

ЗА РУЛЕМ



АВТОМОБИЛЬ НА РЫБАХ И ВЕЛИКИЕ ГОРЫ



ЗА РУЛЕМ

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

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

Третий год издания

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

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

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1930 год: „За Рулем“
на год — 4 р., 6 м. — 2 р. 15 к., 1 м. — 40 к.,
с прил. „Библ. За Рулем“: год — 8 р., 6 м. —
4 р. 50 к., 3 м. — 2 р. 40 к. За границу „За
Рулем“: год — 2 долл., 6 м. — 1 д. 25 ц.

FORTNIGHTLY MAGAZINE „ЗА РУЛЕМ“ („AT THE WHEEL“)

Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 1 (34)

Я Н В А Р Ь

1930

Содержание:

Приветствие Автодора тов. Сталину . . .	1
Ф. Лавров — Дорожная повинность и сельские автодорожки	2
В. Дмитриев — Автомобиль и студенчество	3
Л. Бронштейн — Подготовим кадры автоработников	4
Продление жизни автомоторов	6
Н. Беляев — Необходимы общественные гаражи	10
Инж. М. Пюлуновский — Внимание подсобным отраслям автопромышленности!	12
На фронте автостроительства	13
Новый материал для замощения	15
Инж. А. Рыбарж — Перенесем в наше автостроение американский опыт	16
Дороги и автомобили по всем мире	19
Проф. Е. Чудаков — Устройство автомобиля (зжигание „Форда А“)	20
Автодорожный экран	24
Инж. А. Коростелин — Автомобили с передними ведущими колесами	26
Автодор на местах	28

Стойкому вождю, руководителю социалистического переустройства страны, непоколебимому большевику-ленинцу, члену-учредителю о-ва Автодор, генеральному секретарю ЦК ВКП (б) — т. И. В. СТАЛИНУ.

Дорогой тов. Сталин!

Центральный совет общества Автодор от армии сотен тысяч своих членов, раскинувшихся по всему Союзу ССР, шлет Вам, тов. Сталин, в день Вашего пятидесятилетия пламенный привет!

В Вашем лице мы видим подлинного и непоколебимого вождя социалистической индустриализации страны, руководителя нынешних темпов машиностроительной промышленности и, в частности, автостроения и тракторостроения.

В 1927 году, когда вопросы автомобилизации страны встали во всей остроте, мысль об организации общественности для содействия автомобилизации была встречена Вами с особенным одобрением. Только благодаря исключительному вниманию, которое Вами уделялось автостроению, мы имеем неслыханные результаты по развертыванию автостроения.

Мы заверяем Вас, тов. Сталин, что все силы и энтузиазм членов нашего добровольного общества будут брошены на помощь выполнению пятилетки и превращению нашей страны в страну индустриальную, в страну проезжих дорог. Ваш лозунг „Посадить СССР на автомобиль, а мужика — на трактор“ встречен всеми автодорожцами как боевая задача и будет выполнен в срок.

Президиум совета о-ва Автодор.

ДОРОЖНАЯ ПОВИННОСТЬ и СЕЛЬСКИЕ АВТОДОРОВЦЫ

БУРНЫЙ рост колхозного и совхозного движения требует оживления работы деревенских коллективов Автодора. Для того, чтобы автодоровская организация на селе действительно могла себя чем-либо проявить, нужно создать для нее соответствующие условия. Участие Автодора в развертывании дорожного строительства было до сих пор чрезвычайно слабым. В результате „Неделя Автодора“ в этом хозяйственном году была сорвана. Вопрос об оживлении работы деревенских коллективов должен поэтому встать теперь перед центральным советом Автодора во весь рост.

