Ледоход и весеннее половодье Инзен и угроза нашим мостам

6 1929
ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА на 1929 год
НА ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ ПУБЛИЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ ПО ВОПРОСАМ ИЗОБРЕТАТЕЛЬСТВА

ИЗОБРЕТАТЕЛЬ

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА БЕЗ ПРИЛОЖЕНИЙ:
Год—3 руб. 50 коп. (с 1 января); 9 мес. (с 1 апреля)—2 руб. 80 коп.; 6 мес.—1 руб. 80 коп.; 3 мес.—один рубль; 1 мес.—35 коп.
С ПРИЛОЖЕНИЕМ БИБЛИОТЕКИ ИЗОБРЕТАТЕЛЯ
Год—6 р.; 9 м.—5 р.; 6 м.—3 р. 25 к.; 3 м.—1 р. 75 к.; 1 м.—65 к.
Москва, 6, Страстной бульвар, 11, Акционерному Издательскому Обществу ОГОНЕК.
Подписка также принимается всеми почтовыми отделениями и конторгами печати.

ПРОКЛАДКИ
МЕДНО-АСБЕСТБЕВЫЕ
все формы и виды для автомоб., авиац., тракт. и пр. моторов
Н. А. ЛЕВИН, Москва 6, Каретный ряд, 11. Тел. 1-94-40.

ПРИНАДЛЕЖНОСТИ
ПОДШИПНИКИ

АВТО
ЧАСТИ

А. В. ЖИЛЬЦОВ
Москва, Петровка 34. Тел. 3-90-70.

ГРУЗОВИКИ
ОМИНУСЫ
АВТОМОБИЛИ
ДЛЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД
H. Büssing
A.-G.
BRAUNSCHWEIG
Германия

Выписка заграниц. товаров может последовать лишь на основ. действующих правил о монополии внешней торговли

Помещайте Ваши объявления в журнале „ЗА РУЛЕМ“
СТО ТЫСЯЧ СОВЕТСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В ГОД!

Приказ по ВСХН СССР № 498

Москва, 4 марта 1929 года

§ 1. За последние годы достигнут ряд успехов в развитии машиностроения и по организации новых производств в этой области.

Однако, с точки зрения потребностей индустриализирующейся страны, по некоторым отраслям машиностроения сделаны лишь первые шаги; в частности, в настоящее время одним из самых узких мест является недостаточное количество качественного автосстрая, что препятствует более быстрому развитию всего народного хозяйства.

В связи с этим, правительством принято решение построить собственными силами мощный автомобильный завод с выпуском 100 тысяч машин в год в две смены.

Эта задача, по своему значению и масштабу, стоит на уровне таких крупнейших народно-хозяйственных проблем, как Днепрострой, Трансстрой, Магнитострой, к осуществлению которых уже приступлено.

Для успешного хода строительства необходимо привлечь к нему внимание всей пролетарской общественности. Осуществление этой задачи требует от инженерно-технического персонала проявления максимальной инициативы и творческой энергии.

Эта сложная задача, возложенная на органы промышленности и инженерно-технический персонал, должна быть выполнена в установленные сроки, с участием достижений как европейской, так и американской техники.

§ 2. В соответствии с этим правительственным заданием предлагаем Государственному институту по проектированию металло-заводов (Гипромезу) немедленно организовать в своем составе специальный филиал для проектирования автозавода на выпуск 100 тысяч автомобилей в год в две смены.

§ 3. Главвмашиностроюм предлагаю в двухгодовенный срок установить, по согласованию с соответствующими организациями, окончательное производство и типы автомобилей для вновь строящегося завода и представить их на утверждение президиуму ВСХН СССР.

§ 4. Главвмашиностроюм предлагаю установить особое наблюдение за организацией и ходом проектирования.

Президент ВСХН СССР В. Куйбышев
Зам. начальника АФУ ВСХН СССР Саловаров
ПРОСТЕЙШИЕ МАШИНЫ
на ПРОСТЕЙШИХ ДОРОГАХ

На дорожных работах весьма широкое применение имеют обыкновенные сельскохозяйственные орудия — плуги и бороны.

Однолемешные плуги употребляются одноконными и парными; но так как вспашка при дорожных работах требует глубоких (до 20 см), то парные предпочтительнее одноконных. Существуют и специальные дорожные плуги (16 кг весом), работающие шестью лошадьми или трактором Фордзон.

Вспашка при дорожных работах имеет целью, во-первых, разрыхление грунта, являющееся основным моментом при устройстве новых и ремонте старых дорог, проходящих по отверженным грунтам; во-вторых, плуг употребляется при снятии дерна с полотна дороги, что необходимо в глиннистом грунте, так как глинистый дерн в дальнейшем не поддается укатке (плуг устанавливается на глубину до 8 см); в третьих, плугом достигается первоначальное смещение основного грунта с добавочным при устройстве песчано-глинистых дорог, причем добавляемый грунт рассыпается слоем одинаковой толщины по полотну дороги и запахивается с цепочкой на нужную глубину; в четвертых, плугом на мечается средина дорожных лотков и канав, и по его борозде проходит затем несколько раз канавокопателем.

Как общее правило, пахать нужно влажный грунт. Лучшее время для машинно-дорожных работ—весна. Летом нужно стараться использовать время после дождя, чтобы производительность вспашки была достаточной.

Особый плуг, называемый рутировым или корнерем, употребляется для удаления корней кустарника и вырубленного мелколесья, а также для разрыхления каменистых грунтов.

Бороны употребляются всех тех видов и типов, какие применяются в сельском хозяйстве, начиная с простых деревянных или железных с прямыми зубьями или с зубьями в виде лапок, и кончая дисковыми (системы Рондаль), пружинными и звездчатыми (системы Ганкло), имеющими вместо сплошных дисков калибры с вырезами.

Бороны, с соответствующей нагрузкой, употребляются в дорожных работах при разрыхлении вспаханного плугом грунта, при разрыхлении дерна на легких грунтах и для смещения грунтов при устройстве песчано-глинистых дорог.

Количество рабочей силы при работе боронами зависит от системы бороны и от ее нагрузки, т.е. от глубины боронования. Обычная крестьянская борона с деревянными или железными прямыми зубьями легко идет за одной лошадью, но та же борона с груном в 30—40 см требует уже пары лошадей.

Дисковые и звездчатые бороны имеют различных количество дисков и ножей, от которых зависит производительность их работы и количество необходимой для них тяговой силы. Борона в 8 дисков работает парой лошадей, в 12 дисков — 3-мя лошадьми и в 16 дисков — 5-ю лошадьми или же трактором Фордзон.

Стого говоря, достаточная степень разрыхленности грунта может быть достигнута любой бороною; поэтому, при отсутствии усовершенствованных орудий этого типа, вполне возможно обходиться обычными землеплодымиными бороными, которые всегда и везде окажутся под рукой. Но дисковая борона работает быстрее чем простая, 16-дисковая быстрее 8-дисковой, звездчатая борона быстрее дисковой и т.д.
Во всяком случае, при работах на низовой дорожной сети не следует задаваться целью вести эти работы непременно при помощи самых усовершенствованных машин, которых у нас сейчас еще очень мало, и работ которых, иногда, особенно при тракторной тяге, может обойтись во всяком случае дороже, чем работа обычных крестьянских орудий.

К числу таких снарядов относится прежде всего, КОМНАЯ ЛОПАТА (рис. 1 и 2).

КОМНЫЕ ЛОПАТЫ употребляются двух видов: бесколесная, работающая одной лошадью, и колесная, требующая пары лошадей. Конные лопаты, как общее правило, непосредственно работают лишь на мягким и легким грунте; если же грунт твердый, то для них требуется предварительное разрыхление грунта путем и бороной.

КОННАЯ ЛОПАТА представляет собой железный совет, врезающийся в землю силой лошадиной тяги; при отвозе грунта в сторону лопата скользит по земле, а при поднятии ручек, когда край совок упрется в землю, она опрокидывается, опять тягой силой тяги, и земля из нее высыпается. Одноколесная лопата может выбирать в день (8 час.) и перевозить на расстояние 30 м около 20 куб. м земли. Работа пароконной лопаты гораздо производительнее.

ДЕРЕВЯННЫЙ КАНАВОКОПАТЕЛЬ (рис. 3) представляет собой две поставленные на ребро доски, образующие острый угол; размеры досок показаны на рисунке. Короткая доска, играющая роль отвала, посажена на всю толщину полосы, и в 6 мм, при чем край железной полосы на 10 мм спущен ниже ребра доски.

Канавокопатель работает парой лошадей, управляемых человеком, стоящим на его площадке; сначала проводится глубокая борозда (посреди будущей канавы); по этой борозде, в зависимости от желаемой глубины лотка или канавы, проходит несколько раз канавокопатель таким образом, что длинная его доска прижатом к срезу борозды, а короткая отбывает в сторону грунта, срезанный в стороне носа носом. Перемещением своего веса и вперед по площадке, рабочий может пускать нас канавокопателя на большую или меньшую глубину и тем регулировать его работу. Работа канавокопателя требует известного навыка и сноровки. Кроме этого деревянного канавокопателя, имеются также железные, работающие трактором и дающие возможность рыть канавы с дном шириной в 1/2 м.

ДЕРЕВЯННЫЙ ДОРОЖНЫЙ УТОГ. Назначение дорожных утгов — вылазить разрыхленный или насыпанный грунт и придавать ему первоначальное легкое уплотнение, придавая поперечный профиль дорожной полотнице посредством передвижения земли от краев дороги к ее средине и срезать бугры и зарывать колеи и ямы.

Дорожный утог является необходимой машиной как при постройке дороги, так и при уходе за ней и поэтому он должен находиться в каждом селении, тем более, что стоимость его не превышает 30—40 рублей.

Существует много способов устройства дорожного утого; в крайнем случае он может быть заменен даже просто гладким бревном, передвигаемым по дороге конной тягой под различными углами к ней оси.

ПРОСТЫЕЙШИЙ И ВЕЩЕСТВЕННЫЙ ДОРОЖНЫЙ УТОГ (рис. 4) устраивается следующим образом: две доски (или два однорезка) длиною в 2 м и шириной в 25 см устанавливаются параллельно, на расстоянии одного метра одна от другой, и соединяются поперечными связями и верхней площадкой; средняя из досок, образующих площадку, выступает, примерно, на 0,4—0,5 m за край задней вертикальной доски и образует хвост утога. К нижнему краю передней доски утога прикрепляется железная полоса. Такой утог требует пары лошадей и управление рабочим, стоящим на его площадке, гораздо спокойнее. Хвост утога, на который рабочий может нажимать ногой и, таким образом, увеличивать или ослаблять силу давления передней доски утога, дает возможность регулировать работу утога. Кроме того, регулировка работы утога достигается уже движением по полотну дороги под большим или меньшим углом к ней оси.

Когда утог идет вперед, он забирает землю с края дороги и вдоль передней своей доски продвигает ее на длину этой доски к средине дороги, получая заглубления дороги и срезая выпуклости на ней.

При возвращении утог идет другой стороной дороги и делает тоже самое. Третий и четвертый проходы утога идут уже не по краям полотна, а ближе к средине, по незазначенному первым проходом месту. Последним проходом

1) Однорезком называется половина распиленного вдоль бревна.
И наконец — дорожный каток. Обычно при устройстве грунтовых дорог специальная укатка их катками не производится, вследствие значительной дороговизны этой работы, и уплотнение дорожного полотна происходит лишь под влиянием работы уплотнителей, естественной осадки, дождей и пр.  
Однако, при таком способе окончательное уплотнение дороги получается не ранее, чем через два сезона, до истечения которых дорога далеко не является уплотненной и в сырую погоду представляет значительные затруднения для езды. Если необходимо закончить уплотнение дороги по возможности скорее, то прибегают к каткам.  
Машину эта в обычном виде — цилиндр, весом от 1½ до 2 т и более, с обвязками для запрежки лошадей, — достаточно известна. Но применение такого простого (курглого) катка для уплотнения грунтовой дороги, как бы не увеличивать постепенно вес катка, почти что нерационально, так как при такой укатке уплотняется лишь один тонкий верхний слой земли, легко поддающийся размягчению под влиянием дождя.  
Поэтому в таких случаях предварительно употребляются ребристые и трамбовочные (с чугунными пальцами) катки, уплотняющее действие которых простирается на значительную глубину, и лишь после неоднократного прохода ребристых и трамбовочных катков полотно дороги окончательно выравнивается простым катком. Процедура эта достаточно длительная, а потому дорогая.  

