

Журнал "За рулем"

№09, 1928

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "За рулем": №09, 1928 / – М.: Книга по Требованию, 2021. – 50 с.

ISBN 978-5-458-59665-7

"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 978-5-458-59665-7

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

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.

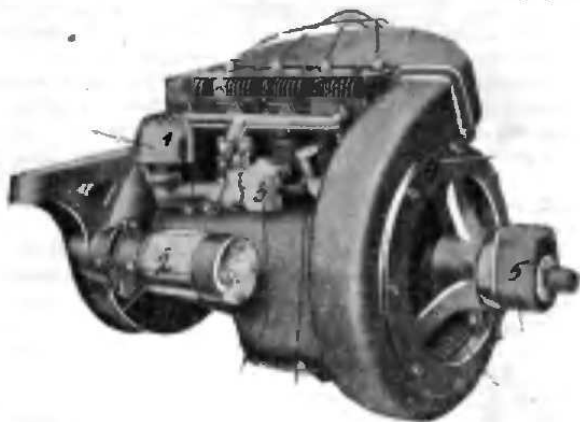
ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА В БЕРЛИНЕ



Цилиндрический кузов „Рембрандт“ на шасси „Ханва-Ллойд“

8 НОЯБРЯ этого года, впервые после шестнадцатилетнего перерыва, в Берлине открылась интернациональная автомобильная выставка.

На выставке представлено 600 немецких и иностранных фирм. Легковые машины выставляют — 62, грузовые — 34, и мотоциклы — 49 фирм.



Двигатель фургона „Феномен“ с воздушным охлаждением под давлением: 1. воздушный фильтр „Паллас“, 2. стартер, 3. карбюратор „Солекс“, 4. вентилятор, 5. динамо

Чтобы судить о размерах выставки достаточно отметить, что она занимает площадь в 50 тыс. м.², из которых под экспонаты занято 22 тыс.

На выставке ярко отразились тенденции автостроения 1928 и наступающего 1929 года.

Шестицилиндровые двигатели, правда, представленные в значительном количестве, — уступили много места более современным 8-цилиндровым не только в самых мощных моделях, но и в средних.

Попрежнему характерны широкие рамы низкого типа с глубоко лежащим центром тяжести.

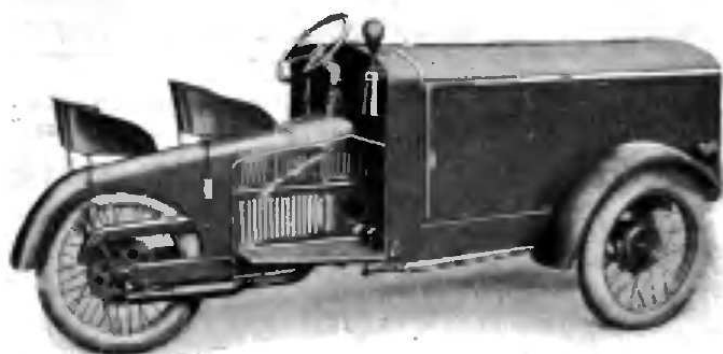
Распространены многоосные мощные автобусы с приводом на несколько осей, в том числе и на переднюю. Все больше грузовиков с дизель-моторами. Много автомобилей со стальным кузовом, с унитарными коробками скоростей, с серво-тормозами на 4 колеса, с центральной автоматической смазкой под давлением, с воздушными фильтрами и т. п.

Среди мотоциклов доминирует класс до 200 см.³, в связи с освобождением в Германии мотоциклов до этой мощности от налогов и обязательного разрешения на езду.

В группе мощных 8-цилиндровых легковых автомобилей, которых на выставке не мало, выделяется красотой и строгостью линий 18/80-сильный автомобиль „Мерседес-Бенц“, новая модель „460“. Как и большинство других крупных машин, автомобиль этот снабжен центральным смазочным аппаратом, серво-тормозом на 4 колеса, масляными амортизаторами двойного действия



Громкоговорительная установка „Сименс-Шуккерт“ на шасси Круппа



Легкий авто-фургончик „Дера“

и пр. Благодаря тщательно отбалансированным вращающимся частям, ход автомобиля исключительно ровен.

Фирма „Н. А. Г.—Протос“ в этом году показала две свои новые модели—12/60 л. с., 3-литровую и 14/70 л. с., 3,6 литр., с автоматическим сцеплением. Благодаря этому автомату исключается надобность во включении сцепления при начале езды и выключении при остановках. Все управление сцеплением производится газовой педалью; остальное делает автомат, состоящий из сцепления, связанного с шестью центробежными грузиками, действующими на шесть рычажков. Благодаря действию этого автомата при определенной скорости сцепление выключается и получается свободный ход автомобиля, подобно свободному ходу велосипеда. Это сильно понижает расход горючего. Эластичность хода увеличивается.

Очень интересен автомобиль „Рер“.

Для этого автомобиля характерна исключительно низкая посадка и очень малый вес. При мощности в 9/50 л. с.—вес не превосходит 960 кг. (шасси с кароссерией). Благодаря этому невелик расход горючего—12 литров на 100 км. Двигатель 8-цилиндровый, с унитарной коробкой скоростей, очень эластичный (на 4-й скорости допускается езда даже с такой скоростью, как 4—5 км. в час).

Задняя ось—качающегося типа, подразделенная на две половины—соединена с жестко прикрепленным к раме дифференциалом с помощью карданов.

