

ЗА РУЛЕМ

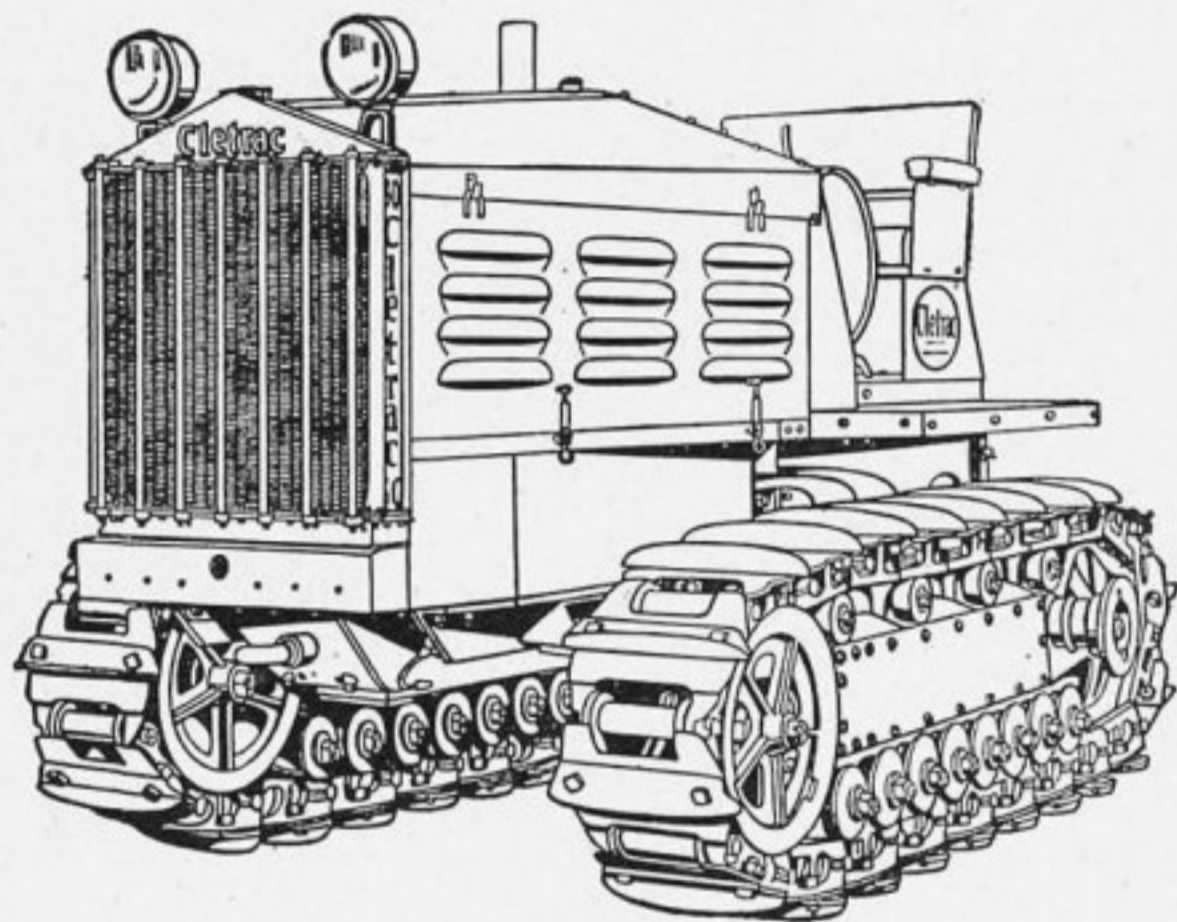


II
1931

ДРОЖИНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НАЧАЛОСЬ
НА САМЫЕ-ЛУЧШИЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ РЕМОНТА ДОРОГ,
ЗАПОВЕДЫВАЮЩИХ НАСЕЛЕНИЕМ В ДАТЕКСТАНО

ИЗДАНИЕ 1931 ГОДА

Избегайте вреда от зимних СНЕГОВ.



Если не убирать снега с дорог всю зиму, то таяние его весной ослабит дорожное полотно и вызовет появление колеи и выбоин, которые потребуют дополнительных расходов на ремонт дороги.

Этих расходов можно избежать, если удалять с дорог снег до его таяния. Клетраки с соответствующим оборудованием для очистки снега будут поддерживать проезжее состояние дорог.

Представитель в СССР: Инженер М. С. МОРРИС, Гостиница «Савой», Москва.

The Cleveland Tractor Co.

Cleveland, Ohio, U. S. A.



ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО
ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Четвертый год издания

Редколлегия: А. Брагин, Н. Беляев,
А. Головкин, В. Дмитриев, М. Кольцов,
инж. М. Кристи, инж. К. Куприянов,
М. Презент, Н. Осинский,
Л. Мандельяну, И. Фельдман, проф.
Е. Чудаков, И. Халепский

| | |
|--|----|
| Обеспечим перевозку хлеба с совхозных и колхозных полей | 1 |
| Вооружим мотором героических стражей советских границ! | 2 |
| Н. ОСИНСКИЙ.— О некоторых слишком решительных писателях и об одной слишком молчаливой редакции | 3 |
| Президиум ЦС Автодора о дискуссии в „Гудне“ | 10 |
| Всесоюзный дорожный конкурс | 11 |
| На фронте автотракторного строительства | 12 |
| Массовое производство моторных лодок | 16 |
| Рабселькоровское движение—на высшую ступень! | 17 |
| В. ГУБАНОВ.—Приспособим „форды“ к нашим условиям | 18 |
| Автодор в борьбе за местный транспорт | 20 |
| Инж. А. КОРОСТЕЛИН.— Новые конструкции амортизаторов | 22 |
| Письма с мест | 24 |
| На общественный суд | 27 |
| Автодорожный экран | 28 |
| Инж. В. Н—ов.— Современные достижения в применении холодного асфальта | 30 |
| Универсальный автомобиль | 32 |
| В номере 36 иллюстраций | |

Центральный Совет Автодора—Москва, Садовая-Нудринская, 17. Телеф. 4-96-15
РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страсти. бульв., 11. Тел. 3-31-91; трамв. А, 6, 15, 18, 23, 25.
Контора: Москва 6, Страстной бульв., 11. „Огонек“. Отдел распротр. Тел. 5-51-61.
ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1931 год „За Рулем“: на год—4 р., 6 мес.—2 руб. 15 к., 1 м.—40 к., с приложен. „Библиотеки „За Рулем“: на год—8 р., 6 м.—4 р. 50 коп., 3 м.—2 р. 40 к. За границу „За Рулем“: на год—2 долл., 6 м.—1 долл. 25 ц.

ОБЕСПЕЧИМ ПЕРЕВОЗКУ ХЛЕБА С СОВХОЗНЫХ И КОЛХОЗНЫХ ПОЛЕЙ!

УСПЕХИ большевистской весны, обеспеченные четким руководством ленинского ЦК и трудовым энтузиазмом масс, необходимо закрепить умелой бесперебойной работой в период уборочной кампании.

В ближайшую уборочную кампанию большая работа предстоит Союзтрансу. Автотранспорт должен обслужить вывозку зерна из зерносовхозов. Срочность перевозок требует высоких измерителей работы: 20-часовой работы в сутки, 20-километровой скорости в час, прстоая под нагрузкой и выгрузкой не более 10 минут у каждой операции, что в среднем должно дать до 300 км пробега машин в сутки.

Опыт прошлого года показал неумелое применение автотранспорта в совхозах в уборочную кампанию, нерациональную переброску автоколонн из одной области в другую, неправильную, часто весьма громоздкую организацию автоколонн, плохое их снабжение всем необходимым (резиной, горючим, запасными частями), малую подготовленность автокадров. Необходимо принять все меры для того, чтобы устранить все эти недостатки, добиться отчетливой работы автотранспорта во время срочной переброски совхозного зерна к узловым путям и элеваторам. На это дело должно быть мобилизовано внимание совхозной, автодорожской, всей местной советской общественности.

Для должной подготовки к массовой переброске зерна текущего урожая необходимо раньше всего, чтобы автотранспорт во-время был переброшен в зерносовхозы, тем более, что автомашины предоставляются для этой цели Союзтрансу в обрз, всего лишь в количестве 3705 штук с общим тоннажем в 8000 тонн. Каждая машина должна быть на месте и вполне пригодна к усиленной, фактически бессменной работе на весь период переброски зерна из совхозов.

По согласованию между Зернотрестом, Союзтрансом и ВАТО точно установлен план распределения автомашин не только по областям, но и по отдельным совхозам. Однако те темпы выпуска машин, которые наблюдаются в ВАТО, вызывают большую тревогу. В течение апреля Союзтранс должен был получить от ВАТО для переброски хлеба из зерносовхозов 200 машин, но ни одна машина не была получена. Всего на второй квартал ВАТО обещало выдать для зерносовхозов 1725 машин, но нет уверенности, что обещание будет выполнено. Нужно еще иметь в виду, что для переброски автоколонн в отдаленные зерносовхозы требуется 20—25 дней.

Отсюда явствует, что зревает реальная угроза своевременной перевозке хлеба с совхозных полей. Необходимо немедленно принять все меры, чтобы ВАТО обеспечило своевременное предоставление автомашин зерносовхозам. Надо устранить все те причины, которые мешают бесперебойной передаче машин в распоряжение Союзтранса, необходимо со всей решительностью бороться с волокитой и бюрократизмом, которые дают себя знать в этом деле.