Инж. Д. Ярошев

НАУЧНЫЙ АВТОМОТОРНЫЙ ИНСТИТУТ И ПОСТРОЙКА АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА на 100.000 МАШИН в ГОД

ПРЕЗИДИУМ коллектива научно-технического управления ВСНХ СССР обсуждал решение о постройке в СССР силами советских техников нового автомобильного завода на сто тысяч машин в год.  
Президиум признал необходимым привлечь ко всем работам по созданию нового завода научный автомобильный институт (НАМИ), для чего институт следует включить в состав того филиала Гипромеза, которому будет поручено проектирование завода.  
Институт должен также принимать участие в разработке и выборе Главмашстроя типа автомобиля, который будет выпускать новый завод.  
Решено использовать опытный завод НАМИ в качестве базы для пробного конструирования и производства деталей и головной машины, намеченных к выпуску на новом заводе.

ЛЕКЦИЯ Н. ОСИНСКОГО "АМЕРИКАНСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ в ПРОШЛОМ и НАСТОЯЩЕМ"  
состоится 3 апреля в Колонном зале Дома Союзов.  
Каждый автодорожник должен знать о положении автоиндустрии в самой автомобилизированной стране мира.  
Автодоровцы — на лекцию!  
Тезисы лекции напечатаны в № 5 "За Рулем", стр. 22.
Нам нужны свои мотоциклы

Из всех средств механического транспорта мотоциклу у нас как-то особенно не повезло. При всей своей технической отсталости мы все же строим свои автомобили, тракторы, аэропланы и велосипеды и будем строить их с каждым годом все лучше, дешевле и быстрее.

Из этого ряда выделяется только одно слово — мотоцикл. Почему? Не потому ли, что у нас все еще смотрят на мотоцикл, как на спортивную игрушку или, еще хуже, как на своеобразный снаряд для самоубийц? Этот обывательский взгляд приводит к таким утверждениям, что мотоцикл уже "отжил свой век", что его "вытеснят" маленький, легкий и дешевый автомобиль, что в больших европейских городах, якобы, "собираются" запретить езду на мотоциклах и т. д.? И выходит, таким образом, что, отрекаясь от производства мотоциклов, мы ожидаем, как утверждают "предвестники" своего века. Какое смешное и нелепое заблуждение!

На наших глазах развивается, разоревая, скованная по рукам и ногам Германия в несколько лет создает у себя огромную мотоциклетную промышленность и на старых, насекомых приспособленных заводах, оборудованных станциями 20—30-летней давности, выпускает ежегодно сотни тысяч мотоциклов, наводнив ими все свои города и деревни. На наших глазах мотоциклетные заводы растут во всех странах, у нас же все строится на обновленном, устаревшем оборудовании.

Дело, конечно, вовсе не в нашей "технической отсталости", бедности и т. п., а просто в недостатке внимания к мотоциклу и в недостаточном понимании его роли, как массового и общедоступного транспортного средства, которое давно и прочно вошло в бытовой обиход европейского пролетария.

Еще более недооценивается общественно-воспитательная и образовательная роль мотоцикла.

Действительно, помимо своего практического значения, мотоцикл является еще могущественным средством популяризации технических знаний вообще, прививая технику широкие круги населения, в особенности молодежи, и заставляя их получать знания с рядом прикасающихся областей техники и точных наук. Мотоцикл обладает всеми элементами сложной машины; он представляет собой и в изобилии как будь модель автомобиля и трактора, отличаясь от них лишь второстепенными деталями; мотоциклетник поневоле должен быть слесарем, механиком, электротехником. Таким образом, с развитием мотоциклетного дела, естественно, подготовляются кадры технически грамотных людей, которых можно в три дня пересдать на автомобиль, трактор, моторное судно и пр. Разве, например, приходилось бы нам теперь ломать голову над вопросом, откуда взять нужное на ближайшие годы количество трактористов, если бы мотоциклы были у нас так же популярны, как в Германии, Англии и других странах?

В начале прошлого года производство мотоциклов заинтересовалось один из наших трестов. В Германию был командирован инженер для ознакомления с постановкой дела на немецких заводах; кем-то намечен был тип машины, кем-то подсчитаны необходимые денежные ассигнования. Попытка окончилась впустую, так как, повидимому, что-то и где-то было не "согласовано" и "увязано", деньги не были отпущены, и вопрос поставлен в воздух.

Какие-то любительские попытки в этом направлении делаются и теперь. Но все это все совершается вне поля зрения и влияния общественных организаций, объединяющих автора- ботников, которые ограничивались до сих пор только ролью пассивных наблюдателей, не всегда даже осведомленных о том, что предпри- нимается в области мотоциклостроения.

Вот почему нельзя не приветствовать решение Адлера создать комитет содействия советскому делу мотоциклов с рядом конкретно намеченных задач. Комитет должен совместно с заинтересованными производственными организациями выбрать тип машины, выработать технические условия, составить производственный план, проработать экономическую сторону производства и свернуться с нашими трестами или заводами для реального осуществления намеченных предположений.

Конечно, отсюда еще далеко до фактической постройки мотоциклов, но, по крайней мере, мы имеем первый технический и организованный шаг в этом направлении, который должен положить конец всяким партийным заблуждениям, только компрометирующей дело и вносящей в него с самого начала полную не правдивость. И не сомнения, что при поддержке со стороны печати, созданный комитет сумеет сдвинуть вопрос о советском мотоцикле с мерквой точки, привлечь к нему то общественное внимание, какого он заслуживает, и внести сюда все необходимые элементы здорового технического подхода к делу.

А. Иерусалимский
СВЯЖЕМ ДОРОГИ СССР с ДОРОГАМИ ЗАПАДА

АВТОМОБИЛЬ пересек границы отдельных государств и сделался международным средством сообщения.

Успеху международных автомобильных сообщений за последние годы способствуют: усовершенствование конструкции автомобиля, создание автобусов для дальних сообщений в дневное и ночное время, улучшение дорожной сети и организация дорожной службы.

Удобные сиденья, энергичная вентиляция, совершенное отопление, обильное освещение — все это привело к тому, что население начало предпочитать автомобили, и, главным образом, автобусы — железнодорожному и трамвайному транспорту.

Дальнейший сдвиг произошел в результате появления спальных автобусов, позволяющих ездить не только днем, но и ночью, выигрывая время, так и в затратах по сравнению с железнодорожными поездами.

С другой стороны, широкое распространение автомобильного транспорта, создав новые источники дохода для государства, вызвало к жизни целый ряд проектировок специальных автомобильных дорог дальнего сообщения.

Каждое государство, стремясь привлечь в свою страну многочисленных туристов, пришло к построюке или улучшению своей дороги в особенности в районах, прилежащих к соседним государствам, тем самым создавая тесную дорожную связь.

Любопытным образом стремления государств привлечь на свою территорию автомобильных туристов может служить Швейцария.

Когда в Германии рассматривался проект соединения германской автомобильной дороги с итальянской по кратчайшему направлению, минуя южный Швейцарию, последняя пошла на энергиичную кампанию за то, чтобы связь между германской и итальянской дорогами была установлена именно через Швейцарию. Было создано специальное общество посодействия постройке этой автомобильной дороги.

Кроме того, были разработаны проекты подъездных автомобильных линий к этому швейцарскому участку германо-итальянской магистрали.

В общем, стремление всех государств сводится к тому, чтобы пассажиры, прибывающие в любой приморский порт или побережный город могли быть следовать дальше на автомобилях.

В целом ряде стран (в С.-А. С. Ш., Англии, Германии), автомобильно-дорожная сеть охватывает всю территорию страны, стремясь связать все города, вплоть до отдаленных населенных пунктов.

Германия, Австрия, Швейцария ведут даже специальный учет иностранных автомобильных туристов, пересекающих границу.

Например, в Австрии, в 1928 году въехало 50 тыс. иностранных автомобилей и, если принять, что в каждом автомобиле находилось 4 человека, то благодаря автомобильному транспорту в Австрию могло попасть 200 тыс. туристов, что для повышения финансового благополучия страны было положительным фактором.

Не так давно были изданы карты международных дорожных магистралей со всеми
соединительными дорогами. Помимо карт, опубликованы правила движения, таможенные формальности и т. п. сведения, необходимые для лиц, пользующихся автомобилями в междугосударственных сообщениях.

Широкую инициативу в деле развития автомобильно-дорожных сообщений проявляет Германия, как страна, занимающая центральное положение в Европе и являющаяся звеном между ее западной и восточной частями. Кроме того, Германия связывает Северную Европу (Швецию, Норвегию, Данию, Финляндию) с Южной Европой — Италией и Балканами.

После съездов германских дорожных организаций много места уделено вопросам международных автомобильных сообщений. Статья в порядке не только автомобильно-дорожную сеть Германии, но и автомобильно-дорожные сети примыкающих стран. Значительное место они уделяют и СССР.

Основными элементами этой дорогной сети Европы, по мнению немецких авторитетов, должна служить: трогольник Лондон-Париж-Берлин; четырехугольник Лондон-Париж-Вена-Берлин. Эти элементы являются основными базами всей магистрально-дорожной сети Европы. Следующей областью значительного развития дорог являются: с одной стороны — альпийские и средиземноморские государства, в особенности Италия, Южная Франция и Испания, а с другой — горные страны Балкан и Греция.

Если восточно-европейские страны (Польша, Румыния, Латвия, Эстония, Литва, СССР) еще не включены в эту международную сеть, то как полагают немецкие дороговые авторитеты, эти страны в будущем войдут в эту сеть в ближайшем будущем; перспективы для развития автомобильного движения в этих странах, как и в СССР, во многом напоминают развитие автомобильного движения в Северной Америке.

Как же представляет эта международная автомобильно-дорожная сеть?

Внутри сети будут находиться три основные магистрали: Лондон—Берлин—Париж; Париж—Лондон. К ним будут присоединены линии Париж—Вена, Берлин—Вена и Вена—Лондон.


Северные крупные центры будут соединяться с югом, юго-востоком и юго-западом магистрально, проходящей через Берлин. Кроме того, Германия связывает Северную Европу — через Ленинград и Финляндию.

Кроме того, следует указать на магистрали Лондон—Париж—Страсбург—Мюнхен—Вена—Балканы и на линию Лондон—Голландия—Рейнская Долина—Южная Германия и Швейцария — Италия и, наконец, магистраль из Гамбурга через Берлин, Бреславль, Вержню Силезию, через Южную Польшу, в Южную часть СССР — через Черное море.

Линия, идущая из Берлина через Краков и Львов, будет следовать дальше через Киев по УССР.

Если учтить быстрый темп развития автомобильного транспорта, а также требования к нему, и ...
ИСТОРИЯ регулирования автомобильного передвижения в международном масштабе восходит еще к международной конференции, состоявшейся в 80-х годах прошлого столетия в Лондоне, наметившей только основы такого регулирования.

На пути интернационализации автомобильного передвижения, однако, лежали значительные трудности, так как каждое государство по-своему упорядочивало у себя передвижение механических экипажей, предъявляя к нему свои отличные от других государства требования. Так, напр., в Англии и Австрии движение допускалось по левой стороне дороги, между тем как в других странах (Германия, Франция) машины должны были держаться правой стороны; в государствах с более густым населением и развитой промышленностью к водителям машин и оборудованию предъявлялись более повышенные требования.

Различие в законодательствах отдельных государств затрудняло международное согласие по вопросам о перевозках и эксплуатации автомобилей. Междун, жизнь указывала на необходимость ныскать такой способ, который примирит бы интересы всех государств. Достичь этого можно было путем выработки правил — единообразных для всех государств.

