

ЗА РУЛЕМ

ЖЕНЩИНА ДОЛЖНА ЗАНЯТЬ
СВОЕ МЕСТО ЗА РУЛЕМ
ТРАНЗОРА И АВТОМОБИЛЯ



Женщина-машинистка колхоза имени Петровского в Московской области

ГРУЗОВИКИ

ОМНИБУСЫ

АВТОМОБИЛИ

для специальных целей



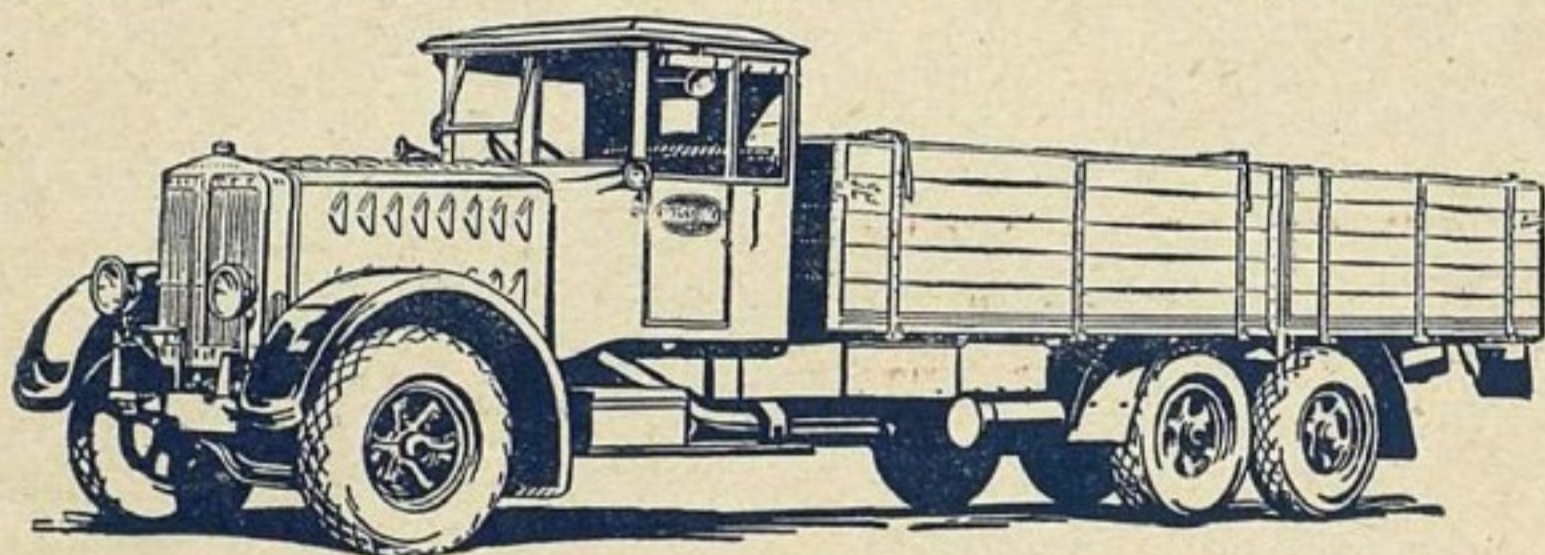
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

H. Büssing

A.-G.

BRAUNSCHWEIG

Германия



**ПРЕИМУЩЕСТВА
ПРИЖИМНОГО
РУЛЯ**

GAZDA

(мировой патент)

с успехом применяюще-
гося во многих странах:



- 1) Повышение безопасности едущего.
- 2) Максимальное удобство езды благодаря отсутствию утомительных толчков и вибрирований.
- 3) Непревзойденная прочность: пружинный руль не искривляется и не ломается даже при самых тяжелых падениях.
- 4) Легкая установка пружинного руля на каждом мотоцикле и велосипеде при применении уже имеющихся арматур (рычагов газового и для магнето, ручек и т. д.)

Прижимный руль GAZDA испытан
МОСКОВСКИМ АВТОМОБИЛЬНЫМ КЛУБОМ.

Проспекты бесплатно через един-
ственных фабрикантов для СССР.

«GAZDA-PATENT» Fabrications - G. m. b. H.
Berlin — Charlottenburg 4, Wilmersdorferstr. 85.



ПРОКЛАДКИ

МЕДНО-АСБЕСТОВЫЕ

всех форм и видов для автомоб., авиац., тракт. и пр. моторов
И. А. ЛЕВИН, Москва 6, Каретный ряд, 11. Тел. 1-94-40.

МОСКОВСКОЕ

Пром.-Кооп. Объединение

„АВТОПРОМТРАНС“

Садово-Каретная, 6.