Благодаря такой конструкции вес необремененных частей сведен до минимума. Из этих же соображений в автомобиле „Рер“ фактически отсутствует передняя ось. Колеса поддерживаются двумя поперечными рессорами.

В результате своеобразности этих деталей автомобиль передвигается по канкудным дорогам на любой

скорости, без неприятных воздействий на пассажиров (отсутствует тряска).

Фирма „Ханза Ллойд“ представлена автобусом с кузовом своеобразной конструкции. Как видно из рисунка, этот кузов—цилиндрической формы, сделанный целиком из металла. Такая форма кузова значительно облегчает профиль балок и уменьшает вес. Сопротивление воздуха при движении по сравнению с обычными кузовами меньше.

Выставленный грузовик „Круп-Минимакс“ служит специально спасательным целям, главным образом, при несчастных случаях с аэропланами. В связи с частыми случаями пожаров при несчастных с аэропла-

нами, главное внимание уделено их гашению. При наличии горящего бензина гашение производится специальным пенным составом „минимакс“. На шасси установлены два агрегата для образования и выбрасывания пены с запасом порошка, достаточного для получения 40 тыс.

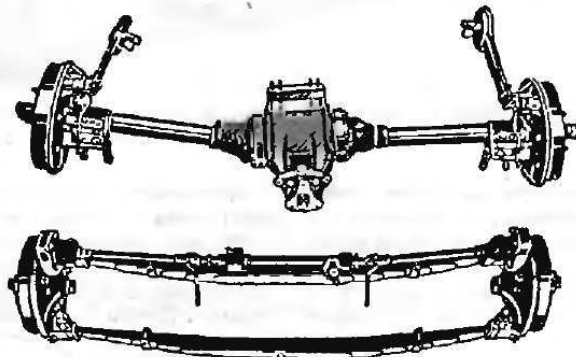
литров пены. На всякий случай имеется и резервуар для воды, емкостью в 1.600 литров. Монтированный на шасси пожарный насос подает воду для образования пены, а также для непосредственного тушения и для наполнения резервуара. Тут же имеются и все необходимые для оказания первой помощи спасательные приборы,—газовые маски, кислородный оживляющий аппарат, аптечки и пр.

Развиваемая скорость доходит до 50 км. в час. Шасси 3-тонное, трехосное, с червячной передачей на две задние оси.

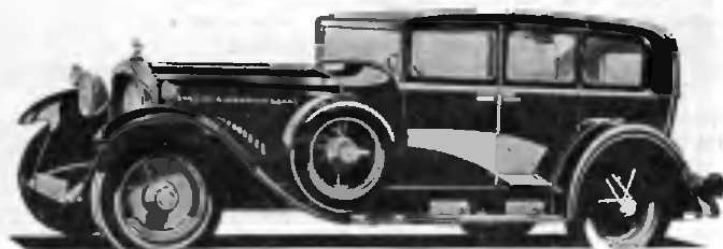
Громкоговорительная установка фирмы „Симеис Шуккерт“ на шасси Круппа содержит все необходимое для передачи речи оратора или музыкальных номеров массовому собранию.

Ток для питания усилительных ламп получается от двигателя автомобиля, благодаря чему автомобиль не стеснен в сфере своей деятельности.

Из авто-фургонов очень удачен в конструктивном отношении фургон „Феномен“. Двигатель этого фургона, с воздушным охлаждением, работает под давлением, что обеспечивает одинаково хорошую работу зимой и летом. При



Задняя и передняя оси автомобиля „Рер“



18/80-сильный „Мерседес-Бенц“ последней модели

воздушным охлаждением вообще не опасно замерзание зимой за ночь оставленной в радиаторе воды; охлаждение под давлением обеспечивает интенсивность действия. Этот фургон получил в Германии большое распространение.

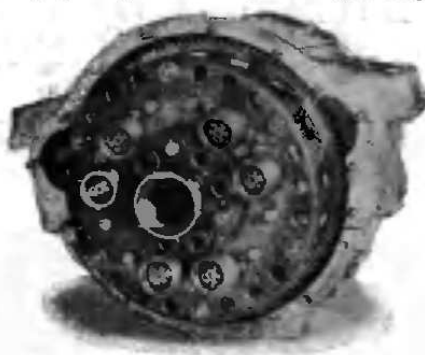
Среди мелких фургончиков очень хорошее впечатление производит новый трехколесный „Дерад“ с двумя, расположенными в одной линии, сиденьями. Двигатель обычного мотоциклетного типа 500 см³, 1,9 налоговых сил при 12 тормозных. Сцепление — со стальными дисками. Тормоза на всех колесах; ручной тормоз на заднее ко-

лесо и ножной тормоз одновременно действующий на два передних колеса.

Недостаток места не позволяет остановиться более подробно на всем выставленном.

В коротком очерке нельзя охватить экспонаты всех 600 фирм, участвующих на выставке.

Пришлось ограничиться только несколькими наиболее интересными и важными новинками, не останавливаясь на многом интересном, в том числе и на всевозможных усовершенствованиях различных, ранее существовавших типов.



Автоматическое сцепление автомобиля „Н.А.Г.—Протос“

ДОРОГИ И АВТОМОБИЛИ ВО ВСЕМ МИРЕ

♦ Английский гонщик Малькольм Кемпбелл, рекорд скорости которого побит Рей Кнчем (см. журнал „За Рулем“ № 7, стр. 29) вылетел на специально купленном аэроплане в Африку с тем, чтобы отыскать в Сахаре подходящее место для установления нового мирового рекорда скорости на автомобиле.