Эту цель преследовала международная конференция по передвижению автомобилей, подписанная в Париже 11 октября 1909 года в числе других государств также и царской Россией.

Эта конференция устанавливала обязательный для всех государств минимум требования к машинам и их водителям для того, чтобы быть допущенными к переезду из одной страны в другую (определенный род и качество системы тормозов, управления и сигнализации, систем знаков, которая устанавливала бы национальность машины и т. д.; определенный возраст и квалификацию шоферов). Конференция предусматривала выдачу особых паспортов, так называемых международных дорожных свидетельств, при предъявлении которых водители и их машины допускались беспрепятственно к передвижению по стране.

Конференция 1909 года, однако, не разрешила всех вопросов, возникающих в связи с международным автомобильным сообщением. Оставался неразрешенным в особенности вопрос перехода между государствами, которым необходимо было обложение автомобилей пошлиной, взимаемой с машин, совершивших переезд в порядке конвенции 1909 года, как гарантии, что такая машина будет в определенный срок ввезена. Вполне понятно, что это обстоятельство создавало много неудобств.

Выходом из этого положения явилось установление, по взаимному соглашению между национальными автомобильными обществами, выдачи так называемых "триптиков". Значение триптиков заключалось в том, что общество, выдавшее его, гарантировало право в определенный срок из данной страны допущенной машине, в противном случае оно обязывалось уплатить установленную пошлину. Такое гарантированное письмо освобождало водителей от необходимости иметь при себе значительные суммы денег, а главное, позволяло совершать въезд и выезд из страны в неприсутствие чьи-либо таможни.

Развитие автомобильного транспорта во время мировой войны, особенно в послевоенные годы, показало усталость конвенции 1909 года и ее несоответствие с современным состоянием автотранспорта.

Инициативу созвать международной конференции для пересмотра конвенции 1909 г. взяло на себя французское правительство, предложив проект новой конвенции. Интерес этого проекта заключался в том, что в отличие от конвенции 1909 года, касавшейся передвижения лишь только на автомашинах, он охватывал все средства передвижения по дорогам общего пользования.

На ряду с проектом будущей конвенции, выработанным французским правительством,
В Америке недавно построен автомобиль, представляющий собой настоящую квартиру со всеми удобствами с той только особенностью, что она передвигается по желанию владельца в любой пункт страны.

Правительством делегации СССР в качестве обозначения автомобиля СССР приграничным пассажирском путешествии приняты буквы "S.U.".

Выполнение формальностей по конвенции и официальные сношения осуществляются через французское правительство. Конвенция вступает в силу после того, как состоится сдача на хранение ратификаций 20 государств, участвующих в конвенции 1909 года. С этого момента для государств, ратифицировавших конвенцию 1926 года, конвенция 1909 года теряет силу.

Мир

ВСЕМ ПОДПИСАВШИМСЯ НА ЖУРНАЛ „ЗА РУЛЕМ“ НА 3 МЕСЯЦА (январь-март) во избежание прекращения высылки, необходимо срочно возвратить свою подписку с апреля месяца. Для пересылки подписной платы в этот номер вложен бланк почтового перевода. Подписная плата: 9 мес. (до конца года) 3 р. 80 к., 6 мес. — 2 р. 50 к., 3 мес. — 1 р. 30 к., 1 мес. — 50 к.

Переводы адресовать: Москва, Строгоновой бульвар 11, Акционерному Издательскому Обществу „Огонек“.

ВНИМАНИЮ ПОДПИСАВШИХСЯ НА ЖУРНАЛ „ЗА РУЛЕМ“ ПУТЕМ НАЛОЖЕННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ!

Редакция просит подписчиков, оплачивающих подписную плату при получении первого номера, оплачивать наложенные платежи немедленно по получении повесток с почты.

Издательство высылает журнал наложенным платежом, последующих номеров не высылает до получения денег. Таким образом, задержка в оплате наложенных платежей создает по вине самого подписчика перерыв в регулярном и аккуратном получении журнала.
МОСКОВСКАЯ ГУБКОНФЕРЕНЦИЯ АВТОДОРА

Направо горит—лошадь впрягаем, налево—сами везем...

Из впечатлений

КОНФЕРЕНЦИЯ эта не отличалась по внешности от обычного вида конференций—шумная толпа делегатов, почетный президиум, рабочий президиум, доклады, приветствия... Внимательный наблюдатель остановился бы даже только на возрастном составе конференции. Делегаты—почти сплошь молодежь. Делегатов старше 40 лет в зале не было. Старше 30—несколько человек. В то же время и не совсем зеленая молодежь. Это по возрасту не комсомольское собрание. Это молодежь между 20—30 годами, которая еще сохраняла горячность молодости, но уже приобрела опыт и закалку зрелости.

Невольно вспоминается состав делегатов на Всероссийском дорожном съезде. Там было как раз обратное. Молодежи почти не видно было. Большинство—делегаты от 40 лет и выше.

Найти объяснение этому не трудно. На Всероссийском дорожном съезде были, главным образом, делегаты от дорожных учреждений, на московской конференции—от общественных организаций—автодоровских коллективов.

Итак, первое заключение: молодежь активно вовлечена и завоевывает автодоровое движение. А это сулит многое. Это значит, что вопросы автомобилизации СССР и улучшения наших дорог встретят горячность, энтузиазм, и волну общественного подъема...

Бурными аплодисментами приветствовала конференция председателя Центрального Совета Автодора тов. А. М. Лежаву.

"Какая-то удивительная мертвая точка в вопросе с автостроением",—говорит тов. Лежава.

"Каких только заводов за это время не построили, а с автостроением дело не выходит. Все потому, что не решили будем ли мы строить или иностранцы у нас будут строить.

Нам нечего долго ждать иностранцев. Вот мы уже машину АМО построили и шофера не находимся ею, сейчас пробуем машину НАМИ, и если только решим, что будем сами автомобили строить, дело пойдет, и как пойдет!...

Плохо у нас со строительством дорожных машин. Московское отделение Автодора должно быть застрелищиком и в автостроении, и в дорожном строительстве".

Тов. Дмитриев, в кратком, но полном цифрами и фактами докладе, дал картину работы Центрального Совета Автодора. Многое сделало, но еще больше предстоит сделать. Во всяком случае сдвиг, который наметился в вопросе о постройке авто-заводов и дорожного строительства,—заслуга Совета Автодора, мобилизовавшего общественное мнение вокруг этих вопросов.

Дальнейшая конференция заслушала доклады тт. Лаврова, Гимельфарба и Захарова.

На конференции выступил старик тов. Васов, представитель беднейшего крестьянства.
РАЗВЕРНЕМ СОБСТВЕННОЕ АВТОСТРОЕНИЕ!

Доклад А. М. Лежавы

500 с лишним делегатов 1 Московской губернской конференции Автодора с неприятным вниманием слушали тов. А. М. Лежаву на открытии конференции Автодора 2 марта.

А. М. Лежава ударило по больным местам нашей действительности—бедностью и отсутствием автотранспорта.

— В своем обращении к вам, — начал А. М. Лежава,— я хочу остановиться на двух вопросах, имеющих для нас исключительно важное и удачное значение— «Даешь автомобили!» Даешь дорожную промышленность! Оставить дальше в том положении, в каком мы были до сих пор, невозможно. Сидя в правительстве и соприкасаясь с хозяйственной и культурной работой республики и ее отдельных районов, мы постоянно сталкиваемся с вопросами реконструкции—дальше остается вопроса развития нашеего хозяйства не занимает внимание вплотную вопросами дорожного строительства и средств передвижения. Если обстоит особенно дело с автостроением? Здесь создалась какая-то удивительная мертвая точка. Каких огромных предприятий, совершенно новых в нашей стране, каких только гигантов мы за это время не возводили, а с заводами по автостроению дело не выходит.

Как заниматься автостроением? Самостоятельным ли путем, или перенести к нам заграничный капитал и технику? Мы все болеем как мятник между двуми проблемами. У нас автостроение еще совершенно не лежит и наше народное хозяйство много от этого теряет.

Не дожидаясь никого и ничего, мы должны заняться собственным автостроением. Если мы поставили Волховстрой, сооружаем Днепрострой и т. д., мы можем развернуть свое собственное автостроение. Когда мы несколько лет тому назад начали выпускать машину АМО, было много скептиков, утверждавших, что это мы туда бросаем деньги и что ничего из этого не выйдет, так как нет у нас ни техников, ни квалифицированных рабочих. Однако же, машина АМО оказалась лучше своего прототипа.
В КОНЦЕ 1927 года, когда зарождалось общество Автодор, — говорит тов. Дмитриев,— в контрольных цифрах Госплана не преду-
сматривались ассигнования на автостроение. Под влиянием же Автодора в новые контрольные цифры правительственными органами внесены ряд дополнений о постройке заводов для выпуска мощных автомобилей. Такой колоссальный сдвиг произошел всего лишь в один год. Этот перелом в деле автостроения обязан Совету Автодора.

В дорожном вопросе мы к сегодняшнему дню тоже имеем большие достижения. До сих пор, в течение нескольких лет существовала какая-то неразбериха в вопросе, кто должен строить дороги, какие и как строить. По этому вопросу были только одни дискуссии, а дела почти никакого. Дороги же тем временем разрушились, приходили в негодность. В настоящее же время, при содействии Совета общества, правительство издало специальный дорожный закон, вносит ясность в дорожное дело.

Эти два обстоятельства,— заявляет тов. Дмитриев,— являются наиболее крупными достижениями в работе Совета Автодора.

Московская губерния по количеству коллективов и членов Автодора стоит на первом месте. В губернии около 400 коллективов и около 15 тысяч членов. Мы имеем отделения общества во всех автономных республиках, краевых и областных центрах, губернских и в большинстве уездов. Организационную работу общества можно считать законченной. Однако, еще до сих пор очень слабо развернута работа по созданию коллективов среди крестьянского насе-

ленья. Перед нами поэтому во всей широте встает вопрос об организации коллективов на селе и развертывании работы по улучшению наших дорог. Это особенно необходимо сделать сейчас, когда правительством намечены определенные организационные мероприятия по добровольному вопросу.

Совет общества проделал большую работу по выпуску различных популярных брошюр, руководств, учебников и т. п., занимался также вопросами профтехнического образования. Приходилось пробивать брешь во всех органах в области подготовки квалифицированной авто-
дорожной рабочей силы, подготовки работни-
ков высшей и низшей квалификации и т. п.

Из главнейших работ, проделанных Советом общества является создание дорожного съезда. Совет проработал вопросы реорганизации дорожного дела и наметил в этой области ряд практических мероприятий. Организованный Советом авто-мото-пробеги дали ценный материа-
л для проработки вопросов автостроения в нашей стране. Большим тормозом в работе является отсутствие средств. Целый ряд учебных пособий и других материалов общество не могло приобрести своевременно. Организованная советом автолюбительская общества должна дать Автодору 1200 тыс. руб., что значительно укрепит фи-
нансовую базу общества.

Совет Автодора добивается постройки авто-
завода. Тот сдвиг в автостроении, который сейчас идет, обязан Совету Автодора, мобили-
зовавшему общественное внимание к этому вопросу. Автостроение и дорожное строитель-
ство — наша первостепенная задача.
ОПЫТ годичного существования Автодора, говорит т. Лавров, показал, что в нашем полномочном образовании необходимо внести кое-какие улучшения. Положение с дорогами в Москве и областях, где они строились, значительно улучшилось. Организация дорог в Москве и областях, где они строились, значительно улучшилась. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии. Основная дорога, по которой проходят автобусы до Москвы, находится в хорошем состоянии.
ИСПЫТАНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ В ЛЕНИНГРАДЕ *)

В ЛЕНИНГРАДЕ установка безопасности уличного движения дается специальной инспекцией, которая сосредоточила в своем ведении все вопросы, связанные с организацией и регулированием движения.

В аппарате инспекции работает постоянная испытательная комиссия, пропускная на 1 января 1929 года 5.020 автомобилей и 637 мотоциклов.