Ремонт и восстановление авто-
мото-транспорта, авто-части и
принадлежности, дисковые коле-
са, изготовление и переделка колес к балонным
шинам, автогенная сварка, вулканизация
покрышек и камер.



ПОЛНЫЕ КОМПЛЕКТЫ ЖУРНАЛА

„ЗА РУЛЕМ“ ЗА 1928
ГОД
ИМЕЮТСЯ В ОГРАНИЧЕННОМ КОЛИЧЕСТВЕ

2 р. 25 к. ЦЕНА КОМПЛЕКТА
С ПЕРЕСЫЛКОЙ 2 р. 25 к.

ОТДЕЛЬНЫЕ НОМЕРА ЖУРНАЛА
с № 4 по 9-й высылаются за 30 коп.,

Заказы МОСКВА, Страстн. б. 11,
адресуйте: Акц. Изд. О-ву „ОГОНЕК“



ЗА РУЛЕМ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Браина, Н. Белева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина,
Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Презента, проф. Е. Чудакова

Второй год издания

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

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

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на год—4 р. 50 к., на
9 м.—3 р. 80 к., на 8 м.—3 р. 50 к., на
6 м.—2 р. 50 к., на 3 м.—1 р. 30 к., на
1 м.—50 к. За границу: на 12 м.—2 дол.
50 цент., на 6 м.—1 дол. 25 цент.

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

Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 18 (27)

СЕНТЯБРЬ

1929

Содержание:

Стр.

Д. Соловей—Социалистическое соревнование в работе Автодора 1

Н. Осинский—Положение в Америке 3

Инж. А. Назаренко—Как строить дороги в деревне 7

М. Рогов—Изучим американский опыт 10

Инж. М. Бергман—Куда поставить автомобиль? 12

И. Халепский—Автомобилизация страны требует технических кадров 14

На фронте автостроительства 15

М. Дьяков—II Всесоюзный пробег советских мотоциклов 16

Б. Дмитриев—Принцип свободного хода в автомобиле 18

В. Ильин—По Узбекистану на автомобиле 20

Инж. А. Бойков—Эксплуатационные данные глиссеров 22

По автодорогам Америки 24

Автодорожный экран 26

Мих. Презент—Еще одна крупная победа на автомобильном фронте 28

Глазом рабкора-автодорожца 29

А. Зотов—Отдайте рессору! 30

Д. СОЛОВЕЙ

СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЕ СОРЕВНОВАНИЕ В РАБОТЕ АВТОДОРА

„Наша задача теперь, когда социалистическое правительство у власти,—организовать соревнование“.

Н. ЛЕНИН

„На самом деле соревнование есть коммунистический метод строительства социализма на основе максимальной активности миллионных масс трудящихся“.

И. СТАЛИН

РОСТ автодорожной общественности, все больший количественный охват трудящихся города, а в последнее время и деревни, наконец, разнообразие форм деятельности местных организаций Автодора обязывают применить в программе текущих работ методы социалистического соревнования.

Успех социалистического соревнования автодорожских организаций обеспечен по соображениям такого порядка; а) местные организации Автодора во многих случаях и по различным видам своей работы уже проводили и в настоящее время проводят соревнование; б) в Автодоре, так же, как и в другой общественной организации, социалистическое соревнование возникает и развивается на самой благодарной почве — на основе добровольности и самодеятельности; в) идея и способы проведения социалистического соревнования возникают в местных организациях стихийно.

На ряду с проявлением энтузиазма трудящимися — членами Автодора, организациям, руководящим социалистическим соревнованием, необходимо добиться при этом максимального производственного эффекта. По нашему мнению наступило время для изучения и использования разнообразных форм, в которые на местах выливается проведение социалистического соревнования; богатый и разносторонний материал с мест, разработанный в краевых и областных органах Автодора, покажет все сильные и слабые места проделанной работы. Подобное изучение массовой местной работы даст возможность обмениваться опытом и избегать повторения шероховатостей и „детских болезней“, неизбежных во всяком новом деле.

Надо теперь же обратить внимание всех учреждений и организаций, причастных и ответственных за правильную и своевременную постановку дорожнего дела, на то, что уже наметился разрыв между объемом работ и результатами какие достигнуты в деле автомобилизации, и той начинающейся робкой работой, которая наблюдается в дорожном деле. Отрицательную роль в этом играет отсутствие разработанного плана, недостаточное ассигнование средств, отсутствие необходимых машин и

неподготовленность дорожно-машинной промышленности к удовлетворению спроса.

Разрыв между двумя главными линиями автодорожной работы — автомобильной и дорожной — надо восполнить развертыванием социалистического соревнования. Общественные резервы в деревне ждут своего организующего начала. Готовность и понимание своих интересов, связанных с ликвидацией бездорожья, в передовых сознательных слоях деревни имеются. Нужно только придать этому правильное оформление, и тогда деревенский актив несомненно проявит инициативу, подкрепленную техническим руководством.

