

ЗА РУЛЕМ



Новий мост уже строится (виден на заднем плане), а пока в единственном направлении у села Михайловского, Орловской губернии, автомобили обходят дорогу по дну, проложенные на бревнах

ГРУЗОВИКИ

ОМНИБУСЫ

АВТОМОБИЛИ

ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ



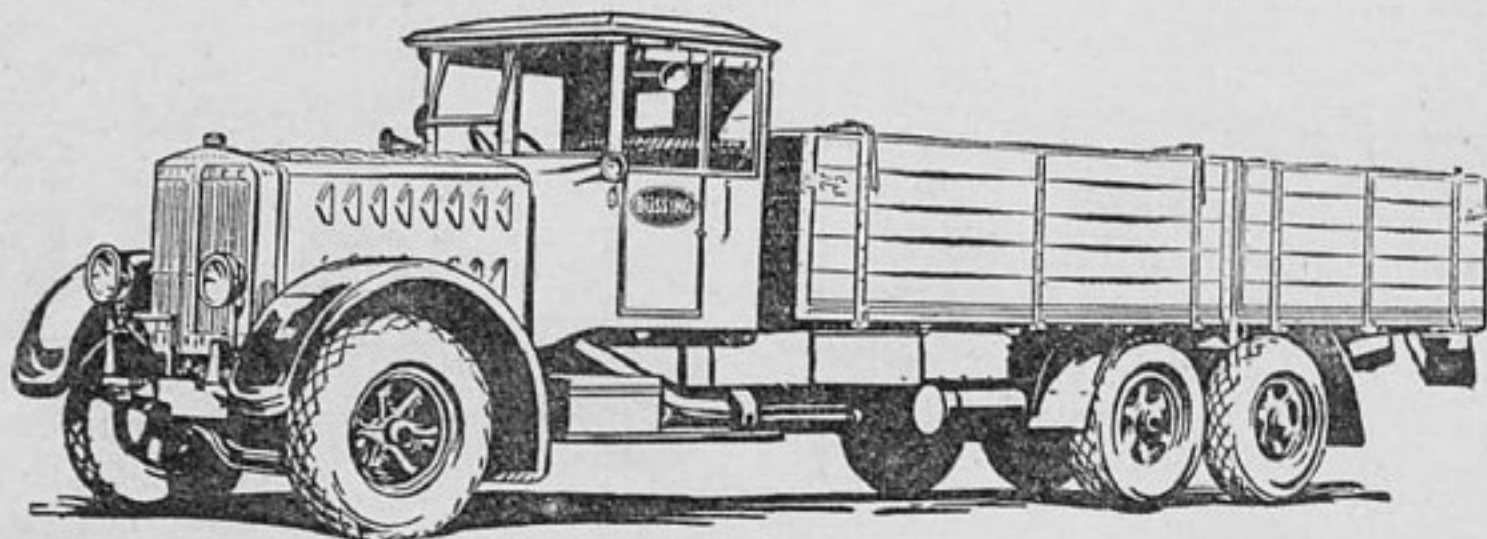
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

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 испробован
МОСКОВСКИМ АВТОМОБИЛЬНЫМ КЛУБОМ.

Проспекты бесплатно через един-
ственных фабрикантов для СССР.
«GAZDA - PATENT» Fabrications - G. m. b. H.
Berlin — Charlottenburg 4, Wilmersdorferstr. 85.

ИНЖЕНЕРЫ
и ТЕХНИКИ

НА ПРОИЗВОДСТВО!!!

Инженеров и техников,
желающих в соответствии
с директивами ВЦСПС и
ВМБИТ (цирк. ВЦСПС № 217
от 11/IX с.г.) перейти на про-
изводство, приглашает на
службу для работы по изы-
сканиям, проектированию и
строительству шоссейных,
подвесных и железных до-
рог в Москве и в провинции
ГОСУДАРСТВЕННОЕ
СТРОИТЕЛЬНОЕ
АНЦ. О-ВО

„ТРАНСТРОЙ“

Москва, 19, Гоголевский
бульвар 31-а



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТО ДОР»

Под редакцией: А. Брашна, Н. Беллева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина,
Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Превента, проф. Е. Чудакова

Второй 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 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

№ 22 (31)

Н О Я Б Р Ъ

1929

Содержание

12 лет Октябрьской революции	1
Ф. Лавров—Дорстрой	2
На фронте автостроительства	4
Шестиколесные машины — Красной армии	6
А. Пономарев—Хлебозаготовки и дороги	7
Инж. А. Коростелин — Новые изобретения в автоделе	8
Н. Беяев—Первая в СССР автострада	8
Грузовые автомобили с дизельмоторами	11
Инж. М. Бергман—Разборные гаражи	12
Инж. Б. Укше — Конкуре на аэросани	14
Проф. Е. Чудаков—Устройство автомобиля	18
С. Д.—Советы начинающим шоферам	21
Глазом рабкора-автодороваца	22
М. Дьяков—Ремонт мотоцикла	24
Тезисы об очередных задачах Автодора	29

12 ЛЕТ ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ

СОВЕТСКИЙ Союз празднует двенадцатую годовщину существования советской власти и вступает во второй год пятилетнего плана развития народного хозяйства.