Перед испытанием производится медицинское освидетельствование кандидатов-водителей, которое складывается из обследований органов зрения, слуха, движения, нервной системы и внутренних органов. Обследования эти производятся в специально выделенном здравоохранением амбулаториях.

Испытания будущих водителей заключаются в проверке технических знаний механизмов экипажа, проверке знаний административных правил, регламентирующих движение, и практических навыков по управлению экипажами.

При установлении степени технической глубокости кандидата, комиссия руководствуется сводкой программы, охватывающей все вопросы в разрезе теоретического и прикладного усовершенствования машины с точки зрения ее угрозы публичной безопасности и безграничественного движению.

Испытания водителей за границей имеют отчетливую установку: безопасность только.

(*) От редакции: Некоторые выводы в статье тов. Гулевича являются дискуссионными.

Во французских правилах "экзаменационной службы", которые, кстати сказать, наиболее изучены и комментированы, говорится следующее: "разрешение на управление не имеет другого основания, как защиту публики от неопытных и неспособных вожатых. Экзамен может быть назначен в отличие от кандидата, чтобы охрана публики была обеспечена. Экзамен не касается знаний, которые понятные общественная безопасность не имеет отношения. Это — главное замечание. Оно есть и всегда должно быть основой для испытания кандидата".

Такое категорическое подчеркивание во французском уставе смысла экзамена точно определяет обьем и природу требований.

Ленинградская инспекция также стремится разгрустить испытание от всего лишнего и не нужного практически. А стремлением к "запросу" есть, и он непонятен, как и сорь некоторые фанатичные и кастово настроенных автомобилистов, уверенных, что водитель только тогда может быть водителем, когда он одновременно и механик. Почему вдруг к русскому водителю (только к русскому!) предъявляют такие требования — совершенно неясно. Может быть владельцу машины и приятно иметь шофер совмещающего в себе и качества хорошего водителя и знания опытного механика, однако это ни в коем случае не должно стать требованием испытательной комиссии, которая имеет своей задачей не отбор специалистов шофёров-механиков, а лишь определение пригодности водителя с точки зрения общественной безопасности, независимо от профессионального положения испытуемого.
Ленинградская испытательная комиссия работает два раза в месяц, при наплыне же кандидатов собирается ежедневно.

Кабинет комиссии оборудован всеми нужными моделями, автомобилными частями и чертежами-таблицами. Таблицы дают возможность проводить испытания наглядным методом, что особенно важно, когда, например, испытуемый, подчас малограмотный, или плохо владеющий речью, из-за неумения оформить свою мысль, теряется, нервничает и просто плохо, в то время, как таблица сразу и без слов выводит его из затруднения.

Комиссия разбивается на две группы: одна проверяет технические знания, другая усвоение правил движения.

Для проверки знания правил движения комиссия располагает альбомом схематических чертежей, иллюстрирующих различные положения экипажей в уличном движении, а также прекрасными макетами уличных участков с движущимися экипажами.

Таким образом, испытуемый, до проверки за рулем в натуре, разрешая задачи на макете, может показать свои знания правил, которыми регулируется движение. Те же макеты используются инспектором при преподавании в милицейской школе.

Расходясь на каждом испытуемом 10—15 минут, комиссия пропускает в день 25—30 человек и это является пропускной нормой, установленной инструкцией инспекции.

Выдержавшие испытание по первому и второму звенью разбиваются на три разряда:
1 разряд — неограниченное право управления всеми машинами.
2 — зерновыми и маломощными легковыми.
3 — исключительно маломощными легковыми машинами.

По существу 3 разряд является наименьшим из 4, что он реально приемлем лишь для редких собственников; готовящих себя в профилии, получив 3 разряд, остается шофером только до-юре: на бирже имеется значительное перепродолжение шоферов 1 и 2 разрядов.

После приемом испытания является проверка практических навыков за рулем.

Это—наиболее важная часть испытания. Здесь испытуемый может прибавлять или сбросить тот оценочный разряд, который им приобретен в результате кабинетного испытания.

Для техников, производящих практическое испытание, имеется точная инструкция. Как правило, они не участвуют в комиссии: это создает возможность объективности и независимого критерия.

Испытание производится на машине испытуемого. В практике техников было несколько рискованных случаев, заставивших поставить вопрос о необходимости страховки их на случай автомобильных аварий.

Практическое испытание мотоциклистов производится фигурной ездой на площади: задние или боковые "болванчики" определяют число баллов. Права мотоциклистов на разряды не разделяются.

Ленинградские права на управление автомобилями принимаются Московской по принципу взаимности. Биржа берет на шоферский учет лишь тех лиц, которые имеют книжки, выданные инспекцией движения.

В Ленинграде нет ни одного водителя, не имеющего водительской книжки.

За последнее время число испытуемых значительно увеличилось — это идет автодорроа, общих уровней их подготовки не вызывает опасений, но все же имеются и такие лица, которые, наверное, не могут получить разрешение на управление машиной.

Раздаются голоса, права, робкие, что для автодоровцев не нужно никаких испытаний и, что выдавать им следует особые "любительские" права.

Такая аргументация, конечно, не может разделяться органами охраны безопасности движения. Автомобиль — бесстрашная вещь в руках опытного водителя, является вредоносной силой при неумелом управлении.

И совершенно понятно, что советское законодательство обязывает владельцев автотранспорта, под угрозой уголовной и гражданской ответственности, принимать все меры для уменьшения риска и предупреждения несчастных случаев.

Аварийцы — пиноны автомобилизации, независимо с собой в транспортную толпу технику и культуру, должны быть и первыми пропагандистами идеи безопасности движения.

Ленинград А. Гулевич
КУЗОВА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

В СССР да настоящего времени не имеется сколько-нибудь определенной классификации кузовов (кароссери) легковых автомобилей; для некоторых типов нет даже обозначений.

Мы делаем попытку установить такую номенклатуру на основании данных европейских и американских стандартов и данных отдельных фирм, занимающихся постройкой кузовов для легковых автомобилей.

Все легковые автомобили кузова делятся на три основных отдела: двух-трех- и многоместные.

Каждый из этих отделов распадается на группы закрытых и открытых кузовов.

Отделы и группы в свою очередь подразделяются на подотделы и подгруппы.

Первый отдел составляют двухместные кузова с одним поперечным сидением для шофера и для одного пассажира. За сидением устанавливается отделение для багажа, в котором нередко устанавливаются дополнительные съемные или откидные сидения.

Группе закрытых кузовов этого типа присвоено общее название — купе. В зависимости от выполнения, кузова носят название — купе (совершенно застекленный закрытый кузов), купе-кабриолет (закрытый кузов с совершенно раскидывающимся верхом) или купе-ландоле (закрытый кузов с откидной спинкой).

Открытые кузова этого отдела называются фазетами. В Англии двухместные кузова обычно называются "Родстерами"; открытые кузова часто снабжаются парусиновым верхом, известным у нас под именем "американского верха".

Второй отдел составляют трехместные кузова с сиденьями в виде отдельных кресел, расположенных по типу — два впереди и одно сзади.

Кузова этого типа под названием "клеверный лист, трехлистник" получили большое распространение в Англии; у нас в Советском Союзе они почти неизвестны.

Разбишка кузовов этого типа вполне тождественна с разбижкой кузовов двухместных.

Третий отдел — кузова с четырьмя и больше местами. В этих кузовах, кроме основных, часто имеются добавочные съемные или откидные сидения.

В некоторых моделях задние сиденья настолько широки, что на них помещаются три человека, и весь кузов становится пяти-семиместным.

Отдел многоместных кузовов составляет из следующих типов:

1. "Салон" или "Седан" — совершенно застекленный кузов, состоящий из одного отделения, общего для пассажиров и шофера.

Интересно заметить, что название "Седан", введенное впервые американскими фирмами, вызвало большие нападки со стороны французов, у которых слово "Седан" связано с невеселым для французов историческим событием. Американские кузова этого типа только из-за своего названия подвергались в Франции бойкоту, пока одна из американских фирм через прессу не дала объяснения, что название "Седан" никакого намека в себе не содержит и происходит от названия старинного типа носилок — паланкина, с креслами внутри.

Как и у двухместных кузовов мы встречаем у "Салона" (Седанов) все три характерные подгруппы: "Салон" (Седан) — совершенно закрытый, "Салон-кабриолет" (Седан-кабриолет) — полностью раскидывающийся, и "Салон-ландоле" (Седан-ландоле) с откидывающейся спинкой.

Открытых кузовов этого типа не существует.

2. "Берлин" — кузов, также совершенно застекленный, но отделения в нем
разделены стеклянной перегородкой. В переднем отделении помещается шофёр и один из пассажиров, во втором — только пассажир.

Подобно „Салонам“ этот тип разделяется на: Берлин — „Берлин-кабриолеты“ и, наконец, „Берлин-ландоле“.

Открытых „Берлинов“ также не бывает.

3. „Лимузин“ подобен „Берлину“; он состоит из двух отделений, под общей крышей, но первое отделение, в котором помещается шофёр, открыто, и застеклено только заднее.

Из закрытых моделей „Лимузины“ имели всюду наибольшее распространение, в том числе и у нас в Союзе; за последние времена, однако, все больше вытесняют „Берлины и Салоны“.

На ряду с „Лимузином“ необходимо упомянуть „Лимузин-кабриолет“ и „Лимузин-ландоле“, часто называемый просто „Ландоле“.

Открытые кузова этого типа, носящие название „Дубль-фазтонов“, обычно снабжаются съемным американским верхом и боковняками из слоновой кожи, превращающими его в дождливую погоду в закрытый кузов.

4. В „Брум“ — кузове названном так по имени англичанина, впервые вшедшего эти кареты в обращение, первое отделение совершенно открыто (без крыши), иногда с откидывающимся верхом, второе — под крышей и застеклено.


Все вышеизложенное сведено к таблице, помещенной в конце статьи на следующей странице.

В настоящее время встречаются закрытые кузова разных типов с открывающимися люками в крыше, так называемые „Зон шайны“ (открытые для доступа солнца).

В общем, как выше было сказано, все основные типы кузовов вкладываются в принятую группировку, но в практике все же встречаются еще целый ряд кузовов переходных типов, отличающихся от основных некоторыми побочными признаками. Например: салоны могут быть с двумя и четырьмя дверцами; ландоле и кабриолеты делаются обычно с двумя боковыми стеклами; но встречаются также ландоле и кабриолеты с дополнительными, третьими, боковыми стеклами, в этом случае называемые трипл-кабриолеты и трипл-ландоле, словом, получающих приставку трипл к соответствующему названию типа: салона, лимузина или берлина.

Одно время были в моде и имели значительное распространение кузова с надставками, превращающими открытые модели в закрытые. Такие кузова имели особенно широкое распространение в Германии, где экономный и практичный немец летом пользовался открытой машиной, а зимой спасался от холода в закрытой.

Кроме перечисленных типов, встречаются еще специальные кузова легковых автомобилей — напр. спортивные, — длинные и узкие, и для туризма — со специальными и разнообразными устройствами.

Кузова гоночных машин обычно представляют собой двухместные, сильно вытянутые фазтоны (торпедо) с очертаниями, представляющими наименьшее сопротивление встречному воздуху на больших скоростях.

В нашей статье не место, конечно, разбирать такие кузова-монсты, которые строили для своих сверх-гоночных машин, например, Кэмпбелл, Сигрей и т. д. Эти кузова строятся по специальному заказу и чертежу и тилюизированы быть не могут.

