

# ЗА РУЛЕМ



17-18

1931

ФАБРИЧНОМ ШКОЛЕ  
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ  
ГРУППА АВТОМОБИЛЕЙ,  
ТРАКТОРОВ И ДОРОЖНОГО  
СТРОИТЕЛЬСТВА

ИЗДАНИЕ ПЕРВОЕ  
МОСКВА 1931 ГОДА  
10000 экз.

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ТЕХНИКА»





ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО  
ОБЩЕСТВА АВТОДОР

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ

Четвертый год издания

Редколлегия: А. Брагин, Н. Беллев, А. Головкин, В. Дмитриев, Я. Дробнис, В. Зарзар, М. Кольцов, инж. К. Купреянов, М. Превент, Н. Осинский, Л. Мандельяц, И. Фельдман, проф. Е. Чудаков, И. Халепский

## СОДЕРЖАНИЕ

Пропаганда технических знаний — важнейшая задача Автодора . . .	1
Недостатки и „узкие места“ в реконструкции АМО . . . . .	3
М. ПРЕЗЕНТ. — Форд закрыл свои заводы . . . . .	4
Автодоровские организации передали РККА 15 боевых машин . . .	5
Успехи автомобилей с приводом на передние колеса . . . . .	7
Л. КОРНИЛЬ. — Советский „Триплекс“ . . . . .	9
Я. ДРОБНИС. — Удвоить усилия для стопроцентного выполнения дорожного плана . . . . .	10
Всеяюзный дорожный конкурс . . .	12
Б. ИОНОВ. — Советскому Союзу нужна советская гусеничная тележка . . . . .	14
Гаражная смекалка . . . . .	16
Б. ДОРФ. — Как проще и экономнее обрабатывать деревянные сопряжения . . . . .	18
Новые тяжелые грузовики-вездеходы . . . . .	20
Вспомогательные рессоры для грузовиков „Форд“ . . . . .	21
Письма с мест . . . . .	22
На общественный суд . . . . .	24
Новости мировой автодорожной техники . . . . .	26
В. ДИНЗЕ. — Как устроена и работает простая моторная лодка . .	28
Новые книги . . . . .	32

В номере 56 иллюстраций

Центральный Совет Автодора — Москва, Садовая-Нудринская, 17. Телеф. 4-96-15  
РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстн. бульв., 11. Тел. 3-31-91; трамв. А, 6, 15, 18, 23, 25, 29. Контора: Москва 6, Страстной бульв., 11 Сектор распротр. Тел. 5-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1931 год „За Рулем“: на год — 4 р., 6 мес. — 2 р. 15 к. 3 м. — 1 р. 10 к., с приложен. „Библиотеки „За Рулем“: на год — 8 р., 6 м. — 4 р. 50 к., 3 м. — 2 р. 40 к. За границу „За Рулем“: на год — 2 долл., 6 м. — 1 долл. 25 ц.

# ПРОПАГАНДА ТЕХНИЧЕСКИХ ЗНАНИЙ — ВАЖНЕЙШАЯ ЗАДАЧА АВТОДОРА

ТЕХНИКА в период реконструкции решает все\* — сказал тов. Сталин.

Чтобы догнать и перегнать в технико-экономическом отношении буржуазные страны, советским пролетариям необходимо овладеть современной техникой и поднять на еще более высокую ступень нашу социалистическую организацию производства (борьба с обезличкой, уравниловкой, за хозрасчет и т. д.).

После того как в ряде городов и областей ликвидирована элементарная неграмотность, ликвидация технической неграмотности среди широких масс рабочих и колхозников является следующим этапом культурной революции в нашей стране.

СССР совершает сейчас огромную техническую революцию. Целый ряд технико-экономических проблем уже разрешен. Организованы производства, освобождающие нас от заграничной зависимости. Мы выпустили машины, никогда до сих пор не производившиеся в Советском Союзе и стоящие на уровне лучших заграничных образцов.

Еще большие задачи стоят впереди. На очереди пуск Харьковского тракторного, Нижегородского автозавода, Кузнецкого и Магнитогорского металлургических заводов, Березниковского химического комбината, реконструкция завода АМО и окончание\* других из 518 строек третьего, решающего года пятилетки.

Мы разрешим все эти задачи успешно, если миллионная армия рабочих в короткий срок овладеет техникой своего дела, если широкой, энергичной, по-большевистски поставленной пропагандой мы переобучим, технически перевоспитаем новые слои рабочих, а также кадровых рабочих и специалистов.

Постановление ЦК ВКП(б) от 5 августа 1931 года „о технической пропаганде и ее организации“ кладет начало огромной работе по планомерной организации технической пропаганды. Постановление ЦК намечает на ряду с изданием технической литературы — использование кино, радио, производства наглядных пособий, выставок, музеев и т. д.

Перед обществом Автодор встает задача огромнейшего значения. Оно должно широко приспособить свою работу к задачам массовой технической пропаганды.

Уже сейчас в кружках и курсах Автодора обучаются десятки тысяч автодоровцев, ликвидируя техническую неграмотность в отношении тракторов, автомобилей и дорожного строительства.

Эта работа, хотя она все время расширяется и растет буквально по неделям и даже дням, еще далеко недостаточна. Автодоровские курсы и кружки не обеспечены литературой, помещением и преподавательскими кадрами. Квалификация оканчивающих курсы чрезвычайно низка и за рулем автомобилей и тракторов подчас неопытные водители приносят больше вреда, чем пользы. В значительной мере низкий уровень квалификации объясняется также почти полным отсутствием в распоряжении Автодора автомобилей для учебы, и водители „доучиваются“ уже на машинах во время эксплуатационной работы.