♦ В Швеции в настоящий момент находятся в эксплуатации шесть тысяч казенных автобусов, которые работают на 160 линиях. Длина автобусных линий — 50 тысяч километров — превышает в три раза длину всей шведской железнодорожной сети.

♦ По последним подсчетам северо-американской торговой палаты число автомашин, находящихся в обращении на всем земном шаре, к концу июня этого года превышало 31 миллион. Таким образом получается, что на каждые 64 жителя нашей планеты приходится 1 автомобиль.

♦ В 1927 году 237 железнодорожных обществ в С. А. С.-Ш. заменили, на протяжении 48 тысяч километров, пассажирское железнодорожное движение — автобусным сообщением.

♦ В Германии организовано „Общество по изучению финансирования строительства дорог“. Организатором о-ва является специальное объединение, во главе которого стоит „Государственное кредитное о-во“. В этом объединении принимают участие банки, представители промышленных, сельскохозяйственных, профессиональных и коммунальных кругов. При совместной работе с уже существующим „Обществом по изучению строительства автомобильных дорог“ (имеющим больше технический, нежели финансовый уклон) и „Союзом прусских провинций“, а также германскими окружными ландтагами, — новое общество имеет целью изучение вопроса по изысканию средств на чрезвычайные расходы по перестройке новых дорог. Технические проблемы и вопросы, связанные с выбором направления дорог, не входят в задачи Общества.

♦ На улицах городов Англии за последние 10 лет произошло 864.000 несчастных случаев, которые повлекли за собой 33.000 смертей.

♦ Всеамериканский автоклуб опубликовал результаты сверхрекордного заезда Вэд Мортонна на обыкновенной стандартной машинке Обурн, № 115. Достигнутые на этой машинке результаты побили не только все предыдущие рекорды (на стандартных машинках) на 8,16, 80, 160, 804, 1.610 и 3.220 километров, но также и рекорды по времени на 1, 2, 3, 6, 12 и 24 часа:

Средняя часовая скорости:		
8 км	.....	137,60 км
16 "	.....	138,19 "
80 "	.....	138,61 "
160 "	.....	138,84 "
804 "	.....	136,07 "
1610 "	.....	136,51 "
3220 "	.....	136,30 "
1 час	.....	138,35 "
3 часа	.....	136,20 "
6 часов	.....	136,12 "
12 часов	.....	136,57 "
24 часа	.....	136,37 "

♦ В С. А. С. Ш. занято в автомобильной промышленности 4.000.000 рабочих. Так как в этом году будет выпущено 4.000.000 автомобилей, то на каждого рабочего приходится по одному автомобилю.

♦ Американский гонщик Уиллис установил новый мировой рекорд для 250 см. мотоциклов на 100 миль — 59 мин. 47 сек. (средняя скорость — 161,5 км).

♦ В Бостоне на 800.000 жителей приходится 102.000 пассажирских автомобилей и 15.000 грузовиков. Такое количество автомашин вызвало резкие перемены в жизни города. Ряд слишком узких улиц, неудовлетворяющих потребностям современного автомобильного движения, совершенно опустел. Цена земельных участков и домов на этих улицах резко упала.

♦ В 1927 году длина дорог, по которым ездили в Америке автобусы, составляла 1.023.330 км, в то время как американские железные дороги и трамваи проходят всего 478.320 км.

♦ На октябрьской международной конференции в Лондоне по вопросам „мировой энергии“ принято предложение германской секции о выработке к 1930 году единого мирового стандарта горючего для автомашин.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ В СТАРОЙ РОССИИ И СССР



Мото-пробег Москва — Петербург в 1906 г.

Перед началом пробега

ИСТОРИЧЕСКОЙ датой начала механического спорта является у нас 11 октября 1898 г. В этот день в Петербурге состоялось первое соревнование на механических экипажах с бензиновым двигателем.

По старой русской пословице — „первый блин комом“, это соревнование прошло отчасти „комом“, и только благодаря громадной настойчивости участников оно было осуществлено.

Первоначально соревнование было назначено на 4 октября, но из-за организационных неувязок было перенесено на 11 октября. За это время выпал снег и установилась санная дорога, поэтому соревнование происходило в тяжелых условиях для машин того времени.

В виду этих условий из четырнадцати записавшихся участников на старт явилось только семь: шесть трехколесных экипажей и один четырехколесный фирмы „Бенц“ 6,5 л. с.

Соревнование происходило между станцией Александровской и Стрельной.

Результаты этого исторического соревнования были следующие: 1. Беляев — средняя часовая скорость 29,4 км., 2. Мерль — 25,8 км., 3. Степанов — 25,2 км., 4. Шнейдеров — 22,2 км., и 5. Шпан, шедший вне конкурса — 20,8 км. Люде и Мазы дистанции не окончили.

Несмотря на незначительную, по сравнению с современной, скорость, первое соревнование не обошлось без несчастного случая для участников. Люде выбыл из соревнования из-за столкновения с повозкой, а Мазы, по сообщению прессы того времени, „оставил состязание вследствие выпавшего винтика, необходимого для действия мотора“. Эта первая неудача для Мазы не помешала ему впоследствии быть одним из лучших спортсменов по механическому спорту и победителем на ряде соревнований того времени.

Несмотря на скромное проведение соревнования, оно уже носило международный характер,

так как один из участников, Альфонс Мерль, прибыл на соревнование специально из Парижа.