В настоящее время встречаются еще кузова специальных машин автомобильного типа, как то гусеничные, аэросани и т. п., формы которых зависят в значительной степени от конструкции машин и не поддаются какой либо классификации.
Классификация автомобилей кузовов

<table>
<thead>
<tr>
<th>I отдел</th>
<th>II отдел</th>
<th>III отдел</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Двухместные</td>
<td>Трехместные</td>
<td>Многоместные</td>
</tr>
<tr>
<td>Родстер</td>
<td>Кловериф</td>
<td>Салон (Седан)</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Берлин</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Лимузин</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Брук</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>1 группа — закрытые</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1 подгруппа — совсем закрытые</td>
</tr>
<tr>
<td>2 подгруппа — закрытые, но раскручивающиеся</td>
</tr>
<tr>
<td>3 подгруппа — закрытые, с откидной спинкой</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>2 группа — открытые</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1 подгруппа — открытые</td>
</tr>
<tr>
<td>2 подгруппа — открытые</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Разумеется, нашу попытку следует рассматривать только как первый опыт работы в области систематизации типов современных автомобильных кузовов. А.К. и С.Т.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДИЗЕЛЬ-МОТОРЫ

Пользующийся всемирной известностью немецкий завод Юнкерс в Дессау, с 1900 года работающий по совершенствованию нефтяных двигателей Дизеля, ида своею во время по пути постепенного их облегчения, в 1927 году выпустил такой мотор весом, при весьма компактных размерах, всего 61/4 кг на 1 лошадинную силу, т.е. вполне удивляющий требований автомобилям автомобильного мотора. Эти моторы оказались настолько удачными, что в настоящее время известный французский автомобильный завод Пеко (в Линне) приобрел право на их производство и выпустил первую серию 41/2-тонных грузовиков с дизель-моторами Юнкерса, работающими на сырой нефти. Об этом имеется известие в деле стоимости аутогранспорта говорит уже то, что для пробега 100 км 41/2-тонный грузовик с обычным мотором расходует около 35 литров бензина, а такой же грузовик с мотором Юнкерса — всего 18 литров сырой нефти.

Аutomобильные дизель-моторы Юнкерса устроены по тому же принципу, как и стационарные тяжелые его дизели. В каждом цилиндре имеются два поршня, из которых нижний соединен с коленчатым валом шатуном обычного типа, а верхний — парой особых длинных шатунов, идущих снаружи цилиндра и соединенных с кривошипом, противоположным кривошипу нижнего поршня. В результате, каждый цилиндр мотора Юнкерса работает, как 2 цилиндра мотора обычного типа. Двигатель — двухтактный, с продувкой, при чем поршень компрессора непосредственно соединен с верхним поршнем рабочего цилиндра. Двигатель работает по циклу Дизеля и не нуждается ни в магнето, ни в карбюраторе.

Эти двигатели выпущены двух типов: двухцилиндровый в 45 л. с. и трехцилиндровый 65—70 л. с. Оба двигателя, совершенно одинаковые по своей конструкции, развиваю 1,200 оборотов в минуту и расходуют 175—180 см³ сырой нефти на лош. силу—час. Мотор, даже будучи холодным, легко пускается в ход сжатым воздухом.

Другой автомобильный дизель-мотор, не нашедший пока еще себе применения, построен тоже прославившимися своими дизелями немецким заводом Кёртинг. Этот мотор — четырехтактный, бескомпрессорный, шестицилиндровый. Цилиндры имеют диаметр 130 мм и ход поршня 180 мм. При 1,200 оборотах мотор развивает 90 л. с. и расходует около 200 см³ сырой нефти на 1 лош. силу—час. Мотор весит 1,000 кг или немного более 10 кг на 1 л. с., что для автомобильного мотора теперь считается тяжеловатым.

Ленинград
Н. Фаусек

Внешний вид и разрез мотора Юнкерса-Пеко в 45 лош. сил.
КОМСОМОЛ, за РУЛЫ!

С ПЕРОМ в руке, с карандашом за ухом, с портфелем или папкой под мышкой — комсомолец ведет жестокую борьбу на культурном фронте.

Среди целого ряда вопросов культурной революции, политической и пр., мы иногда забываем другие вопросы воспитания нашего комсомольского молодежника, вопросы, которые еще не стоят у нас сегодня, но завтра могут стать крайне необходимыми для комсомола.

Комсомолец — хороший стрелок из малокалиберной или трехлинейной винтовки, комсомолец — политически воспитан, но достаточны ли эти условия для исчерпывающей подготовки комсомолца хотя бы к возможной войне? Думаю, что нет.

Комсомольцу необходимо знать, как управлять автомобилями, мотоциклами, уметь ездить на велосипеде. Мало этого. Наш комсомолец не может быть только простым кучером автомо- биля. Мы знаем, что буржуазия готовится к войне, особенно напирает на техническую подготовку своей молодежи. Там даже не возникает вопроса о технической подготовке мужской молодежи и приучении ее к этой работе. Молодежь сама интересуется мотором, техникой. У нас же в этом отношении не совсем благополучно.

В мирной обстановке к этой работе у нас проявляется интерес только во время спортивных состязаний. Но ведь это зрелище, а не цель. Спортивного умения здесь достигают лишь активные участники, которые нажимают на педаль, остальная масса только смотрит и восхищается героизмом спортсменов.

Учли ли комсомольские организации всю важность спортивного, технического воспитания молодежи? Автодор этой задачи во всем ее объеме еще не поставил. Наши кружки Автодора должны прежде всего заниматься изучением двигателя и машины. Трудности, которые могут встретиться при осуществлении столь важной задачи, вполне преодолимы.

Мы еще далеко не имеем возможности предоставить каждому машину, но стремление к этому у нас должно быть. В наших хозяйственных планах поставлен вопрос о постройке заводов авто-мото-веломашин. Настойчивыми усилиями и терпением мы добьемся того, что мы будем владеть машинами; пока же нужно вооружиться теоретическими знаниями, используя их для практической работы на машинах при предприятиях.

Этой важной и интересной отрасли работы наши комсомольские организации уделяют недостаточно внимания. В результате многие комсомольцы, подчас, ничего не знают об Автодоре, если не считать покупки лотерейных билетов.

Комсомолец должен стать другом машины. Комсомолец — за руль машины!

От мотоциклиста легко перейти к автомобилю, с автомобиля на трактор, с трактора на танк. Тогда из комсомольца получится всесторонне подготовленный боец, с одинаковым успехом справляющийся с винтовкой и мотором.

В. Белов
БОРЬБА со СНЕЖНЫМИ ЗАНОСАМИ

РЕЙСОВОЕ авто-движение осуществляется пока в провинции не круглый год, а лишь пять месяцев — до снега; в зимнее время автомобиль вынужден бездействовать.

Борьба со снежными заносами для пропуска автомобильного движения имеет большое значение в работе дорожников, поэтому необходимо обменяться опытом по данному вопросу.

Поделюсь опытом борьбы со снежными заносами зимой 1927/28 г. на линии Московско-Варшавского шоссе, между городом Медынь-Мещерская, где зимой было автобусное движение. Против заносов здесь был принят ряд мер:

Временные меры: хвойная защита, устанавливаемая на загребаемых снежных валах, снежные стенки (высотою в 1 м) из снего- кирпичей, переносные щиты и, наконец, очистка снега тракторником, лошадьми и трактором. А из постоянных мер: посадка живой защиты. Каковы достоинства и недостатки каждой из этих мер?

Хвойная защита на снежных валах применяется, прежде всего, в местах, где имеется хвойный лес. Защита должна быть преимущественно еловой (наиболее густой), допустима также и сосняковая. Размер веток — до 1.5 м. Для установки хвоя загребаются вал высотою до 0.5 м. Хвойная защита в общем, дает вполне удовлетворительные результаты, особенно, если принять во внимание те небольшие затраты, которые она требует (с доставкой хвоя на место — 53 руб. за 1 км). К недостаткам защиты надо отнести частьшный пропуск снега через защиту во время метелей и бокового ветра, слабую установку хвои в снегу, осипание игл хвои, после чего она при переносках теряет свою силу и тем самым обесценивается ее качество.

Снежные стенки из снежных кирпичей можно делать лишь после оттепели, когда снег липкий и его можно брать „кирпичем". Стенки делаются высотою в 1 м на снежном валу. Размер снежных кирпичей 0.25 × 0.25 × 0.40 м. При сильных метелиях такие снежные стенки местами выдерживают, но все же, в виду незначительной их стоимости (33 руб. за км) они применяются лишь там, где нельзя поблизости достать нужного количества хвои для защиты.

Деревянные переносные щиты являются самой радикальной мерой борьбы со снежными заносами. Щиты были установлены на 177 и 181 км Московско-Варшавского шоссе и дали прекрасные результаты. После установки щитов на перегоне части шоссе снега было немного — всего толщиной 10—15 см, т. е. только тот снег, который шел сверху. С боков же при метелях снег совершенно не попадал на дорогу и она была абсолютно гладкая, вполне удобная для автомобильного движения, не говоря уже о гужевом. Для гужевого движения защищенные щитами километры были как бы „первопутками".

За щитами высота заносов доходила до 2.45 м. Переставлялись щиты за зиму два раза.

Единственный недостаток этого рода защиты — его дороговизна (за 1 км — 1.400—1.500 руб.).

Одной из временных мер является также расчистка снега тракторником и трактором со снегоочистительным снарядом. Помимо заносов прозеян части дороги при метелях с боковых сторон, снег попадает на полотно сверху при нормальном снегопаде. Поэтому, естественно, что в дополнение к боковым заграждениям дороги необходимо производить расчистку снега на самой прозеян части сейчас же после снегопада. Расчистка обычно производится тракторником силой лошадей. Но на 7-часовом участке для автомобильного движения была организована расчистка снега при использовании трактора „WD" с мотором мощностью в 50 лошад. сил., со скоростью — 2—6 км в час.

Специальный снегоочистительный снаряд на тракторе не был сделан во-время по техническим условиям и поэтому участком был приспособлен к трактору тракторник усиленного типа с соответствующими железными раскреплениями. Вес его составлял от 1 до 1.5 т. Кроме того, во время работы тракторник загружался добавочным грузом и людьми, так что вес его составлял не менее 2 т.

Сравнивая работу тракторника усиленного типа при помощи трактора с работой трактора обыкновенного типа, работающего, с помощью лошадей, мы увидим, что стоимость
обработки 1 км по очистке снега при работе трактора „WD“ обходится в 1 п. 24 к. (данные Автопермторга), а лошадьми — 2 п. 60 к.
Таким образом, ясно, что работа треугольника с трактором дешевле, хотя сам по себе трактор „WD“ в 50 сн. несколько тяжел и громоздок для снегоочистки. При употреблении же трактора более легкого типа можно суверенностью сказать, что стоимость очистки снега трактором будет стоять значительно дешевле, чем расчета треугольником — лошадьми.
Что касается работы снегоочистительного снаряда, устроенного при тракторе (вместе треугольника), то, к сожалению, выявить его работу как следует не представлялось возможным, но и те результаты, которые дал снегоочистительный аппарат, изготовленный Автопермторгом по американскому типу, кстати сказать, не на заводе, а при помощи кустарей, оказались вполне удовлетворительными.
Снегоочистительный снаряд представляет собой: а) треугольник носа, установленный на шарнирах впереди трактора (см. фотографию); нос сделан из 9 сантиметровых дубовых досок, скрепленных с внутренней стороны уголками. Края носа оббиты угловым железом (75 × 75 см). Впереди носа посажен резак, сделанный из железной полосы изогнутой формы. Нос треугольник оббит листовым железом. Два крыла, сделаны из дубовых досок и также выгнуты; назначение крыльев отваливать в сторону снег, разрезаемый и разбрасываемый носом. Крылья также окованы железными листами.

Автобус на линии, разчищенной от заносов.
К недостаткам снегоочистительного снаряда надо отнести отсутствие правильного регулирования. Обычно после прохода снаряда получаются высокие борты из снежных валов по бокам, доходящие местами до 1 1/4—1 1/2 м, при ширине расчистки полосы в 4,5—5 м, получающийся коридор или выемка заносится снегом, поэтому для расчистки боковых валов, а также сколы ухабов приходится нанимать рабочие артели в среднем по 20—25 ч., т.-е. добавлять к механической силе значительную рабочую силу, что, разумеется, поникает стоимость работы трактора снегоочистительным снарядом.
Наконец, надо подумать не только о сегодняшнем дне, но и о будущем, т.-е. о том, чтобы временную защиту заменить постоянной живой посадкой. Для средней полосы СССР наилучшей живой защитой является ельяж. Живую защиту следует сажать в шахматном порядке два ряда. Ряд от ряда на 0,80—1 м и саженец от саженца на 0,50 м. Посадку ведут специально приспособленными стальным нещиами; саженцы употребляются 3—4-годичные.
Стоимость посадки 1.000 саженцев обходится около 12 р., а км посадки — 50 р.
В зависимости от местных условий необходимо пользоваться всеми видами снеговой защиты, не забывая о живой защите, то же можно сказать и относительно расчистки снега треугольником. Там, где нет возможности рассчитывать на трактор, придется пользоваться конной тягой, но все же необходимо постоянно помнить о тракторе и снегоочистительном снаряде, так как только механизация даст действительную экономию — снижение себестоимости снегоочистительных работ и удешевление автоабусных перевозок, а следовательно, увеличение культурных благ в деревне.

