

ЗА РУЛЕМ

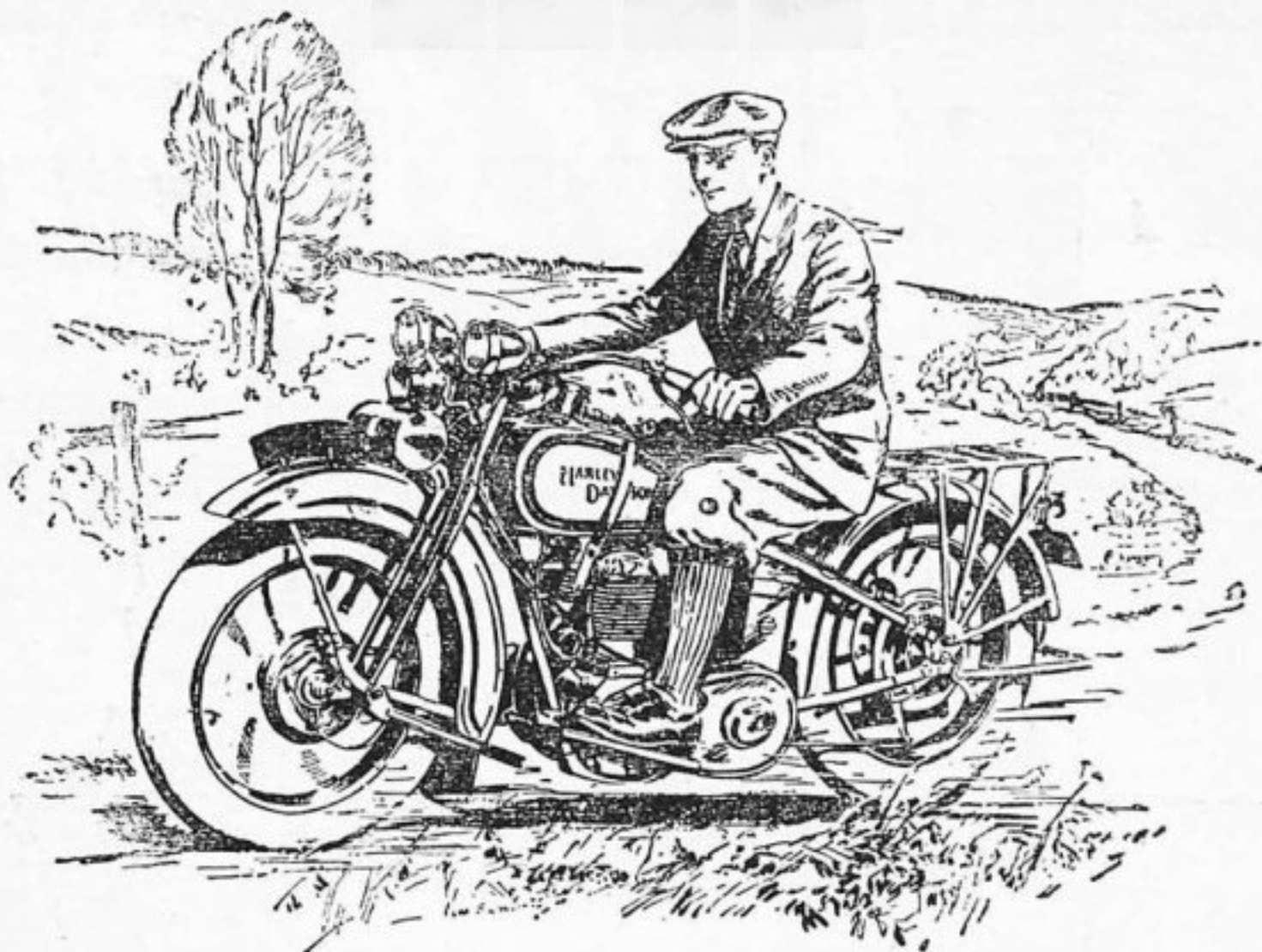
23-24

1931



Лектор «За многодневный вечер «Колос» провонит в широкие массы трудящихся. Аудиторию регулярно собирают сотни тысяч молодых детей, школьники и студенты.

На сцене — делегация молодых колхозников села «Молодой Колос» в председателем ГИОР П. Д. В. Булкин



ВСЕМИРНО ИЗВЕСТНЫЙ ОДНОМЕСТНЫЙ МОТОЦИКЛ ХАРЛЕЙ-ДЭЙВИДСОН „30-50“!