Это первое испытание, несомненно, имело большое значение в деле развития механического спорта и распространения механических экипажей в России.

Пресса того времени в отчетах о первом испытании механических экипажей делала такое заключение: „Этот первый опыт убедил присутствовавших при соревновании, что наши дороги даже зимой вполне пригодны для езды по ним автомобилей как легких, не тяжелее шестипудовых (трехколесных), так и тяжелых, свыше 50 пуд. (четыреколесных)“.

Первое соревнование на Западе было в 1894 г., а у нас в 1898 г.; мы отстали только на четыре года.

Успехи первого соревнования и необходимость агитации за распространение автомобиля побудили сторонников авто-мото-транспорта расширить круг своей деятельности.

В 1899 году состоялось соревнование уже по маршруту Москва — Петербург (20 июня). Записалось шесть участников, и среди участвовавших машин мы видим уже более интересные модели. Таковы: двухместный четырехколесный автомобиль Трубецкого, шестиместный четырехколесный Герца в 8 л. с., двухместный четырехколесный автомобиль в 8 л. с. — Комбера (из Парижа), трехколесные машины в $1\frac{3}{4}$ л. с. — Мазы, Шнейдерова и Абрикосова. Победителем соревнования был Мазы, на трехколеске „Клеман“, время — 26 час. 57 мин., при средней часовой скорости около 30 км., вторым был Трубецкой — 42 часа 59 мин., и третьим Абрикосов — 42 часа 23 мин., лишенный второго места за то, что он под Петербургом сократил свой путь.

В том же году в районе Лигово разыгрывается соревнование на 120 км., в котором из 11 участников 4 выбыло из соревнования за неисправностью машин. Небезынтересно будет перечислить



Один из предков современного автомобиля

здесь время окончания дистанции, отошедшее в область истории: 1. Мазин — 2 час. 43 мин. 38 сек., 2. Кушель — 2 час. 50 мин. 12 сек., 3. Мерель — 3 час. 27 мин. 02 сек., и т. д.

В 1900 году устраивается второе большое соревнование по маршруту Москва — Петербург. На этот раз количество участников было небольшое. Из трех участников (Дешан, Мазин и Генрик) дистанцию оканчивает только один Дешан, улучшая одновременно время на эту дистанцию, по сравнению с первым пробегом, на 34 минуты, пройдя всю дистанцию в 26 час. 23 мин. 2 июля того же года в Петербурге устраивается первое техническое испытание на подъем и спуск.

Это соревнование было устроено спортивным журналом „Самолет“ на шоссе — из Красного села в Стрельну, на дистанцию 1,8 км., при высоте подъема — 72 м.

С этого года соревнования и испытания на экипажах с бензиновыми двигателями стали развлекаться в различных пунктах России. Потребность и спрос на автомобили и мотоциклы значительно увеличиваются.

В 1906 г. проводится соревнование на мотоциклах, близких по своей конструкции к современным мотоциклам, по маршруту Москва — Петербург, которое выигрывает Синицын.

В 1907 году организуется большое скоростное соревнование автомобилей по маршруту Москва — Петербург, с участием иностранцев. В соревновании приняло участие 26 машин, окончено испытание 14. Это соревнование служит наглядным примером достижений автомобильной техники и строительства автомашин. В 1900 году на бензиновом механическом экипаже было потрачено на прохождение этой дистанции 26 час. 23 мин., а через 7 лет — только 9 час. 22 мин., со средней часовой скоростью 82,8 км., т. е. почти в три раза быстрее. Победителем был Дюрер на автомобиле „Лоррен-Дитрих“.

В 1908 году устраивается второе соревнование по маршруту Петербург — Москва. Время, потраченное на прохождение всего маршрута, понижается до 8 час. 30 мин. 30 сек. Средняя скорость —

20 км. в час, победитель — Геммери, на машине „Бенц“.

В 1909 году разыгрывается первое международное дорожное испытание автомобилей по маршруту Петербург — Псков — Рига — Петербург, общим расстоянием в 1.320 км.; участвовало 19 автомобилей. Лучшие места занимают Дюрер на машине „Мерседес“ и автомобиль военного ведомства „Бенц“.

В 1910 году — международное соревнование автомобилей по маршруту Петербург — Киев — Москва — Петербург. Участвовало 46 автомобилей; лучшее место занимает Пеге на автомобиле „Мерседес“.

В 1911 году состоялись три больших пробега: Петербург — Севастополь, при участии 57 машин, кавказское соревнование в горных условиях, по маршруту Новороссийск — Гагры, при 29 участниках (лучшие результаты — Коловрат, на машине „Лаурин-Клемент“), и первый пробег грузовых и санитарных автомобилей военного ведомства по маршруту Петербург — Москва — Петербург — Нарва — Петербург. В пробегах принимали участие 14 грузовых, 2 санитарных и 2 легковых автомобиля.

В 1912 году состоялись также три пробега: Петербург — Ревель — Рига — Варшава — Киев — Москва (лучшие результаты — Шорыгин, на автомобиле „Лорелей“), испытание-пробег легковых автомобилей военного ведомства по маршруту Петербург — Псков — Двинск — Вильна — Ковно — Гродно — Барановичи — Минск — Смоленск — Москва — Петербург (3412 км.) при участии 40 автомобилей, и второй пробег грузовых автомобилей военного ведомства по двум маршрутам: для



Состязания 1899 г. Москва — Петербург. Мотоциклист (Мазин) на Ходыкинском ипподроме (Со старинной открытки)

грузовых автомобилей до 3 тонн, по маршруту Петербург—Москва—Малый Ярославль—Рославль—Брянск—Орел—Тула—Москва—Петербург (2.772 км.), и для 4-тонных грузовиков: Петербург—Москва—Серпухов—Тула—Орел—Москва—Петербург (2.450 км.). Участвовало в пробеге 54 машины.