Работы по расчистке от заносов участка Московско-Варшавского шоссе между авт. Медынь-Метелевская.

Инж. Ф. Кокорин

По избежанию излишней переписки — редакция журнала „За Рулем“ снова предупреждает всех читателей и организации Автодорог, что НИКАКОЙ ВЫСЫЛКИ ЛИТЕРАТУРЫ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ И ДОРОЖНОМУ ДЕЛУ, ПРОСПЕКТОВ, ПЛАКАТОВ И Т. Д. ОНА НЕ ПРОИЗВОДИТ. По соглашению редакции с магазином — со всеми требованиями на автобусную и дорожную литературу следует обращаться в магазин № 1 Гостехиздата (Москва, Тверская 25), высшать книге наложенным платежом.
ТАМ, ГДЕ ШУМИТ ТАЙГА

Очерк

ШУМИТ тайга... Верхушки вековых сосен склоняются друг к другу и рокот неется по лесу.

Мощная ветка запела глаза, попадает в рот. Обливаясь потом, еле-еле поспеваю за своим спутником Пахомычем.

Пахомыч — коренной сибиряк. Несмотря на свои шестидесять лет, шагает бодро. Усталость не сломила его и он продолжает свой рассказ:

— Замчуюш нас бездорожье! Как хочешь, так и пробирайся вот по такой тропе. Иной раз и хотелось бы повезти маслица, яниц в город, а как? На своих плечах не гоже. Сердиться за волокушу.

— Что это за волокуша? — спросил я.

Пахомыч ухмыльнулся.

— Волокуша? Штука немудреная, каждый ее сделает: берет две берды, соединяет верёвками, и в оглобли, другой волочится по земле, как санки полозья, и к ним прикрепляют кладь. Сами-то у меня усёзь? И после некоторого молчания добавил: — В наших местах даже летом ездят на санках.

— Ну, положим,— недовольно протянул я.

— А ты, мил друг, не сумелось — истинную правду говорю: только на санях и просочишь через болота, а иначе погружешься.

Пахомыч умолк и незаметно для себя ускорил шаг. Я стал отставать.

Заметив, что от усталости я еле-еле бреду, посоветовал:

— Крепче налегай на палку! Отдыхать уж нечего—скорее выйдем на Тункинскому тракт, а там уж непременно найдем подводу на Кулук.

Напрягая силы, я старался не отставать от Пахомыча. Идем.
— А дорогу стоит поддерживать дорогу?
— Конечно, затраты должны быть, но они слишком незначительны. Можно было бы ограничиться работой деревянного утюга и парного катка, которые будут поддерживать в порядке дороги.

Отдав расположение рабочим, Иван Миронович пригласил меня в тарантайку. По льняной ткань, и тарантайка мягко покатила по ровной дороге где еще недавно гордо высились сосны, кедры. Угрюм шумит тайга, и в этом шуме слышится угроза человеку, держащему у прорезать ленту в его чаще. Но человек не бойтся этих угроз.

Удобные, гладкие дороги прорезают тайгу и помогают человеку связать с городами отдаленные, глухие деревушки.

В. Ильин

УСОВЕРШЕНСТВОВАННЫЕ МОСТОВЫЕ В МОСКВЕ

В статье профессора Д. П. Крылова № 5 "За Рулем" за прошлый год было подробно освещено крайне неудовлетворительное состояние, в котором находились мостовые Москвы к середине прошлого года. Автор статьи указывал, что 95,7% площади городских проездов Москвы заняты самыми примитивными видами дорожного покрытия — бульдозером.

Сообщим теперь, что предполагается сделать в этом году для улучшения мостовых.

При постоянно усиливающемся уличном грутовом движении на главных магистралях Москвы и с одновременным утяжелением транспортно-перевозочным средствам изнашивание старых мостовых проходит в особо угрожающем темпе. Главное внимание отдела благоустройства МКА за последние годы переключается именно на работы по замощению улиц и в первую очередь на устройство усовершенствованных мостовых. Усовершенствованные мостовые уже проложены по таким магистралям, как Сретенка, Миацкая, Пятницкая, частично Тверская улица и др.

В этом году, предполагается проложить брусчатых мостовых на площади в 100 тыс. кв. м и асфальтовых (разных видов) — 90 тыс. кв. м, не считая ремонта существующих мостовых.

Замощены будут Красная Пресня, часть Тверской ул., Петровка, Баррикадная улица, 1-я Гранданская, Садово-Черногорская, улица К. Маркаса, Спартаковская, пл. Рязань и пр. Объём работ по проектировке новых усовершенствованных мостовых в пять раз превышает работы прошлого года, а также превысит все, что сделано в этой области за годы революции. Затраты на устройство их определяются почти в 3.700 тыс. руб.

Впервые будет практиковаться новый вид асфальтовых покрытий — асфальто-бетонные мостовые, которые будут изготовляться машинным способом.

Бульдозное замощение предполагается в размере 90 тыс. кв. м, а текущий ремонт — 175 тыс. кв. м.

Крупные мероприятия намечены в области урегулирования уличного движения. В первую очередь должны быть перепланированы движение на площади им. Дзержинского и на Каланчевской, где будут переустроены проезды, снесены неподходящие здания и проч.

Общий объем инженерных работ по благоустройству Москвы намечен в размере 10 млн. рублей, из них новое строительство и капитальный ремонт потребуют 7.5 млн. руб.

ВНИМАНИЮ ПОДПИСЧИКОВ "ЗА РУЛЕМ"

В виду сокращения срока хранения экспедиционных документов, издательство просит все претензии на неполучение изданий по индивидуальной подписке заявлять по месту сдачи подписки не позже двух месяцев со дня выхода данного издания.

Жалобы, поступившие позже двух месяцев, приниматься к исполнению не будут и издательство в переписку по ним не вступает.

23
БОРИС, скажи ему, чтобы включил динамо. Я, конечно, знаю, кому это "ему". Это "чумазый", с ног до головы облитый маслом механик Пашков.

Но передать распоряжение водителю НАМИ Кароля — не так то легко. Диккий свист ветра, рев разбушевавшегося мотора, работающего на полном газу, жесткие, колющие снежные кружки, с хладнокровным изуверством царящие мне лицо и заливающие в нос и глаза, не дают возможности Пашкову понять что-либо.

Я тороплюсь, волнуюсь и, видимо, комично жестиккурирую, ибо механик изображает на своем заиндевелом, красном от холодна, лице — пародию на улыбку.

Мы несемся по гладкому, тугому, ослепительно белоснежному покрывалу зимы.

Дорога — протоптанная лощадиной тропа — нам наделена. Руль заставляет стального коня слегать кругой поворот в поле.

Мы несемся уже, со все увеличивающейся скоростью по целине, чуть тронутой нежными зайцами лапками.

Мотор бурлит, на что-то сердится. Хотя казалось бы и не на что, ибо Пашков с усердием, чуть ли не каждые 10 минут, кормит его своеобразной кашкой — "маслом".

Позади саней — буран, снежный шторм, дикая пляска снега, попавшего в воздушный циклон. Мотор — четкий, как часы. Воистину по нему можно проверять секундную стрелку. Мы прыгаем через хулиганские межи, с головокружительной скоростью кидаемся вниз с отвесного косогора, несемся с кругового сноснестного бега в широкую гладь красавицы Волги.

За нами еще три машины: — НАМИ с гигант-водителем Щербаковым, ЦАГИ — "Автодор" с одним из лучших "скользунов" Кузнецовым и ЦАГИ — "Осоавиахим" с инженером-конструктором Архангельским.

Щур глаза (очками пользоваться нельзя — замерзают), ежеминутно протирая толстой рука- вицей переднее стекло, согнувшись водители над перелеской баранкой, зорко глядящих в подернутую легкой морозной дымкой даль, стараясь ити точно в наш легкий скользящий след.

**

Пробег еще только начался. Впереди — труднейший путь, тяжела дорога по дремучим, нетронутым рукою дровосека лесам, необъятным снежным просторам и зеенными кольцами речных систем.

На Волге попадаем в тюрьму, — небольшие, чуть замерзанные снегом, прозрачные глыбы.
В ЦЕЛЯХ БОЛЕЕ ПОЛНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ИНСТРУКТИРОВАНИЯ
АВТОДОРОВСКИХ КОЛЛЕКТИВОВ И НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ—

СО СЛЕДУЮЩЕГО № 7 ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“
НАЧНУТ ПЕЧАТАТЬСЯ ДВА ЦИКЛА
ПОПУЛЯРНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СТАТЕЙ:

проф. Е. А. ЧУДАКОВА—

УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЯ

и М. А. ДЬЯКОВА—

РЕМОНТ МОТОЦИКЛА
АВТОМОБИЛЬНЫЕ СКОБЫ

Когда автомобиль, попадая на мягкий грунт или в большую грязь, не может сдвинуться с места, очень помогают применяемые на Западе железные скобы, которые легко и быстро можно укрепить на задних колесах.

Автоскобы совершенно не портят шины и дают автомобилю полную возможность выбраться из грязи. Эти, столь полезные скобы свободно помещаются в ящике для инструментов.

МАГНИТ — ПРЕДОХРАНИТЕЛЬ ШИН

Известно, какую опасность для шин представляют металлические предметы, валяющиеся на дороге. Чтобы предохранить шины автомобиля от порчи недавно в Америке введен новое приспособление: на буфере автомобиля, на высоте нескольких сантиметров от земли, укреплен магнит, притягивающий к себе иголки, гвозди и разнообразные металлические предметы попадающиеся на дороге.

АВТОМОБИЛИ для САХАРЫ

В АМЕРИКЕ для очистки дорог от снега употребляют тракторы, впереди которых укреплены снегоочистительные плуги.

На плуге, как показывает снимок, установлен сильный прожектор, дающий возможность работать с плугом и в темноте — с наступлением сумерек и ночью.

Плуг этот может быть легко отделен, а трактор использован для всевозможных других работ.

На снимке один из шестиколесных автомобилей Берлине, испытываемых в настоящее время в Сахаре. Все, оси — ведущие; передние и задние колеса — управляемые. Машины эти весьма подвижны, применяются к местности и обладают достаточной скоростью.

ДОБАВОЧНЫЕ ОБОДА для АВТОМОБИЛЬНЫХ КОЛЕС

ПОЭЗДКУ автомобилей по плохим топким дорогам, особенно неудобным для передвижения механического транспорта, можно значительно упростить путем установки изображенного рядом ободорасширителя, который прикладывается к колесу при затрате минимального количества времени. Ободорасширитель такого типа укрепляется при помощи специального винта и получает опору во втулке колеса.
Новый "Рено"

Издавна мы привыкли к своеобразному виду автомобиля Рено, обустраенному формой капота его двигателя. Радиатор в машинах Рено старого типа был расположен позади мотора.

В последней мощной модели Рено отказался от своего излюбленного типа и, как видно на рисунке, перенес радиатор вперед — на обычное место.

Несколько подобных машин уже имеются в Москве.

Мото-лодка без винта

В Америке построена моторная лодка, движение которой основано на новом принципе. Мотор, оборудованный трубами Вертгилья Андерсона, движется при помощи непрерывного ряда толчков воды, выталкиваемой двигателем. Лодка идет ровно и быстро, и оказывается по сообщению американских журналов, вдвое экономичнее обычных моторных лодок.

