

ЗА РУЛЕМ



С АПРЕЛЯ АВТОДОР ПРИСТУПАЕТ К РЕАЛИЗАЦИИ

2 ВСЕСОЮЗНОЙ ЛОТЕРЕИ

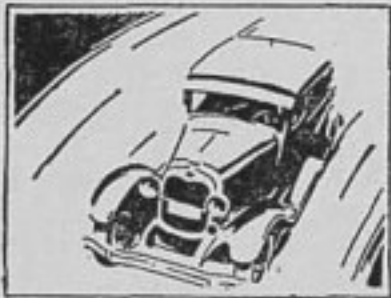
ВСЕГО БУДЕТ ВЫПУЩЕНО В ПРОДАЖУ 6 млн. БИЛЕТОВ НА ОБЩУЮ СУММУ 3 млн. РУБЛЕЙ

ВЫИГРЫШИ 2-й ЛОТЕРЕИ СЛЕДУЮЩИЕ:

Глиссеров 2 шт. по 2500 руб.	5000 руб.
Аэросачей 2 шт. по 2500 руб.	5000 "
Автомобил. „Форд“ мод. „А“ или „АА“ 50 шт. по 2000 руб.	100000 "
Мотоциклов 50 шт. по 800 руб.	40000 "
Моторных байдарок (турист. типа) 16 шт. по 300 руб.	4800 "
Компл. технич. энциклоп. в 20 том. 30 шт. по 175 руб.	5250 "
Велосипедов 1500 шт. по 150 руб.	225000 "
Комплекты обмундирован для водителей (кож. пальто, шлем, рукавицы, очки) 50 шт. по 125 руб.	6250 "
Лодочных моторов 30 шт. по 100 руб.	3000 "
Компл. по изуч. автодорожного дела 3700 шт. по 7 руб.	25900 "
Годов. подписок на „За Рулем“ или „Мотор“ 4600 по 4 р.	18400 "

Всего 10070 выигрышей на общую сумму 438600 руб.

Все выигрыши могут быть заменены деньгами или сельхозимуществом



Билеты разбиваются на 4 разряда, из которых: I разр.—800.000 бил., II разр.—1.200.000 бил., III разр.—1.600.000 бил. IV разр.—2.400.000 бил.

Для каждого разряда устанавливается отдельный тираж. I тираж в Ленинграде, в июле 1930 г., II—в Харькове, в сентябре 1 30 г., III—в Нижнем-Новгороде, в ноябре 1930 г. IV—в Москве, в декабре 1930 г.

В соответствии с количеством билетов в каждом разряде устанавливается соответствующее количество выигрышей; купивший билеты всех 4-х разрядов участвует в розыгрыше всех выигрышей.

БИЛЕТЫ БУДУТ ПРОДАВАТЬСЯ ВСЮДУ



ВЫШЕЛ ИЗ ПЕЧАТИ И ПОСТУПИЛ В ПРОДАЖУ № 1

ЕЖЕМЕСЯЧНОГО
ЖУРНАЛА

ДОРОГА и АВТОМОБИЛЬ

Орган Цудортранса НКПС и Главдортранса РСФСР
Ответственный редактор Я. Н. Дробнис

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА ПЕРВОГО:

ПЕРЕДОВАЯ. Работать и строить по ленински! Л. Себряков. Против бездорожья за дорогу. А. Лежава. Общественность в автодорожном деле. Ф. Лавров. Трудовое участие населения в дорожном строительстве. П. Коган. Автодорожный втуз нового типа. В. Свердлов. Смешанные железнодорожные, автомобильные и водные перевозки. П. Михайлов. Тревожные итоги финансирования дорожного хозяйства в 1928/29 году. М. Белоусов. Внимание безрельсовому транспорту! Г. Порфирьев. О принципах классификации шоссейных и грунтовых дорог. К. Крессин. Колхозы и дороги. А. К. А. О методике экономических обследований. В. Конов. Принципы составления дорожной пятилетки. М. Стеланов. За улучшение условий пользования автотранспортом. С. Дуганов. Городской автомо-

бильный транспорт. Х. Кипнис. Пятилетний план дорожного строительства на Украине. Н. Горбатов. Социалистическое соревнование в автодорожном хозяйстве. И. А. Ф. Коробка передач с электрическим управлением. Н. Глебский. Стандартизация. А. Цветков. Тенденции в развитии конструкций современного легкового автомобиля. М. Юнпроф. Автомобиль, о котором мало думают. Р. Глазенберг. На новом этапе. А. Ананьев. Автотранспорт в зерносовхозах. Л. Давидович. О проектировании больших гаражей. По СССР. Первый Московский областной съезд Автодора. Обзор печати. Библиография. Вопросы и ответы. Официальный отдел.