В 1913 году состоялся первый всероссийский звездный пробег с финишем в Москве. Пробег проходил по 11 маршрутам из городов: Риги, Варшавы, Киева, Кишинева, Ялты, Ставрополя, Саратова, Самары, Екатеринбурга, Гельсингфорса. В пробеге участвовало 20 мотоциклов и 34 автомобиля; в виду трудности пути окончило пробег 11 мотоциклов—550/0 и 25 автомобилей, т.е. 730/0.

Вторым соревнованием в том же году был круговой пробег Одесса—Екатеринослав—Одесса. Участвовало 32 автомобиля. Кроме того, состоялся международный пробег по маршруту Москва—Париж, организованный Московским автомобильным обществом.

Намеченному к проведению в 1914 году интересному автомобильному пробегу Москва—Тифлис—Батум—Крым—Одесса, и международному звездному пробегу из всех стран Европы в Москву, вследствие начавшейся империалистической войны не суждено было осуществиться. В этом году с 29 мая по 1 июля было проведено только соревнование мотоциклистов по маршруту Москва—Петербург—Москва на 1.560 км. Этот пробег для мотоциклистов дореволюционной России является самым большим как по дистанции, так и по достижениям. Задачей пробега было выявить динамику мотоцикла и его прочность, с чем участники вполне справились. Из 43 записавшихся на старт вышло 37. Окончило дистанцию в норму (84 часа)—16 участников. Сверх нормы—3. Исключено за неисправностью—3. Не закончило пробега—15.

Лучшим по динамике был Топокиев (Кремлев) на „Индiane“—7 л. с.—38 час. 50 мин. Его время при данных условиях не побито еще и по сию пору.

Империалистическая и затем гражданская войны надолго приостановили дальнейшее развитие механического спорта. Весь актив спортивного движения первоначально был брошен в котел империалистической войны, а затем с оружием в руках укреплял завоевания Октября. Период 1914—1922 гг. был „мертвым“ периодом в истории механического спорта.

Виднейшим достижением дореволюционной России на один километр является достижение Херлера—16 секунд, полученное им в 1913 году на автомобиле „Бенц“, и не побитое до сих пор.

* * *

В Советском Союзе механический спорт начал развиваться с мелкого механического транспорта—мотоцикла. Московское об-во мотоциклистов и велосипедистов вскоре после Октябрьской рево-



Один из первых автомобилей появившихся в России—одноцилиндровая машина с аккумуляторами

люции начало свою деятельность и было одной из крупнейших спортивных организаций того времени. Из целого ряда устроенных этим обществом соревнований, имеющих местное значение, следует отметить соревнование мотоциклов по маршруту Москва—Клин—Москва (около 150 км.) 1920 года и Москва—В. Волочек—Москва—1923 года.

Пионером в автомобильном спорте является Ленинград. В 1922 году в Ленинграде были устроены первые советские автомобильные соревнования по кольцу Сергиево—Лыгово—Красное—Детское—Гатчино—Красное—Сергиево (2 круга по 80 км.) и соревнование по маршруту Ленинград—Псков—Ленинград на дистанцию 550 км.

Победителями первого соревнования были Иванов („Бенц“) и Татарников („Санбим“).

В том же году в Ленинграде были проведены три соревнования в условиях зимних дорог для автомобилей и автосаней по маршруту Ленинград—Кронштадт—Ленинград, на 1 и 3 километра.

В 1923 г. в Москве открывается первый „Московский автомобильный клуб“, а за ним открывается целая сеть автомобильных клубов по Советскому Союзу. С этого момента начинается новая эпоха для механического спорта.

Вместо устройства скоростных соревнований на специально построенных и никому ненужных в эксплуатационном отношении двухсотсильных автомобилях, стали устраивать испытания автомобилей серийного типа, находящихся в повседневной эксплуатации, на технические задания и скорости.

Каждое такое соревнование является для автомобилей серийного типа общественным лабораторным испытанием в условиях постоянной нормальной работы.

С восстановлением экономической мощи Советского Союза и начавшимся ввозом новых иностранных автомобилей, часто совершенно новых, неизвестных нам фирм, на очередь стал вопрос о необходимости самого серьезного и детального ознакомления с продукцией современного Запада в области автомашин, параллельно выясняя практические эксплуатационные нормы и технически оценивая качество

продукции. Для этой цели были организованы два больших дорожных испытания, в которых принял участие ряд иностранных фирм на машинах серийного типа.

Первый пробег был организован в 1923 году по маршруту для легковых автомобилей: Москва — Южнов — Смоленск — Витебск — Псков — Ленинград — Новгород — Тверь — Москва, общим расстоянием около 2.000 км., для грузовых автомобилей по маршруту Москва — Тверь — Вышний-Волочек — Тверь — Москва, расстоянием около 670 км., и мотоциклов: Москва — Ленинград — Москва, расстоянием около 1.400 км.

Целью пробегов было определить прочность и выносливость, экономичность и проходимость участвующих в пробеге машин. Попутно с этим было определено состояние современных дорог и пригодность их для автомобильного транспорта.