В нашем журнале мы уже не раз сообщали о целом ряде разнообразных конструктивных усовершенствований, разработанных и применяемых на Западе для удобства работы водителей автомобилей.

Приводим еще одно из них непосредственно под сидением шофера в новых английских машинах устроен трубопровод к бензиновому баку.

Благодаря такому устройству шофер не сходя с места имеет возможность пополнить запас бензина из бензинового бака.
Перевозка на автомобилях оборудования для Карсакпайского комбината

Карсакпай — крупнейший завод в Казахстане, которому суждено быть крупнейшим даже в союзном масштабе, так как с 1928/29 года он будет вырабатывать до 6\(1/2\) тыс. т. меди (годовая добыча меди в Союзе равна всего 8\(1/2\) тыс. т).

Завод закончил свое оборудование совсем недавно. Он находится на железной дороге на расстоянии 375 км, и с 1926 года Карсакпайский комбинат начал привлекать на работу по перевозкам автомобили, тракторы, тягачи и мотоциклы.

Сейчас автопарк комбината состоит из 33 единиц, и прицепов для тракторов и грузовых машин. Основной парк составляет 19 грузовых машин, 2 тягача, 2 трактора и 2 автомобиля и 3 мотоцикла Харлей-Дэвидсон. Прицепы с грузоподъемностью от 3 до 10 т — 15 шт.

За 1927/28 год автотранспортом перевезено — 2,354,6 т, пройдено машинами 208,43 км. Стоимость перевозки тонно-километра равна 35,9 к.

В появлениям автотранспорта комбинат вынужден был организовать и дорожный отдел, который ведет работу по ремонту и строительству дорог Карсакпай — Джуасы (375 км) и постройки пикетных и гаражных зданий на линии.

Карсакпайский комбинат встал на правильный путь, развивая автотранспорт и одновременно организуя дорожный отдел. Еще более правильным будет, если дорожный отдел посвятит свою работу под единственным руководством дорожно-автомобильного отдела, который нужно создать комитету путем реорганизации двух существующих аппаратов.

Автодоровец

АВТОТРАНСПОРТ В ПУСТЫНЕ КАРА-КУМ

Опыт эксплуатации багашишего по запасам серого месторождения, находящегося в Туркмении в кустах Кар-Кум, начавшись с ноября прошлого года, Кармакунский опытный завод работает успешно, давая продукцию высокого качества, и се уже отправляется из Ашхабада к завершению фабрики потребительских товаров.

Но задача организации кармакунского серого месторождения разрешена лишь наполовину, ибо неразрешенной осталась транспортная проблема. Серу приходится везти на верблюдах на расстояние 235 км, а это обходится дорого, — примерно 30 коп. с тонны-километра. Кроме того, верблюжий транспорт (волоноемкий) не обеспечивает бесперебойности перевозки серы с завода к местам Ср.-Аз. ж.-д. дороги, так как верблюды ходят не круглый год, в любой момент могут быть отключены от перевозки иных, выше и членов грузов, но, наконец, всегда возможна эпизоотия или бескормица и ладжево верблюды. Надо искать более совершенные, чем верблюды, виды транспорта. Значение создания хорошего транспорта в Кара-Кумах далеко выходит за рамки упомянутых нами вопросов.

Поэтому рассмотрение этой задачи, мы в первую очередь обращаемся к автомобилю, тем более, что не только перевозок, но и трудности пути, при современном соотношении техники автотранспорта, не могут считаться практически непреодолимыми: в Америке уже существуют регулярно работающие автогрузовые линии протяженностью до 30 км, и за последние годы возникли и окрепли автозали чрез Сахару, характер пустынь, беззобоность и безлюдье которой не уступают Кара-Кумам.

Опыт автобусизма в Сахаре приводит к определенной установке при проектировании автогрузового сообщения в Кара-Кумах: организации и прокладке движения нужно предложить специальное изучение грунтов пустыни Кара-Кум в полосе между конечными пунктами.

Для выяснения возможной стоимости перевозки серы на милях автотранспорта был произведен расчет организаций автогрузовой линии по тарифу существующего в Араба-Куреватского района бюджетного автобусного сообщения с капиталами стоимостью 15,000 т. в год приходится перевозка 150 т. груза (прямого и обратного) из Ашхабада в Акча-Кум, в т.ч. на 20% обычное транспортирование автомобилей с грузовыми машинами, с прицепами; при этом для легкости перевозок все машины на линии и прицепы должны иметь съемные платформы на роликах. Возможность, что изыскания, первый этап которых, в виде поездки академика Л. Г. Ферсмана, намечается в марте этого года, показывает, что более эффективным является иной вариант транспортировки: на автогрузовых машинах с Серного завода на берег Аму-Дарьи и далее на судах через Аравский море к стании того же названия Ташкент, джел. дороги.

В каждом случае, организация трансакаркасского автобусного движения является актуальной и увлекательной, полной реальной романтики, проблемой.

Наша инженерия, наш Татавтор, наш вновь запущенный механический автомобиль не могут пройти мимо этой задачи.

Инж. Ю. Давыдов

Ашхабад
О ЗАЯВКАХ НА АВТОМАШИНЫ, МОТОЦИКЛЫ И МОТОРЫ

В ВЫДУ поступления массовых запросов от местных отрядов Автодора о возможности приобретения автомобилей, мотоциклов, а также мотоциклетных и автомобильных принадлежностей, бронированных и не бронированных, мы считаем необходимым заявить отдельно о своем мероприятии, связанном с этим вопросом.

В центре внимания у нас сейчас — массовые заявки на приобретение мотоциклов, бронированных и не бронированных, для использования в местных отрядах Автодора. Нами запланированы следующие мероприятия:

1. Утверждение программ приобретения мотоциклов, включающих мотоциклы для перевозки на местах, а также мотоциклы для перекрытия местных дорог.

2. Утверждение программ приобретения мотоциклов, включающих мотоциклы для перекрытия местных дорог.

3. Утверждение программ приобретения мотоциклов, включающих мотоциклы для перекрытия местных дорог.

4. Утверждение программ приобретения мотоциклов, включающих мотоциклы для перекрытия местных дорог.

Все эти мероприятия будут осуществляться на основе заявок от местных отрядов Автодора, которые будут утверждены в порядке и в сроки, установленные руководством Автодора.

В заключение, мы хотели бы подчеркнуть, что все заявки на приобретение мотоциклов, бронированных и не бронированных, будут рассматриваться на основании заявок, поданных от местных отрядов Автодора, и будут утверждены в порядке и в сроки, установленные руководством Автодора.

ОБ АВТОМОБИЛЯХ, МОТОЦИКЛАХ И МОТОРОЯХ

В ВЫДУ поступления массовых запросов от местных отрядов Автодора о возможности приобретения автомобилей, мотоциклов, а также мотоциклетных и автомобильных принадлежностей, бронированных и не бронированных, мы считаем необходимым заявить отдельно о своем мероприятии, связанном с этим вопросом.

В центре внимания у нас сейчас — массовые заявки на приобретение автомобилей, мотоциклов, а также мотоциклетных и автомобильных принадлежностей, бронированных и не бронированных, для использования в местных отрядах Автодора. Нами запланированы следующие мероприятия:

1. Утверждение программ приобретения автомобилей, включающих автомобили для перевозки на местах, а также автомобили для перекрытия местных дорог.

2. Утверждение программ приобретения автомобилей, включающих автомобили для перевозки на местах, а также автомобили для перекрытия местных дорог.

3. Утверждение программ приобретения автомобилей, включающих автомобили для перевозки на местах, а также автомобили для перекрытия местных дорог.

4. Утверждение программ приобретения автомобилей, включающих автомобили для перевозки на местах, а также автомобили для перекрытия местных дорог.

Все эти мероприятия будут осуществляться на основе заявок от местных отрядов Автодора, которые будут утверждены в порядке и в сроки, установленные руководством Автодора.

В заключение, мы хотели бы подчеркнуть, что все заявки на приобретение автомобилей, мотоциклов, а также мотоциклетных и автомобильных принадлежностей, бронированных и не бронированных, будут рассматриваться на основании заявок, поданных от местных отрядов Автодора, и будут утверждены в порядке и в сроки, установленные руководством Автодора.
Кружок автодоровцев Тюменского земельного управления на практических занятиях

БОРЕМСЯ, КРЕПНЕМ, РАСТЕМ
Из писем наших рабкоров

СТИХИЙНО, без циркуляров и инструкций, по инициативе местных общественников и, в первую очередь, автоработников, в городах, волостях и селах СССР возникали автодоровские коллективы.

Многие из пионеров Автодора прежде не представляли себе, какие формы прием организационная и практическая работа ячеек. Они агитировали, с энтузиазмом создавали коллегии, избирали руководящие тройки. Важно было прежде всего количество, процен охвата, — о качестве не задумывались.

Но с каждым месяцем развивается, ширится и крепнет автодоровское движение, растет активность автодоровцы уже серьезно взялись за учебу — от слов перешли к делу, к большой практической работе.

По многочисленным рабкоровским письмам, непрерывно поступающим в редакцию "За Рулем", мы можем проследить за тем, как постепенно Автодор завоевывает все более широкие симпатии трудящих масс города и деревни, вовлекает в свои ряды новые тысячи членов, ремонтирует автомобили, строит дороги. Из сотен этих писем приведем, за недостатком места, только некоторые.

Начнем с Автодора Азербайджана. Первое время он бездеятствовал, но начиная с августа прошлого года усердно взялся за работу. Результаты оказались быстры:

— В Азербайджане, — пишет А. Б. Лев, — организовано до 40 ячеек. В некоторых коллективах есть машины, ведется кружковая работа. Созданы 2 школы — одно в промысловом районе, другое — в городе Баку. Из обучающихся 200 человек — 40 % ток-ро. Азербайджанская организация насчитывает до 5 тыс. членов. Началась подготовка к съезду Всезербайджанского съезда Автодора.

В целом ряде губерний Автодор глубоко пустил свои корни, об'единил тысячи тех, кто стремится автодорализовать советскую страну. И Автодор работал не впустую, — он имеет здесь не мало достижений.

В городе Саратове Уральской области, — сообщает рабкор Б. И. К., — 1,000 членов Автодора. В округе 34 коллективов. Организуются кружки по изучению автодора. На курсы дорожных диспетчеров посылают все общества 6 человек. Для популяризации идеи Автодора в областных органах организован велосипедный пробег на 600 км (Саратов — Свердловск). Коллектифы Автодора посылают в деревню автомобильную и дорожную литературу.

— По Тюменскому округу на 15 февраля этого года — 22 ячеки, насчитывающие 1,059 членов. Рабкор тов. Фадеев отмечает, что особенно широко растет автодоровское коллективы в районах: в 22 ячеки — 14, из 1,059 членов— 842. Из них ведут среди крестьян большую разъяснительную кампанию.

— В первом коллективе Тверского отделения, — пишет рабкор Катанова, — число членов за год возросло с 23 до 363 человек. На худо — две легковые машины, восстановленные своими силами. Автосекция проводит кружковые занятия, велосипедная предполагает организовать велосипедную мастерскую. Коллектив выпускает кружковую печать с самодельными грамотами для обмена опытом автодоровской работы.

Большой интерес к Автодору проявляется на фабрично-заводских предприятиях. Рабочие по своей инициативе создают автодоровские ячейки, кружки по изучению автобилей, и сразу же по-деловому ставят практическую работу.

— Из 30 человек рабочих текстильных фабрик Егорьевска, которые были застрельщиками организации Автодора, количество членов общества за 3 месяца возросло до 300 человек. Силами активы Автодора оборудованы гаражи для имеющих машины и двух легковых машин. Рабкор Ал. Л. сообщает нам, что в летнее время Автодор предполагает организовать автогаражи по волости Егорьевского уезда.

— Идею второй скоростью, — так характеризует рабочий коллектив Ленинградской фабрики "Рабочий" рабкор Я. Александров. Здесь организованы автогаражи на 50 человек. Выпускается еженедельная газета, в начале февраля на читает выходящую и живая газета. С успехом распространяются лотереи и благотворительные товары. Журнал "За Рулем" становится настолько кружковым автодородом.