Нужно выяснить, насколько вески и действительны те объективные причины, на которые ссылается ВАТО, в какой мере они фактически справедливы.

Необходимо проявить гибкость в этом деле. В тех случаях, когда окажется, что ВАТО действительно не может ко вре-

мени перебросить обусловленную часть машин, Союзтранс должен произвести быструю перегруппировку своего автотранспорта для переброски в зерносовхозы. Нельзя допустить, чтобы хлеб хотя бы один лишней день оставался на полях зерносовхоза.

Своевременная переброска автомашин в зерносовхозы должна сопровождаться полным обеспечением этих машин запасными частями, оборудовани­ем ремонтных пунктов, складочных помещений для горючего, смазочного и резинового материала.

Крайне важно обеспечение машин достаточно

подготовленными кадрами, опытными начальниками автоколонн. Надо иметь в виду, что каждому водителю машины придется проделать не менее 150 км в сутки. Необходимо, чтобы машины при этом находились в исправном состоянии для дальнейшей езды. Требуется значительная квалификация и подготовленность шоферов.

Необходимо повысить требования к тем кадрам, которые в настоящее время готовятся на курсах Автодора, „Установки“ и Союзтранса специально для работы на машинах, которые будут направлены для массовой срочной переброски хлеба зерна из совхозов.

ВООРУЖИМ МОТОРОМ ГЕРОИЧЕСКИХ СТРАЖЕЙ СОВЕТСКИХ ГРАНИЦ!

Открываем новый сбор в фонд моторизации погранохраны СССР

АВТОДОР в числе других массовых добровольных организаций Советского Союза ставит одной из главных задач всемерное содействие укреплению технической мощи Красной армии, готовя в своих кружках и на курсах десятки тысяч водителей автомашин, автомехаников, дорожников, мотоциклистов-связистов и разведчиков, активно участвуя в допризывной подготовке, внедряя элементы военных знаний в учебу своего многочисленного актива. Общество первым поставило вопрос о необходимости организации производства в СССР своего шестиколесного автомобиля, имеющего крупнейшее военное значение.

Проблема аэросанного и глиссерного дела успешно разрешается силами автодоровских организаций, под углом потребностей оборонного порядка.

Поставив перед собой задачу дать рабоче-крестьянской Красной армии новые виды моторного транспорта, общество Автодор в короткий срок собрало среди своих членов 300 тыс. руб. в фонд шестиколесных автомобилей для Особой краснознаменной Дальневосточной армии.

Несколько колонн шестиколесных автомашин будут переданы бойцам Дальневосточной летом текущего года.

Десять гидроглис­серов, сооруженных на средства автодоровских организаций, передаются в ближайшее время Красному воздушному флоту.

На основе приобретенного опыта общество, по инициативе его низовых организаций, ставит перед собой новую ответственнейшую задачу—создать боевой автодоровский фонд моторизации погранвойск СССР.

Широкая советская общественность до сих пор еще мало знает о героической работе тех, кто охраняет рубежи пролетарского государства на громадном пространстве в 40 тыс. километров.

Советская граница—это чувствительный нерв, который с чрезвычайной точностью отражает замыслы и планы наших врагов.

Охранять советскую границу—это значит быть в непосредственной близости с непримиримым врагом и своевременно предотвращать и ликвидировать все его попытки нанести какой бы то ни было ущерб нашей стране.

Охранять границы СССР—это значит быть на передовых позициях лицом к лицу со злейшими вооруженными врагами рабочего класса.

Работа красного пограничника—это сплошной фронт и в мирное время.

Советская страна должна знать о беззаветной преданности и героизме тех, кто сейчас, в мирное время, с винтовкой в руках сражается с врагом и отдает свою жизнь за дело революции.

Рабоче-крестьянская общественность должна усилить свои заботы о красных пограничниках, находящихся под постоянной угрозой нападения со стороны бандитских шайк и вооруженной агентуры мировых империалистов.

Моторизируя Красную армию, широкие массы трудящихся обязаны обеспечить моторизацию и механизацию ее пограничных частей, обязаны дать в руки красного пограничника надежный мотор, надежную машину, которая бы обеспечила маневренность и усилила сопротивляемость погранчастей, машин, которая бы обеспечила максимальную быстроту и удобство передвижения и, обладая большой проходимостью, явилась бы одним из мощных средств защиты советских границ.

Автодор берет на себя инициативу в этом деле.

Президиум Центрального совета общества для укрепления технической мощи погранвойск СССР всеми видами сухопутного и водного транспорта объявил специальный сбор средств для этой цели среди автодоровских организаций.

Для проведения кампании по созданию фонда укрепления технической мощи погранвойск СССР создан специальный комитет. Председателем комитета утвержден И. А. Фельдман, зампред.—Д. Т. Бобрышев.