Доказательством этому служат успешно проведенные в разных местах дорожные работы в „Неделю Автодора“.

В настоящую осень, если рационализация и ускорение дорожных работ войдут в русло социалистического соревнования, местным организациям Автодора необходимо создать спе-

циальные фонды для поощрения и премирования наиболее успешно проведенных и показательно выполненных дорожно-мостовых работ на наиболее тяжелых и запущенных участках путей с большим грузооборотом.

Автодор как растущая общественная организация только подходит к начальному периоду огромной, почетной и ответственной работы по социалистическому соревнованию. Задачи Автодора в соревновании серьезны, сложны и если можно так сказать „перспективны“ (в смысле предстоящей большой работы и успехов). Вовлечение трудящихся масс в работу по автомобилизации страны и ликвидации бездорожья — такие звенья в нашем строительстве, которые в большой степени определяют темп социалистической перестройки всего народного хозяйства.

По высказанным здесь предложениям желательно услышать мнение местных работников.

Д. Соловей

ЗЕМЛЕУСТРОЙСТВО И АВТОДОР

ЗАДАЧИ Автодора в дорожном деле не ограничиваются улучшением сети проезжих дорог общего пользования. Огромный процент перевозок в крестьянском хозяйстве падает на передвижение в пределах используемой территории, т.-е. на так называемый внутривозрастной транспорт, регулирование и упорядочение которого составляет одну из важнейших задач землеустройства.

Современное состояние внутривозрастного транспорта находится в прямой зависимости от степени землеустроенности сельскохозяйственной территории. Чем сильнее чувствуется в землепользовании крестьянина земельная неустроенность, тем больше ему приходится нести непроизводительных затрат на внутривозрастной транспорт.

Рассмотрим для примера зависимость последнего от чересполосицы, свойственной нашему крестьянскому землепользованию.

При чересполосице раздробленность надела крестьянского двора на многочисленные клочки земли, несвязанные с хозяйственным центром и между собой дорожной сетью, плохо отражается на организации и ведении хозяйства. Чересполосица приводит к чрезмерно высоким непроизводительным расходам на внутривозрастной транспорт, так как число поездок крестьянина от усадьбы до полей и обратно непосредственно зависит от числа и расположения полос, составляющих надел.

Увеличивает издержки по внутривозрастному транспорту и другой бич нашего землепользования — дальнотемелье. „В типичной для юго-восточного района Ставропольской губ., по 26 селениям, имеющим в среднем по 6.375 едоков (свыше одной тысячи дворов каждое) и наделы между 20 — 30 тыс. десятин, по местным землеустроительным обследованиям оказывается, что среднее расстояние в оба конца до всех полос одного двора составляет 225 км. Для селений с наделом свыше 30 тысяч десятин и со средним числом 9.067 едоков (одна тысяча пятьсот дворов в каждом, а таких се-

лений в губернии имеется 32) упомянутое выше среднее расстояние возрастает уже до 265 км¹⁾.

Должен быть известный предел отдаленности полей от усадеб. Дальнотемелье требует от хозяйства таких затрат, при которых ведение его становится убыточным.

Устранение недочетов внутривозрастного транспорта — ближайшая задача землеустройства. Ее можно успешно разрешить при помощи сверстания разбросанных частей надела к одному месту (так называемой коммассации полос), округления наделов (где это возможно) для приближения дальних земель к усадьбам, приближения населения к дальним землям в порядке переселения (где иначе нельзя устранить дальнотемелье) и, наконец, при помощи правильного распланирования дорожной сети (перемещения существующих и упразднения ненужных, а также прокладки новых дорог в соответствии с экономическими и техническими условиями землеустраиваемой местности).

К сожалению, наше землеустройство до настоящего времени справляется лишь с первыми тремя задачами. Устройство новых дорог хромает из-за отсутствия экономических и технических расчетов; зачастую пролагаемые при землеустройстве дороги не соответствуют тем целям, которым они должны служить. Выбор направления дорог создает порой невозможность пользования ими, так как дороги идут через болота, пески, рвы и требуют чрезмерных затрат на поддержание их в исправном состоянии, на сооружение мостов, плотин, гатей и т. д.

Происходит это потому, что наши землеустроители плохо знакомы с дорожной техникой, а о привлечении к участию в землеустроительном проектировании дорожных специалистов никто еще не подумал.

Вывод ясен: землеустройство и дорожное дело должны быть тесно связаны. И то, и другое надо осуществлять одновременно.

Инж. С. Яковлев.

¹⁾ Проф. Н. П. Рудин „Землеустройство в борьбе за урожай на засушливом фронте“ („Сел.-хоз. жизнь“ № 37 за 1924 г.).