В этом пробеге участников было 51 на легковых автомобилях, 15 на грузовых и 42 на мотоциклах, при чем, за исключением мотоциклов, в большинстве были представители иностранных фирм.

В результате пробега органы, возглавляющие автомобильное дело в СССР, получили богатый материал для сравнения различных марок и типов новых и старых автомобилей между собой. Сравнение наглядно показало невыгодность эксплуатации старых машин и необходимость замены большей части автотранспорта республики новыми, экономически выгодными машинами.

Второй пробег состоялся в 1925 году по маршрутам для легковых автомобилей: Ленинград — Москва — Тула — Орел — Курск — Харьков — Артемовск — Ростов — Тихорецкая — Армавир — Пятигорск — Владикавказ — Тифлис — Москва, общим протяжением в 4.984 км., из которых 2.170 км. шоссейных дорог, 2.390 км. грунтовых и 424 км. горного шоссе; для грузовых автомобилей пробег был по маршруту Ленинград — Москва — Тула — Орел — Курск — Москва, расстоянием 1.724 км., и мотоциклов — Москва — Харьков — Москва, 1.456 км.

Как по количеству участников, так и по длине маршрута пробег 1925 года превзошел все пробеги, бывшие когда-либо в России. Для участия в этом пробеге прибыли все лучшие и крупные фирмы не только Европы, но и Америки. Участвовало в этом пробеге 81 легковой автомобиль, 43 грузовых и 28 мотоциклов. Результаты этого пробега дали еще более ценные материалы.

Кроме этих двух крупных пробегов, имеющих международное значение, в Москве, Ленинграде, Ростове, Харькове,

Одессе и на Кавказе был проведен ряд местных соревнований и пробегов.

Ежегодным смотром достижений в области мотоциклетного спорта служат соревнования республиканского и всесоюзного масштаба. В 1920 г. первенство РСФСР было разыграно в Москве, в 1921 г. — в Туле, в 1922 г. — в Туле, в 1923 г. — в Москве, в 1924 г. — первенство СССР в Москве, в 1925 г. — первенство РСФСР в Ленинграде, в 1926 г. — первенство не разыграно, в 1927 г. — первенство РСФСР в Москве, и в 1928 г. — спартакиада в Москве.

Помимо соревнований, испытаний и пробегов, имеющих местное и всесоюзное значение, советскими мотоциклистами был совершен ряд международных пробегов, а именно: Москва — Лондон — Москва, Москва — Лейпциг — Москва, Москва — Париж — Москва, и Москва — Вена — Москва. Эти пробеги имели громадное значение, во первых, как агитации за советский механический спорт, и во вторых — в деле объединения с зарубежными спортивными рабочими организациями Запада.

Советские спортивные общественные организации, по сравнению с подобными организациями до революции, носившими часто названия „императорских автомобильных“ клубов, отличаются резко тем, что они доступны самым широким кругам населения, в то время как дореволюционные были доступны только небольшому кругу зажиточного „света“. Затем советские общественные организации не зависят материально от автомобильных фирм, что имеет место на Западе. Эти два фактора дают возможность общественным организациям вести механический спорт по верному пути выбора машин, наиболее подходящих для работы в дорожных условиях СССР и развития автомобильного и мотоциклетного транспорта и спорта.

В настоящее время существующая сеть автоклубов не может охватить всей массы, стремящейся к автомобильному и мотоциклетному делу и спорту. Соединением об-ва „Автодор“ этот недостаток будет устранен.

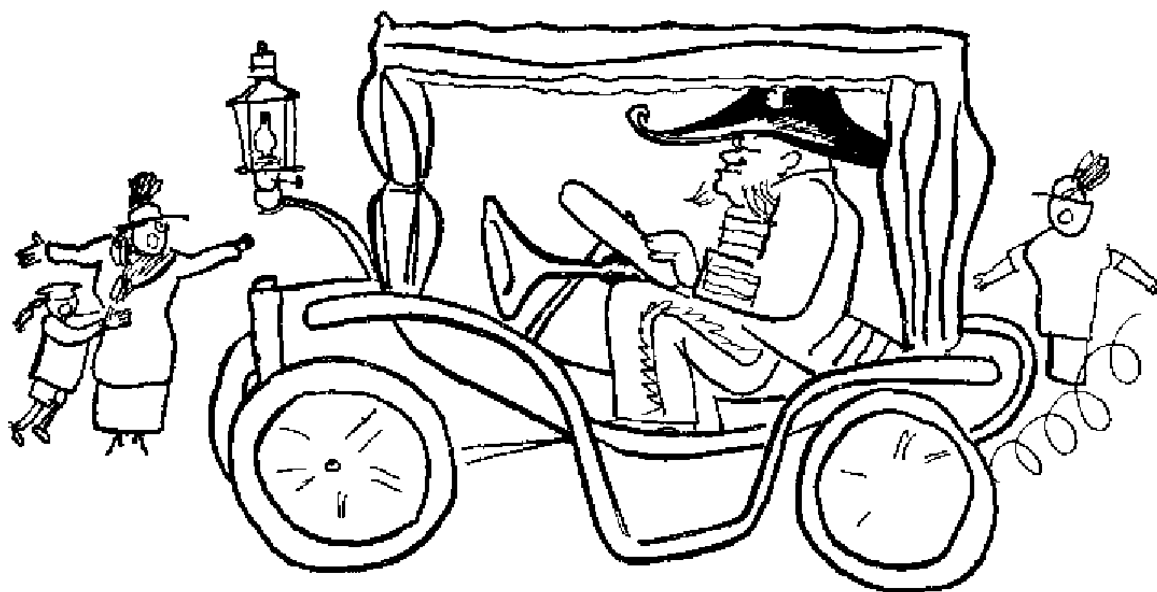
В настоящее время существующая сеть автоклубов не может охватить всей массы, стремящейся к автомобильному и мотоциклетному делу и спорту. Соединением об-ва „Автодор“ этот недостаток будет устранен.