Уже в первом году пятилетнего плана различные категории работ выполнены в значительно сокращенные сроки. Индустриализация страны идет более быстрым темпом, чем это предполагалось. Такая же картина наблюдается и в сельском хозяйстве. Мы являемся свидетелями и участниками великолепного развертывания автомобильного и дорожного строительства (великолепного, несмотря на отдельные шероховатости, которые уничтожаются в процессе работы), планы которого оставляют далеко позади все первоначальные минимальные и оптимальные варианты.

В 1927 г., когда мы праздновали первое десятилетие Октябрьской революции, шли споры о мощности будущего автозавода. Пессимисты были за годовую продукцию в 10 тысяч автомобилей, другие, настроенные более оптимистически, настаивали на 25-тысячном выпуске; оптимисты же стоявшие твердо обеими ногами на советской земле, утверждали, что для успешной индустриализации промышленности и интенсификации сельского хозяйства нам нужен автомобильный завод-гигант, с выпуском по крайней мере 100 тысяч машин в год.

Жизнь показала, что истина была на стороне последних, при чем она же внесла и свои поправки, которые почти удваивали предложения самых больших оптимистов. В июне этого года автомобильная пятилетка показала, что Нижегородский автозавод к концу ее, т.е. к 1933 г. (в сущности, для автомобильного и дорожного строительства пятилетки нет, а есть четырехлетка, так как плановые предположения здесь начинаются с 1929 г.), будет выпускать сто тысяч автомобилей, а остальные заводы, реконструкция которых идет быстрым темпом, дадут еще 60.400 штук годового выпуска; кроме того, первый мотоциклетный завод даст 25 тысяч мотоциклов в год.

Но темпы индустриализации усиливались, оптимальные планы выполнялись в сокращенные сроки, и советская действительность твердой рукой вносила и вносит „поправки“. Вторая поправка была сделана спустя месяца три, когда решено было довести выпуск Нижегородского завода до 150 тысяч автомобилей в год, а сейчас уже опубликовано решение довести к концу пятилетки годовую продукцию завода до 280 тысяч машин.

Это заставляет немедленно пересмотреть в сторону соответственного увеличения почти всю пятилетку — и в отношении дорог, дорожно-строительной промышленности, выработки стали, электрооборудования, бензина, масла, резины, дерева, текстиля, стекла, — короче, всего того, чего требует гигантский размах нашей социалистической стройки.

Да здравствуют сокращенные сроки индустриализации страны!
Вперед, к новым победам!

Д О Р С Т Р О Й

В ПЕРИОД реконструкции сельского хозяйства и бурного роста промышленности должно быть уделено особое внимание строительству шоссейных и грунтовых дорог и развитию безрельсового механического транспорта.



„Прокладка нового шоссе“. Фото А. Шишкина (г. Советск) Премиров. на автодорожном фотоконкурсе по 1 категории

Намечаемые на ближайшее пятилетие средства на дорожное строительство составят три с лишним миллиарда рублей. В связи с расходованием таких сумм должна быть проделана большая подготовительная работа по созданию на местах крепких аппаратов, хозяйственно и технически способных выполнить возложенные на них задачи.

К сожалению, областные и окружные дортрансы по РСФСР переживают еще организационный период, многие не укомплектовали свой аппарат нужными работниками, некоторые в данное время ощущают недостаток в квалифицированном техническом персонале и поэтому не могут взять на себя выполнение большой дорожно-строительной программы.

Дорожное строительство развертывается так быстро и в таком большом масштабе, что, кроме областных и окружных дортрансов, образованных на основе закона от 28 ноября 1928 г., необходимо создание специальных дорожно-строительных органов для крупных работ. Для этого Цудортранс (Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автотранспорта) совместно с ВСНХ организует акционерное общество по строительству безрельсовых дорог.

В основу положена существующая строительная организация

ВСНХ — Транстрой, занимающаяся строительством железнодорожных мостов и подъездных железнодорожных путей с уставным капиталом около 5 млн. руб., который будет доведен до 10.600 тыс. руб. Вступая в это строительное общество, НКПС подписывается на дополни-

тельно выпускаемые акции, покрывая их взносом в 3 млн. рублей и передачей обществу механического оборудования, инвентаря и инструментов (импортного и советского производства), нужных для работ.

Производственная программа новой организации составит из работ, передаваемых Цудортрансом НКПС и Главдортрансами союзных республик, из наиболее крупных мостовых и дорожно шоссейных сооружений.

Кроме НКПС, как одного из крупных акционеров, в это общество должен вступить ряд других учреждений, имеющих отношение к дорожному строительству: Дорожный трест ВСНХ, занимающийся добычей дорожно-строительных материалов (камня, гравия и др.), Нефтесиндикат, поставляющий гудроны для черных дорог, и др.

Одна из крупных дорожно-строительных работ, которую Главдортранс РСФСР мог бы передать Дорстрою — это постройка Амур-Якутской магистрали, длиной в 1200 км, берущей начало от станции Бол. Невер, Уссурийской железной дороги, и имеющей направление на Якутск. Магистраль эта проходит в значительной части по совершенно незаселенной местности, но имеет огромное хозяйственное и политическое значение. Она должна облегчить развитие золотопромышленных районов, которые с проведением магистрали получают возможность



„Таковы наши дороги“. Фото Т. Фесенко (с. Марковцы). Премиров. на автодорожном фотоконкурсе по 2 категории