ВТОРОЙ и ТРЕТИЙ №№ ВЫХОД. в КОНЦЕ МАРТА

Продолжается прием подписки на журн. „ДОРОГА и АВТОМОБИЛЬ“ на 1930 г.

УСЛОВИЯ ПОДПИСКИ: На 12 мес.—4 р., на 6 мес.—2 р. 20 к., на 3 мес.—1 р. 15 к., на 1 мес.—40 к.

ПОДПИСНУЮ ПЛАТУ АДРЕСОВАТЬ: Москва, Центр, ул. Дзержинского, д. 15. Издательству „Транспечать“

НКПС. Подписка также принимается уполномоченными Транспечати при правлениях ж. д. всеми почтово-телеграфными конторами и письмоносцами.



ЗАРЯДИМ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ
«АВТОДОР»

Третий год издания

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

О Г Л А В Л Е Н И Е

Подведем итоги	1
Я. ГОЛЬБЕРГ—Переустройство сельского хозяйства и автомобиль	3
Автомобили на генераторном газе из древесного угля и торфа	6
И. ЭЛЬВИН—Американский кризис и автопромышленность	8
На фронте автостроительства	9
ЛОБАНОВ—Автодор и колхозы	10
Дорожные прорывы	11
Н. ПОТАПОВ—На высшую скорость!	12
Н. Васильев—Внимание глоссерам, аэросаням и мотолодкам!	13
Сплотим рабочих читателей вокруг нашего журнала	15
Проф. И. ГРИБОВ—По Америке	16
Б. МИНЦ—Обсуждаем достоинства и недостатки „Форда „А“	18
Отопление современных гаражей	21
Проф. Е. А. ЧУДАКОВ—Устройство автомобиля	22
Обмениваемся опытом	25
Автодорожный экран	28
Новым кадрам необходимо дать практическую работу	30
В Автодоре РСФСР	31

В номере 35 иллюстраций

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв. 11
Тел. 3-31-91; трам. А, 6, 15, 18, 23, 27,

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

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1930 год: „За Рулем“ на год—4 р., 6 м.—2 р. 15 коп., 1 м.—40 к., с приложен. „Библиотеки „За Рулем“: на год—8 р., 6 м.—4 р. 50 к., 3 м.—2 р. 40 к. За границу „За Рулем“: на год—2 дол., 6 м.—1 дол. 25 ц.

ПОДВЕДЕМ ИТОГИ

ЭТИМ номером журнал „За Рулем“ начинает третий год своего существования. Двухлетняя годовщина—слишком малый срок, чтобы говорить о каких-либо юбилеях. Однако, полные комплекты журнала за два года могут служить ярким доказательством нашей удивительной эпохи, периода бурных сдвигов и великого перелома в стране.

Ни на одном участке нашего строительства, пожалуй, с такой силой не сказались бурные темпы, как на фронте автостроительства. Если общий рост большинства отраслей нашего хозяйства основывался на развитии и увеличении существующей промышленности, то автопромышленность приходится создавать заново, на голом месте.

Журнал „За Рулем“ родился вместе с обществом Автодор. Первый год работы журнала (1928) был периодом энергичной агитации за Автодор и противопоставления нашей отсталости в дорожном и автомобильном деле достижениям западной и, в особенности, американской техники. Журнал подстегивал в своих читателях чувство соревнования, стыда за нашу отсталость и укреплял нетерпеливое желание догнать и перегнать автомобилизированный капиталистический Запад.

Практической задачей в этот период являлось наибольшее вовлечение трудящихся в Автодор.

Во втором году (1929) журнал изменил свою установку соответственно общему изменению положения в стране. Агитация за автомобиль уже сделала свое дело и страна стала на путь реальной подготовки к грандиозной автомобилизации Союза и созданию собственного автостроения.

Развитие автодорожного движения потребовало от журнала большей гибкости и злободневности. Ежемесячник с января 1929 г. уступил место двухнедельному и более дешевому журналу. Общее количество статей и иллюстраций осталось прежним, но размер их значительно уменьшился. Статьи стали более сжатыми и лаконичными, а фото—меньшими по размерам.

С первых дней работы журнала редакция начала организовывать своих рабкоров. В настоящее время вокруг журнала группируется армия постоянных корреспондентов и рабкоров, силами которых создан специальный отдел „Автодор на местах“ („Обмениваемся опытом“).

Вместе с началом советского автостроения в журнале возник отдел „На фронте автостроительства“, в котором из номера в номер даются обзоры работ на автозаводах. Этот отдел является летописью крупнейшего и нового в СССР строительства и к моменту его окончания мы получим последовательную историю того, как изо дня в день налаживалось, преодолевая многочисленные препятствия, непорядки и ошибки, грандиозное дело.