Подводя итог тридцатилетнему развитию механического спорта, следует сделать вывод, что, несмотря на тяжелые экономические и дорожные условия, этот вид спорта значительно вырос, окреп и уже внедрился в широкие массы. В наш век машины ему предстоит большая будущность, и перед общественными организациями стоит важная задача — сделать механический спорт доступным для широких масс Советского Союза.



Общий вид современной гоночной машины

АВТО-ЮБИЛЕЙ



В необычном экипаже едет обер-камергер

Московский автоклуб отмечает 1908-й год датой, когда в России (в Петербурге) впервые, в алячтсальном количестве, появились автомобили. Таким образом, в текущем году отмечается 25-летие русского автомобилостроения.

1

ДОЧИТАВ до самой точки
Эти простенькие строчки,
Я подумал, глядя вспять —
— Разве только 25?

Ох, ко надо ли прибавить?
И немедленно представить
Попытался наяву
Бесшаферную Москву:
На ские сусальный аршинок
Толпы нянек,
Тоших Ванек,
На губах ленивый чмок
И не смог!



представить попытался бесшаферную Москву

2

В ПРОЧЕМ, против точной даты
На поспоришь никогда ты.
Значит: трубы и елей.
Значит: правим юбилей.

Проследим за четверть века,
Как в сознание человека
И всеневный обиход
Врос нескладный самоход.
Как он делался складнее,
И моднее,
И роднее —
Так что жизни без авто
Не представишь ни за что

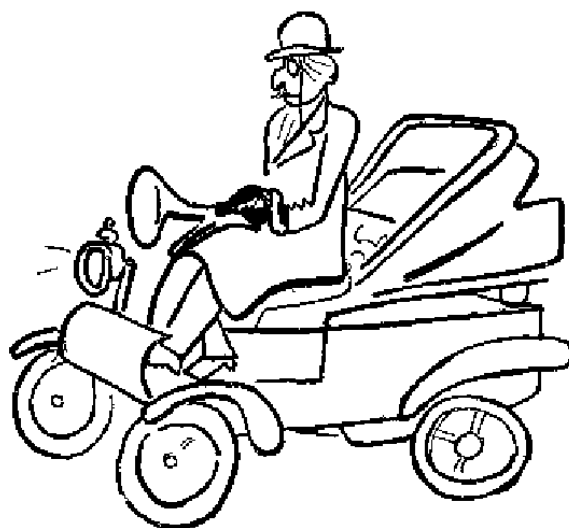
3

В ДЕВЯТЬСОТ, выходит, третьем
(Вот бы нынче посмотреть им!)
Шел, людей вгоняя в раж,
Безлошадный экипаж.

Вдоль по Невскому шпалеры:
Графы... Князья... Кавалеры...
Куаффер мосье Раймонд...
Баронессы... Весь бомонд!
И в еногах, и в киюмаже
В необычном экипаже
Едет, к ужасу мегер,
Скажем, обер-камергер.
Вонь бензина... Хрип машины.
Полуметровые шины...
Смесь Парижа и Твери...
Мимо, чорт передери!

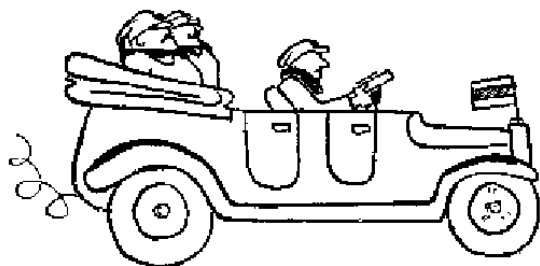
ДЕВЯТЬСОТ идет девятый.
„Гугеноты“ с „Травнотой“.
У Большого — из машин —
Шевнет и креп-де-шан.

Рябушинского жуанка —
(Три оптовых магазина!),
Солодовниковский тесть
(Уж не три, а тридцать шесть!)
Дочь заводчика с Ижоры.
Ухажеры —
Вояжеры.
Лезут „Бенцес“ на „Фнат“...
Словом, буржуазия!
Ишь, Европа, как картечью,
Жарит по Замоскворечью —
По нему,
По самому...
Мимо! Мимо! Ни к чему



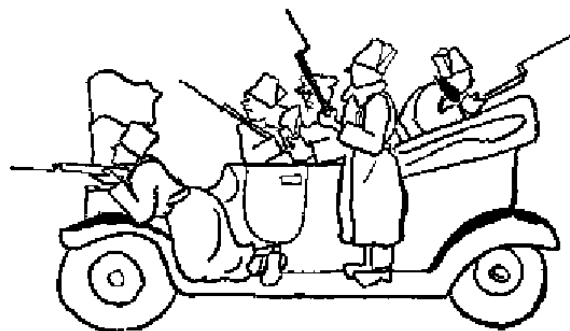
шел людей вояжа в рож безлошадный экипаж

ДЕВЯТЬСОТ пятнадцать. Лето.
Что ни шаг, то эполета.
Что ни „Бенц“, то лейб-улан
Рра-та-пан!
Рра-та-пан!
От купечества —
Куда там!