Из конкретных мероприятий, которые могут усилить деятельность деревенских автодоровских коллективов, можно рекомендовать серьезное содействие и участие в проведении обязательной трудовой дорожной повинности. До сих пор центральный совет Автодора уделял этому вопросу недостаточно внимания и коллективы Автодора не были втянуты в строительство низовой дорожной сети. Трудовая дорожная повинность и „Неделя Автодора“ в истекшем строительном сезоне почти нигде не были полностью проведены. Чтобы избежать этого в предстоящем сезоне, необходимо все деревенские силы, в первую очередь силы членов Автодора, мобилизовать вокруг дорожного строительства, проводимого в порядке обязательной трудповинности. При этих работах сельсовет должен всецело опираться на коллектив Автодора, который следует использовать как дорожный актив.

Дорожное дело надо объявить в деревне ударным наравне со строительством колхозов и совхозов, и привлечь к нему внимание всех сельских партийных, профессиональных, комсомольских и других организаций.

Для каждого должно быть ясно, что перестроить деревню на социалистический лад без создания сети хороших дорог совершенно невозможно. Чтобы построить эти дороги, необходимо мобилизовать широкое внимание советской общественности. Для Автодора открывается широкое поле деятельности.

Как мы уже указали, коллективы Автодора в деревне должны связать свою работу по дорожному строительству с трудовым участием в работах всего населения.

До сих пор работа Автодора в деревне проходила без средств, без результатов. Работу деревенских коллективов необходимо поста-

вить так, чтобы все их внимание было в данное время сосредоточено на организации и проведении дорожной повинности.

Коллективы Автодора должны оказать полное содействие сельсовету в организации самих работ. В течение зимы надо составить план работ, заготовить нужный материал, определить количество людей, которых можно привлечь на работы. Кроме того, коллективы должны принять участие в рассмотрении списков лиц, освобожденных от обязательной трудовой повинности, проводя строго классовый принцип по инструкции Главдортранса; произвести учет инструментов у населения, которое будет привлечено к работам, постараться приобрести недостающий инструмент: лопаты, кирки, тачки и т. п. Вся эта работа должна быть проделана так, чтобы весной с началом строительного сезона можно было практически начать дорожное строительство.

В течение зимнего времени помимо подготовительной работы коллективы должны провести специальную кампанию, разъясняя значение декрета об обязательной трудовой дорожной повинности. Этот декрет, если его умело и организовано провести в жизнь, может дать только по РСФСР в переводе на деньги около 50 млн. рублей. В 1929/30 г. вместо 150 млн. рублей, отпускаемых по государственному и местному бюджетам, общие капитальные вложения в дорожное строительство будут равны 200 млн. руб. Сумма как будто весьма солидная и вполне заслуживающая того, чтобы из-за нее поработать.

Необходимо теперь же поставить вопрос перед деревенскими коллективами Автодора о социалистическом соревновании по дорожному строительству. Это соревнование должно иметь задачей в первую очередь — полное выполнение программы работ по дорожной повинности, лучшее качество самих работ и дополнительное привлечение населения к дорожным работам в добровольном чисто-автодоровском порядке. Социалистическое соревнование необходимо проводить как среди деревенских коллективов, так и среди вышестоящих организаций Автодора.

Реконструкция нашего народного хозяйства заставляет объявить беспощадную борьбу бездорожью — этому злейшему врагу деревни, приносящему пролетарскому государству и крестьянскому населению ежегодно сотни миллионов рублей убытка.

ВНИМАНИЮ ЧАСТЕЙ И УЧРЕЖДЕНИЙ КРАСНОЙ АРМИИ!

Журнал „За Рулем“ включен в обязательную часть рекомендательного списка ПУРа для авио- и авточастей РККА. (Приказ ПУРа № 51, опубликован в газете „Красная Звезда“ № 259 от 10/XI).
Подписная цена: Год — 4 руб., 6 мес. — 2 руб. 15 коп., 3 мес. — 1 руб. 10 коп., 1 мес. — 40 коп.