— Рабочие из автодора, — пишет рабкор на Рубежковских химических заводах "Красное Знамя" первой в Старобельском округе, — насчитывает свыше 218 человек. Ей удалось приобрести автомобиль и создать кружок на 75 человек. От села Варваровки до станции Рубежной дорога плохая и по ней приходится месить грызь рабочих. Рабочая решила построить здесь шоссейную дорогу на расстоянии 5 км, сделав по сторонам дороги укрепляющую посадку. Часть средств
ячейка имеет.—на помощь должны прийти окислитель, людоедство и местное население. К постройке дороги уже приступили.

— На Ленинградском механическом заводе вулканы осенью прошлого года организовывались ячейка. Записалось в нее 44 человека. В первую очередь приобрели грузовую двухтюк и легковую машину. Машины,—писал работник Г. И. Бодуров,—были такие, что можно их. На- стоящих членов ячейка преобразовывает эти трудности и скоро двухтюк будет пойти на пополнение заводского транспорта.

Всечаски стремятся изучить автодороги и ву- зовцы. Они на деле показывают себя серьез- ными, активными электроводородами. Вот одна из многих корреспонденций, характеризующих работу вузовской ячейки:

— Коллективу при Донском институте сельского хозяйства и мелиорации (Новочеркасске) при содействии правительства института оборудован мастерская. В распо- ражении ячейки,— пишет тов. С. П. Тарасов,— две автомашины. Организуется кружок трактористов. В работе коллектива, помимо студентов, вовлечена и профессура.

Автодор своей работой помогает укреплению обороноспособности страны. Вот почему особо широкое развитие он получил в Красной армии. Из различных частей нам сообщают, что команды, красноармейцы и моряки с большой охотой готовят себя к управлению машиной и надо сказать, получают там большую подготовку.

— В распоряжении коллектива при Н. И. Артюхове,— сообщает тов. О. Р. Ермак,— командование передало передовое автотранспортное оборудование. В ячейке 227 чел. и почти все они серьезно изучают автодороги и организуются в общественные комитеты. Народное движение не только радоваться и разывать, но и командовать, политический состав. Скорее ячейка получит легковую машину и грузовые машины.

Приведенные нами выдержки из рабочих писем говорят о больших достижениях в работе Автодоров. Но не всюду мы видим только хорошие стороны. Есть отделения и коллективы, которые никак не могут подойти к своему уровню подготовки. Надо, чтобы их можно было не заметить.

В декабре 1937 года организовали Автодор в г. Бийск. Начали работать горячо, но скоро остыли. Главное, что автодор работало, но скоро остыло. Главное, что автодор работало,

— Самарская область, центром которой стал коллектив. Организованный здесь AUTODOR,— пишет тов. Б. И. Прокофьев,— заключается в проведении двух сборов. Называется коллективом автодоров, но он не организовался еще. В задачу сборов, которые подготовлены в определенном порядке, заключается в подготовке и проведении автодоров.

— В январе этого года была организована деятельность Орловского отделения Автодора.— Автор кре- достоведческой страны,— пишет ячейка.— Ячейка это центральная организация общества и нацелена на работу, узнать руководство местными коллективами, широко распространять журнал „За Рулем“ среди масс автодоров.

Чаще всего работа сдается из-за пустых мест:

— В Перми в окружном Автодоре нет блатов за- явленных, нет членских билетов. 3 месяца занимают билеты из рабочих районов и, не безусловно, член Автодора № 143.210 с волей занимает свое письмо: „По окончании ноября „За Рулем“ призывают к порядку Уральское отделение!“

Выводы напрашиваются сами собой: надо взяться незамедлительно за оживление работы, за устранение недостатков в деятельности ряда губернских отделений и местных автодоровских коллективов.

Чтобы осуществить задачи Автодора, каждый член организации должен проявлять больше энергии, инициативы. Особое важное значение приобретает руководство и непосредственная жизнь зависимости правлений и бюро со всеми низо-выми организациями, с членской массой.

Больше внимания автодоровской работе!
В ТВОДОР ОМ выпущен ряд брошюр, рассчитанных на широкие слои рабочих и крестьян и посвященных вопросам автомобилизации страны и дорожного строительства.

Задача этих брошюр — изложить в популярной форме цели общества, значение автомобилизации и безъездовьев дорог и привить общественное и деловые практические вопросы дорожного строительства.

"Библиотека Автодора" должна дойти до своего читателя и стать принадлежностью каждой ячейки Автодора, изолированного, рабочего клуба, школы первой и второй ступеней.

Об общих задачах Автодора говорит в брошюре: "Автомобиль и народное хозяйство" части первой — Н. Е. Бутырин. Научный, 16 стр., цена 5 коп.

Брошюра вышла вторым изданием. В скажать и популярной форме я наше отдаление в областях безъездовьевого транспорта, выяснение значение автомобиля и хорошие дороги для поднятия народного хозяйства и дается ясное представление о задачах общества Автодор и его организационных формах.

Той же теме посвящены и брошюры:

1. "За крестьянские мосты и дороги" — Ф. Лавров, 40 стр., цена 15 коп.
2. "Мосты в два шага" — Д. А. Дмитриев, 32 стр., цена 10 коп.

Эти брошюры уделяют особое внимание вопросам самостоятельности населения в деле дорожного строительства. Брошюра Ф. Лаврова сочтена на основе писем крестьян.

Значение автомобилизации в народном хозяйстве хорошо оценено в брошюре:"Автомобиль в народном хозяйстве СССР и иностранной прессе" — А. М. Линько, 112 стр., цена 30 коп.

В брошюре "Автомобиль и народное хозяйство" — М. Сергеев, 68 стр., цена 40 коп.

Брошюра Л. Мисера и Е. Сергиева удачно соединила научный подход, поленствен и смешать материал; удачное оформление ее дают хорошие подборанные статистические таблицы, позволяющие пользоваться брошюрой как справочником. В брошюре имеется 25 иллюстраций.

Ее также можно назвать "третьим" брошюрой, как посвященном на собраниях по вопросам автомобилизации СССР.

**АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛЮЧКА**

Ленинград.

На приказ тов. Куйбышева о постройке завода на 100 тысяч машин год (на прошлой странице этого номера) первыми отказались ленинградские металлисты, прислав тов. Куйбышеву следующую телеграмму: "Производственная конференция машиностроительных заводов, созывал союз металлистов и специалистов на оборотные гианимостыга и приветствует решение правительства о немедленом проектировании и постройке завода по данным техников и техников Союза машиностроения." По данным Союза машиностроения, завод на 100 тысяч машин.

Собравшиеся на конференцию рабочие, техники, и представители вступили на позиции по государству и готовы осуществить этот важнейший шаг по пути социалистического строительства".

Иваново-Вознесенск.

Президиум губисполкома и местная организация Автодора постановили обратить краткосрочные трехмесячные курсы дорожных десятников, на которые ассигновано 10 тыс. руб. Состав слушателей будет утвержден комитетом и войсками. Слушатели должны быть обеспечены стипендиями, а по окончании курсов получат должности волостных дорожных десятников в своих районах.

На дорожное строительство губисполком выделен около 2 млн. рублей.

Тула

Евреи-автоводчики Тулы возбуждают ходатайство перед городом о передаче тульской синагоги под клуб Автодора.

**Новосибирск**

На дорожное строительство ассигнована в этом году 2½ млн. рублей.

**Новосибирск**

По сообщению городского, на состоявшемся в марте должника, в Сибири, один автоводчик приходится на 15 тыс. человек. Протяжение дорог Сибири за последние 5 лет увеличилось всего на 7%. Присоединяемые для Сибири машины—самых разнообразных марок, что удовлетворяет их эксплуатацию.

Отв. редактор: Н. ОСИНСКИЙ
Зав. редакцией Н. БЕЛЯЕВ

Изображатель — Акционерное Издательское Общество "ГОНЕК".
ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА на 1929 год

НА ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ОБЩЕСТВЕННО-ЛИТЕРАТУРНЫЙ И НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ ИЛЛЮСТИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ЗА РУЛЕМ

Ответственный редактор Н. ОСИНСКИЙ

ЗА РУЛЕМ — один из самых распространенных в Европе журналов подобного типа.

ЗА РУЛЕМ в 1929 году будет широко и популярно освещать все вопросы автомобилизма и дорожного дела в СССР и за границей.

ЗА РУЛЕМ в 1929 году будет продолжать приглашать на свои страницы всех виднейших деятелей политики, науки, техники, хозяйства, журналистики СССР и иностранных авторов.

ЗА РУЛЕМ в 1929 году будет позиционировать выходит в красочных обложках и иллюстрироваться лучшими художниками и фото-репортерами.

ЗА РУЛЕМ в 1929 году снижает розничную цену на 1 руб. большую "Справочную книгу автодоровца" (цена книги в розничной продаже 2 рубля).

ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ "ЗА РУЛЕМ" в 1929 году

СПРАВОЧНАЯ КНИГА АВТОДОРОВЦА

дает в популярной, но деловой форме все основные ука-зания, необходимые для каждого автодоровца и является небольшой практической инструкцией по автомобильному и дорожному делу.

Подписная плата на журнал "ЗА РУЛЕМ" на 1929 год:
- 12 мес. (24 номера) — 4 р. 50 к., 11 мес. — 4 р. 25 к.,
- 6 мес. (12 номеров) — 2 р. 50 к., 3 мес. (6 номеров) — 1 р. 50 к., 1 мес. (2 номера) — 50 к.; со "Справочник книгой автодоровца" — на 1 рубль дороже.

Адрес редакции: Москва, Страстной бул. 11, "Огонёк". Тел. 3-31-91.
УДОБЕН ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ В Москве: К-рой Автодорожного иннадительского Общества "Огонька" — Страстной бул., 11; Московской компании "Огонька" — Тверская, 37, Москвичам, пневмо- и электропомощными, снабженными специальным удостоверением.
В провинции: всем уполномоченными "Правды" и "Известий", контрол-агентами "Огонька", почтово-телеграфными конторами и кноюми Конторством Издателем.
По всем вопросам, связанным с выпиской журнала в Москве, "изучен агентом для приема подписки, — звонить по тел.: 1-42 96; 1-28 23 и 1-28 19.

Телефон отдела объявлений "ЗА РУЛЕМ" 4-64-40.
ЕДИНСТВЕННАЯ В МИРЕ
АВТОМОБИЛЬНАЯ ЛОТЕРЕЯ
организованная обществом „АВТОДОРОГ“

ГЛАВНЫЕ ВЫИГРЫШИ:
1 автомобиль с содержанием его в течение двух лет горючим и смазочным,—стоимость выигрыша 10,000 руб., 20 легковых автомобилей по 1,500 руб. (автомобили по желанию заменяются тракторами), 20 мотоциклов английской фирмы BSA по 800 руб., 200 подвесных моторов к лодкам по 100 руб., 600 велосипедов по 175 руб.

Все указанные выигрыши заменяются по желанию деньгами.

Всего 3391 выигрыш. Цена билета 50 коп.

Тираж лотереи состоится в МОСКВЕ 1 июня с. г.

Тиражные таблицы будут помещены в газетах: „Известия ВЦИК“, „Крестьянская газета“, в журнале „За Рулем“, а кроме того, будут разосланы во все районы, почтовые конторы и сберкассы.

Билеты можно приобрести во всех коллективах и отделениях Автодора по месту жительства, во всех почтовых конторах и сберкасах, во всех банковских учреждениях, во всех фабрично-заводских и местных комитетах, в кассах кино-театров, во всех райисполкомах и в Лотерейном Комитете Автодора по адресу: Москва, Пушечная, 17, тел. 1-11-78.

Число оставшихся билетов ограничено.
Торопитесь приобрести билеты!

ШВАРЦКОПФ

2,2-тонный моторный каток ТЭНДЕМ при укатке беговой дорожки

ПАРОВЫЕ И МОТОРНЫЕ
ДОРОЖНЫЕ КАТКИ
ОТ 2 ДО 20 ТОНН СЛУЖЕБНОГО ВЕСА

Berlinner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff, Berlin № 4