут пролетарии и крестьянство.

Горячо приветствую делегатов 1-го всеукраинского съезда Автодора, а также организатора общества Автодор и основателя советского авто-строения — тов. Осинского. Всеми силами буду содействовать проведению в жизнь всех ваших практических предложений.

Да здравствует 1 всеукраинский съезд Автодора! Скорее и смелее за работу!

Г. Петровский“.

Тов. Петровский обещает полную поддержку всем практическим предложениям съезда. Надо надеяться, что горячий энтузиазм автодоровцев, при поддержке всей общественности и правительства, поможет скорее покончить с „грязевой блокадой“ — бездорожьем и получить советский автомобиль. Сейчас идет подготовка к всероссийскому съезду Автодора. Будем надеяться, что и всероссийский съезд пройдет не менее успешно, чем украинский.

В. Дмитриев



Вид Нью-Йорка со стороны моря (снято с гидроплана)

АВТОМОБИЛЬ В БЫТУ АМЕРИКАНЦЕВ

В НАСТОЯЩЕЕ время в С.-А.С.Ш. почти нет велосипедов. В очень редких случаях промелькнет, среди потока автомобилей, скромно прижимаясь к тротуарному бордюру, камню, мальчик—посылный телеграфной компании на велосипеде. Это один из последних велосипедистов.

Ко времени огромного распространения велосипедов, в конце прошлого и в начале настоящего столетия, С.-А.С.Ш. обладали скверными мостовыми в городах и совсем плохими дорогами в самой стране.

Пропаганда лиги велосипедистов о необходимости иметь хорошие дороги, кроме организации трех железнодорожных поездов, курсировавших по штатам и демонстрировавших приемы дорожного строительства с применением машин,—ничего реального дать не могла.

В 1903 году создается „Национальная ассоциация хороших дорог“, которая вела пропаганду среди населения, а также обрабатывала общественное мнение парламентских деятелей в Вашингтоне в сторону необходимости иметь дороги, соответствующие новой механической повозке — автомобилю.

Так же, как и пропаганда велосипедистов, деятельность этого общества была бы безуспешной, если бы оно не имело реальной экономической базы в виде бурно возрастающего автомобильного движения.

Действительным строителем американских дорог явился автомобиль.

К концу 1927 года по С.-А.С.Ш. было в движении свыше 23 миллионов автомобилей; к концу 1928 года, по примерным подсчетам, количество

автомобилей превышает 25 миллионов. Ученым исследователям кажется, что страна вскоре достигнет предела автомобильного насыщения.

По воскресным и субботним дням у перевоза через р. Гудзон стоят в несколько рядов колонны автомобилей длиной в 10—15 километров, ожидающих своей очереди на перевоз для того, чтобы выехать за пределы Нью-Йорка.

Строительство мостов через Гудзон, тоннелей под реками, двухэтажных улиц с транзитным и местным авто-движением не может поспеть за развитием автомобилизма и, подчас, лучше оставить свой автомобиль, после воскресной прогулки, в загородном гараже и отправиться в город по подземке, нежели дожидаться своей очереди перевоза в автомобильном „хвосте“.

В Нью-Йорке на 7 миллионов жителей „только“ 800 тысяч автомобилей; в Лос-Анжелосе, находящемся на другой стороне континента у Тихого океана, на 1½ миллиона жителей — 1 миллион автомобилей.

Муниципалитет Нью-Йорка, в поисках путей для лавины автомобилей, строит специальную эстакаду над берегом Гудзона.

В 1927 году автомобили сожгли около 11 миллиардов галлонов горючего (американский галлон равен 5,75 литра). Почти во всех Штатах в цену галлона бензина от 18 до 23 центов (36—45 коп.) включен целевой налог на дорожное дело в количестве от 2 до 5 центов.

Автомобили применяются в настоящее время во всех отраслях народного хозяйства С.-А.С.Ш. Здесь можно видеть огромные цистерны молока, перевозимые на автомобилях (90% молока, потребляемого городами С.-А.С.Ш., доставляется на