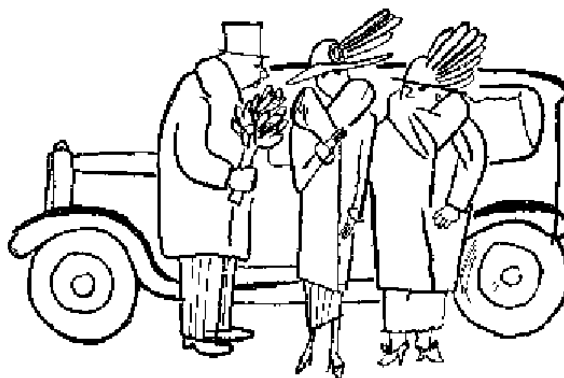
на военный корм взяты „Бенцы“ ...

Для отечества,
Солдатам
На военный корм
Взяты „Бенцы“ задарма.
Впрочем, фронт обездорожен...
— Как вас там? Поручик Рожи!
Не гонять же на ура ж!
Отведите в мой гараж!
Потяните, ротмистр Бальшин
На сиденья генеральшин
Не остался ли баул?
Мимо! Мимо! Кар-пул!



ощетинивши штъ ки

ДЕВЯТЬСОТ семнадцать. Эва
И направо, и налево,
Ощетинивши штаны,
Бытюги-грузовики.
Нет шофера, есть шофер ли
Не глядели мы, а перли:
— Коли надо, так допрет...
Мимо! Мимо — и вперед!



Рябушинского жуанка

ДЕВЯТЬСОТ, так, двадцать пятый.
Перед каждой Центровой,
Перед каждым Главсуком —
У двери и под окном
(Уступать седой Европе ль?)
„Мерседес“, „Паккар“ и „Оппель“
Ну, а если зав не горд —
Старомодный
Голый
„Форд“.

Зав по делу... Зав без дела
Впрочем, мимо! Надоело!
Не сидеть же над одной
Оборотной стороной.



„зав по делу, зав без дела“

(А ля гер, ном а ля гер!)
И не пред я. И не зан я.
И без всякого тщеславья.
Но — на сердце неселей —
Поддержу я юбилей —
То есть выйду на Страстную
Стану этак одесную
Коммунального такси
И скажу ему: „Мерси“!
А потом шофер-молочник
Заведет со шелком счетчик
И — ура, хороший тон!
Мы не зря его долбили! —
Я свезу в автомобиле
Этот самый фельетон.
Слезу. Капляну с кокетством.

8
ПРЯМО к сути, не робей:
Разрешите — о себе и...
Я не обер-камергер
Я не банковский валютчик
Я не ротмистр и поручик

Спрячу
Сдачу
С двух рублей...

Потому что — всем по средствам
И при этом — юбилей!

ЗА РУЛЕМ ДОЛЖЕН ИМЕТЬ 100 000-НЫЙ ТИРАЖ

ЗА ПЕРВЫЕ 9 месяцев своего существования „За Рулем“ добился тиража в 40.000 экземпляров. Рекордная цифра не только для СССР, где автомобильные журналы расходились в количестве не больше трех-четырех тысяч, но даже и для Европы. Тем не менее, несмотря на столь большой тираж, анализ распределения журнала по районам показывает, что „За Рулем“ не охватил еще большой массы провинциальных читателей, интересующихся вопросами автомобилизма и дорожного строительства в Союзе. Почти 40% всего тиража расходуется в 5—6 крупнейших столичных городах. Примерно такое же количество расходуется в розничной продаже и лишь 20—25% падает на отдельных подписчиков провинции. Деревня „За Рулем“ еще мало знает, а кому же как не деревне в первую очередь нужен журнал, являющийся практическим руководством по улучшению дорог и уходу за ними.

Кроме того, необходимо отметить, что отделения и коллективы „Автодора“, к сожалению, до сего времени еще не раскачались и, за некоторыми исключениями, никакого участия в распространении „За Рулем“ не принимают.

Учитывая опыт текущего года, и то, что первые месяцы существования журнала „За Рулем“ совпали с организационным периодом Автодора на местах, редакция уверена, что в наступающем 1929 году все коллективы и отделения Автодора явятся главнейшими проводниками нашего журнала. Особенно остро стоит вопрос на Украине. От большинства отделений Украинтодора, несмотря на неоднократные попытки, не удалось даже добиться ответа на наши запросы. Также слабо дело на Урале.

Переходя с января на двухнедельный выпуск „За Рулем“, улучшая содержание журнала и технику печати, и снижая подписную плату, редакция ставит перед собой совершенно конкретно, с учетом всех возможностей, задачу — добиться в течение 1929 года тиража в 100.000 экземпляров.

С нового года в журнале вводится специальная страница, в которой будет помещаться цифровой материал о работе отделений и коллективов Автодора по распространению „За Рулем“. Мы надеемся, что объединенными усилиями редакции, коллективов Автодора на местах и наших активных подписчиков — сотысячный тираж „За Рулем“, согласно пожелания съезда, будет достигнут.

Одновременно с текущим номером журнала отделениям и коллективам „Автодора“ рассылаются инструктивные письма по проведению подписки на журнал. Тесная связь редакции „За Рулем“ с местами — одно из основных условий успеха журнала.

Итак, товарищи, за работу!