Значительное место занимают в журнале статьи и заметки, посвященные достижениям и техническим новинкам в автомобильном и дорожном деле на Западе и в Америке. Большим успехом у читателей пользуется отдел „Дороги и автомобили во всем мире“, в котором заметки в несколько строчек дают представление о наиболее злободневных вопросах мировой автодорожной жизни.

С первых номеров журнала печатается цикл статей профессора Е. А. Чудакова—Устройство автомобиля“. При нашей бедности в серьезной технической литературе эти статьи должны оказать существенную помощь кружкам Автодора, для которых они часто

являются регулярным заданием для двух недельной проработки.

Значение Красной армии, охраняющей наше социалистическое строительство от хищных и кровавых рук окружающих нас врагов, хорошо известно трудящимся нашей страны. Моторизация Красной армии является лучшим средством усиления ее мощи и Автодор должен оказывать этому делу всевозможное содействие. Журнал „За Рулем“ поместил целую серию статей о военном значении автомобилей и открыл на своих страницах сбор средств в фонд шестиколесных машин для Красной армии.

Журнал уделял внимание также и другим видам механического транспорта: мотоциклам, моторным лодкам, аэросаням и глссерам.

Развитие автодоровского движения вызвало необычайную тягу к знаниям по автомобильным и дорожным вопросам. Журнал не в состоянии был на своих страницах дать исчерпывающие ответы и материалы, чтобы удовлетворить потребность своих читателей и поэтому в 1928 г. выпустил приложением „Справочную книгу автодоровца“. Несмотря на сравнительно высокую цену, тираж книги в 20 000 экземпляров разошелся в несколько дней и в этом году было выпущено второе издание.

Каковы планы редакции на будущее?

В последнее время в журнале введены новые отделы („Техническая консультация“ и др.). Про-

веденная недавно широкая читательская заочная конференция даст редакции возможность проверить свою работу, расширить одни отделы за счет других, ввести новые и осветить целый ряд вопросов, волнующих широкие массы автодоровцев.

В качестве приложения к журналу, помимо большой книги „Автодоровский альманах“ — сборника крупных статей по автомобильным, тракторным и дорожным вопросам, издается „Библиотека“ — 24 выпуска дешевых популярных книжек. Первые книжки: „Руководство по управлению и уходу за автомобилем Форд „А“, „Новые американские способы дешевой постройки сельских дорог“, „Применение автомобиля в народном хозяйстве“ и др. разошлись в громадных тиражах. Это свидетельствует, что они соответствуют потребностям наших читателей.

Цена журнала снижена без изменения его объема и качества.

В текущем году редакция берет курс на еще большее сближение со своей читательской аудиторией путем устройства читательских конференций и выделения своих уполномоченных в коллективах на предприятиях.

Мы надеемся, что при поддержке читателей, журнал добьется в этом году еще больших успехов как в расширении своей аудитории, так и в области связи с читателями.

НАЗВАТЬ НИЖЕГОРОДСКИЙ АВТОГИГАНТ ИМЕНЕМ АВТОДОРА

ЦЕНТРАЛЬНЫМ Советом Автодора получена телеграмма от Нижегородско-Канавинской районной конференции, в которой указывается, что „автодоровские бригады помощи строительству Нижегородского автогиганта“ всколыхнули общественность и повернули ее лицом к недостаткам и нуждам строительства.

Нижегородские автодоровцы заверяют Центральный Совет, что обязательства, которые взяла на себя автодоровская общественность, будут выполнены. На строительстве при помощи и содействии бригад повысится общий темп работ, будет наверстано упущенное и

первый автогигант и по темпам строительства, и по своему будущему станет достойным пионером автомобилизации страны.

В недрах автодоровской общественности родилась мысль о постройке Нижегородского автозавода, там эта мысль была выношена. Автодор и сейчас принимает горячее участие в судьбах строительства. Поэтому районная конференция единогласно присоединяется к решению Сормовской конференции о том, чтобы назвать Нижегородский автогигант именем общества Автодор.

ПРЕЗИДИУМ АВТОДОРА на ЭЛЕКТРОЗАВОДЕ

17 марта на электрозаводе ГЭТа состоялось расширенное заседание президиума Центрального Совета Автодора совместно с рабочими завода.

На повестке стояли вопросы о ходе нашего автостроительства в связи с поездкой бригады помощи, обследовавшей состояние строительства на месте — в Нижнем-Новгороде. Кроме того, были заслушаны информационные доклады о работе дорожной секции Центрального Совета и о работе редакции „За Рулем“.

Вступительное слово произнес председатель Центрального Совета А. М. Лежава.

В прениях по докладу ВАТО выступили рабочие завода, внесшие много ценных предложений, включенных в резолюцию.

Собрание постановило присоединиться к решению рабочих Сормовского завода и Канавинской районной конференции Автодора о том, чтобы Нижегородский автогигант назвать именем Автодора.

Подробный отчет о заседании будет напечатан в следующем номере нашего журнала.