Профессиональные шоферы „со стажем“ также оказывают порой весьма невежественными в отношении машины и при ничтожной поломке или аварии совершенно беспомощны, либо устраивают такой „ремонт“, после которого машина надолго выбывает из строя.

Распространение элементарных сведений по автомобилю, трактору и дороге, поднятие квалификации шоферов, водителей и трактористов должно явиться на ближайший период основным, кровным делом Автодора. Каждый автодорожский коллектив должен превратиться в энергично работающий кружок по овладению техникой автотракторного и дорожного дела.

Огромное поле для работы в смысле овладения техникой лежит перед автодорожскими организациями в области дорожного строительства.

Ни в одной отрасли народного хозяйства, пожалуй, сейчас не найти такой косности и отсталости, как в дорожном строительстве. Техника строительства дорог за последние годы у нас почти не шагнула вперед и проводится в основном по старым методам.

Не чувствуя достаточного общественного нажима, дорожники не задумываются над более дешевыми и экономными способами работ (редкие исключения не в счет).

Разве не характерно, что даже в красной столице дорожные специалисты до сих пор не овладели как следует техникой устройства асфальто-бетонных покрытий и стараются покрывать городские улицы дорогой брусчаткой, которую приходится привозить за сотни километров с Онежского озера, т. е. буквально „мостят улицы золотом“. Между тем, под самой Москвой имеются некоторые сорта твердых песчаников, которые можно было бы испробовать на отдельных улицах со слабой грузонапряженностью. Под Москвой имеется также клинкер и ряд других материалов.

Использование местных материалов для дорожного строительства — огромная проблема, к разрешению которой нужно привлечь сотни тысяч сельских автодорожцев.

Какими методами может и должен проводить Автодор массовую техническую пропаганду? Прежде всего, конечно, наладить выпуск большого количества массовой, популярной технической литературы по вопросам автотракторного и дорожного дела. Автодорожскую печать необходимо увеличить количественно и улучшить качественно. Центральный орган Автодора — журнал „За Рулем“ — согласно решению президиума Центрального совета перестраивается в смысле решительной „технизации“ материала за счет перенесения части организационного и общественного материала в печатный бюллетень о-ва. Основное место в журнале будет уделяться крупнейшим техническим проблемам в области нашего автотракторного и дорожного дела.

Необходимо также расширить и укрепить техническую библиотеку „За Рулем“.

Особое внимание Центральный совет Автодора должен уделить работе Гострансиздата — основного издательства по автомобильной и дорожной литературе. Необходимо добиваться в ближайший период увеличенного выпуска

учебников и популярных пособий и тщательно следить за качеством выпускаемой литературы.

В этом отношении значительную роль должен сыграть объявленный Автодором конкурс на лучший учебник (см. информацию на стр. 8).

Большое технико-пропагандистское значение имела организованная Автодором глоссерная выставка, а также недавно открытая выставка по борьбе с бездорожьем. Сотни тысяч посетителей выставки имеют возможность ознакомиться с техникой дорожного дела и положением дорожного строительства в СССР в настоящее время.

Необходимо и в будущем организовывать все чаще и в большем масштабе подобного рода агитационно-технические выставки. В частности, желательно в ближайшее время организовать при участии заинтересованных учреждений выставку технических новинок и достижений автомобильного и тракторного производства.

Вопрос о международной автомобильной выставке должен быть также поставлен в порядок дня работы автодорожской организации.

Громадное значение в системе автодорожской технической пропаганды имеет заочное обучение. Организованные при Центральном совете заочные курсы работали до сих пор в общем неудовлетворительно, в особенности в отношении своевременного выпуска лекций. Курс заочного обучения безобразно затянулся и слушатели высказывали справедливые нарекания. Поскольку год работы курсов принес уже значительный опыт как в отношении подбора авторов, так и типа издания и организационной структуры, необходимо в будущем значительно расширить количество курсантов по всем циклам, доведя их до 350 000 и наладить бесперебойное печатание и рассыл лекций, а также практику для оканчивающих курсы.

Говоря о всех тех разнообразных средствах, которые должна мобилизовать автодорожская система для пропаганды технических знаний, нельзя не отметить еще одного нового способа нашей агитационно-пропагандистской работы.

Мы говорим о театре технической пропаганды, который создан по инициативе и при поддержке Центрального совета Автодора.

И, наконец, кино и радио должны также явиться мощными орудиями автодорожской технической агитации. Автодор должен взять на себя подыскание и отбор авторов учебных фильмов по автотракторному и дорожному делу, должен устраивать конкурсы на лучший сценарий и т. д.

Мы, конечно, не исчерпали всех путей и возможностей развития технической агитации для автодорожских организаций.

Работа в центре и инициатива местных филиалов должны дополнить друг друга.

Надо только твердо усвоить, что техническая автодорожская пропаганда — наша важнейшая задача на данном этапе.

**ПОЛНОЕ ПРОВЕДЕНИЕ В ЖИЗНЬ БОЛЬШЕВИСТСКОГО ПЛАНА ТЕХНИЧЕСКОЙ ПРОПАГАНДЫ — ОСНОВНАЯ РАБОТА ВСЕГО АВТОДОРА**