АВТОМОБИЛЬ И СТУДЕНЧЕСТВО

„Посадить СССР на автомобиль“
И. Сталин

СОВЕРШЕННО бесспорно, что выполнение плана индустриализации страны и построение народного хозяйства на социалистических началах требуют непеременимого условия — „посадить СССР на автомобиль“. Широкие рабоче-крестьянские массы страны должны овладеть автомобилем, должны научиться пользоваться им в своих повседневных нуждах, как самым простейшим средством передвижения и транспорта. Если до настоящего времени зачастую на автомобиль еще смотрят как на нечто страшное, что может задавить, искалечить, на машину, которой могут управлять не все, а только „образованные механики“, то это происходит только потому, что машин у нас очень мало и используются они обязательно с шофером. У нас автомобиль — еще очень малодоступное средство передвижения и транспорта.

С ростом поступления машин в эксплуатацию все эти страхи отпадут, но вместе с тем возникнет и ряд трудностей по использованию этих машин. Я остановлюсь лишь на одном вопросе — как подготовить широкие массы трудящихся к управлению машиной.

Прежде всего надо считать совершенно бесспорным, что управлять машинами будут непосредственно лица, пользующиеся машинами. Шоферы, как правило, останутся на машинах общественного пользования (автобусах) специальных и транспортно-грузовых. По мере поступления машин в страну ими в первую очередь будут снабжаться советские, партийные, хозяйственные и общественные организации. Поэтому необходимо теперь же предъявить требование всем, кому придется пользоваться машинами, обучиться управлению машинами. Управлять машиной, быть водителем — дело не хитрое (вопреки всяким на этот счет опасениям).

Для этого не надо быть хорошим механиком (хотя это и не плохо), а надо лишь изучить мотор и научиться практической езде, что весьма просто.

Организации Автодора на местах ведут большую работу по обучению управлению машиной, но к сожалению, сеть автодоровских коллективов еще недостаточна и обучение дальше городов почти не двинулось; большая масса низовых работников: агрономов, техников, врачей и специалистов других отраслей еще совершенно не затронута учебой. А ведь им-то в первую голову и придется садиться на машину. Специалист без средств передвижения — специалист на половину, он не используется полностью. Вот почему организациям Автодора надо немедленно при-

няться за эту работу и организовать обучение всех специалистов и работников, которым по роду работы необходимо часто передвигаться. Если с этим делом можно справиться в течение ближайших 1-2 лет, то необходимо позаботиться о регулярном обучении широких масс управлению автомобилем теперь же.

Для этого, в первую очередь, необходимо обучить все наше студенчество еще в момент нахождения его в вузах. В ближайшие годы страна должна подготовить сотни тысяч различных специалистов. Основная масса этих работников будет работать непосредственно среди населения. Им придется передвигаться, а для этого они теперь же, еще будучи в вузах, должны обучиться управлению машиной, тем более что обстановка для обучения в вузах наиболее благоприятна. Большие массы, возможность использования аудиторий, а во многих технических вузах и пособий, облегчают решение этой задачи.

Автодору необходимо проработать с Наркомпросом вопрос о введении в программу специального часа по автоблизму. Если же не удастся добиться введения в программу специального часа, то Автодору необходимо организовать это дело в порядке общественной работы, считая его обязательной общественной нагрузкой.

При массовом обучении управлению машиной, необходимо особое внимание обратить на обучение женщин. У нас еще слишком ничтожное количество женщин управляет машинами. Даже среди профессионалов-шоферов они насчитываются единицами и их почти нет среди любителей, в то время как за границей женщина за рулем — обычное явление. Легкость управления, быстрота обучения и интерес к этому делу несомненно дает широкое поприще для работы среди женщин. А надо заметить, что женщины-водители зачастую гораздо внимательнее относятся к машине, особенно в смысле чистоты, аккуратности. Вот почему необходимо максимальное вовлечение женщин в члены Автодора, в обучение управлению машиной.

Итак, дело автомобилизации страны требует активного участия всего студенчества. Необходимо, чтобы каждый студент стал членом Автодора и немедленно как следует обучился управлению автомобилем.

Автодору совместно с руководителями вузов следует своевременно позаботиться об организации этого крайне важного дела.

Желательно знать по этому вопросу мнение студенческих организаций.