Хотя этот мотоцикл легкого веса, но он построен так же солидно, как и двухместный «BIG TWIN». Он сконструирован для одного ездока. Делает повороты при скорости одной мили в минуту. Обладает достаточной мощностью для езды по самым плохим дорогам. Доступ к мотору мотоцикла «30-50» весьма удобен. Все части одноместного мотоцикла, изображенного на рисунке, можно заменять соответствующими частями «BIG TWIN» в 700 см, за исключением мотора. К новым усовершенствованиям моделей 1930 года принадлежат следующие: двойной прочности рамы, кованые в штампах передние вилки, более крупные шины, кованые ободья с желобами. Резервуары более широкого и короткого размера, секретный замок, улучшенная муфта сцепления и большего размера передний тормаз.

Одноместный мотоцикл «30-50» крупного

Harley-Davidson Motor Co., Milwaukee, Wis., U. S. A.,

размера — солидно построенная машина, чрезвычайно экономная в расходе горючего и масла. Конструкция настолько проста, что каждый может очень легко управлять ею и обслуживать ее механизм.

Если вы желаете иметь легкоуправляемый, исключительно одноместный мотоцикл, приобретайте Харлей-Дэйвидсон «30 50».

Мотоцикл Big Twin с боковой коляской модели 1930 года,

для тяжелой службы и плохих дорог — вне конкуренции.



HARLEY-DAVIDSON

MOTORCYCLES



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. Презент, Н. Осинский, И. Фельдман, проф. Е. Чудаков, И. Халепский

СОДЕРЖАНИЕ

А. ЛЕЖАВА.— Автодорожная организация на новом этапе	1
Превратим автодор в сплошную бригаду по проверке выполнения шести уловий т. Сталина	2
М. СОЛОМОНОВ.— Добьемся полного хозяйства в работе автотранспорта	3
Проф. Е. ЧУДАКОВ.— Что должна сделать наша общественность в помощь автомобилизации советского союза	4
Автодор и тракторизация СССР	8
В борьбе за советское мотоцикlostроение	9
Я. ДРОБНИС.— Итоги работы дорожной комиссии ЦС Автодора	10
Автодор и оборона страны Советов	12
А. ШТЕЙНЕР.— Автодор подготавливает кадры для социалистической автомобилизации	14
Работа Автодора среди детей и подростков	16
П. ВАСИЛЬЕВ.— Первая авторемонтная станция типа „Дилле“	18
БОРИС АГАПОВ.— Трое и десятки тысяч	20
Я. Д.— Учитесь у ленинградских большевиков побеждать безоружье	27
На финиш всеоюзного дорожного кинурса	29
Инж. С. П. СТЕЛЬНИКОВ.— Снегоборьба на трактах — боевая задача	34
На первом Всесоюзном слете ЮДА	35
А. КОЗЛОВ.— 400 мотоциклов для автодорожных организаций	37
Хроника мирового автодорожного дела	38
Г. ДОМБРОВСКИЙ.— Как устроить предохранитель для электропроводки машины „Форд“	39
Новости мировой автодорожной техники	40
Рабочькоры-автодорожцы пишут	42
Систематический указатель материалов „За Рулем“ за 1931 год	45
В номере 43 иллюстрации	

АВТОДОРОВСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ НА НОВОМ ЭТАПЕ

1931 ГОД, являющийся годом завершения построения фундамента социализма в нашей стране, в то же время является великой исторической датой по автомобилизации СССР.

В этом году закончено промышленное строительство Нижегородского авт. гиганта, реконструирован и расширен завод АМО, расширен Ярославский завод пятитонных грузовиков, закончены и пущены в ход тракторные заводы: Сталинградский (полностью) и Харьковский, реконструирован и расширен тракторный цех „Красного путиловца“.

Одного этого перечня достаточно для того, чтобы стало ясно, какой колоссальный перелом имеется в деле социалистической перестройки нашего автодорожного и тракторного хозяйства.

Предстоящий 1932 год будет годом освоения продукции новых заводов, продолжения их дальнейшего расширения и подготовки строительства новых гигантов и решительной борьбы с бездорожьем.

Автодорожная общественность до сих пор шла впереди, организуя общественное мнение в деле автомобилизации нашей страны и дорожного строительства, организуя трудящиеся массы на всестороннее содействие и общественную помощь дорожному строительству. В 1932 году мы должны поставить перед собой новые дополнительные задачи, поскольку выдающееся значение приобретает теперь же, немедленно, в срочном порядке, правильная постановка эксплуатации автомобилей и тракторов, выпускаемых нашими гигантами. Повелительно диктуются задачи вовлечения широких масс в круг огромной важности практических задач бережной, экономной эксплуатации машин, экономного расходования материалов — резины, горючего, масла и т. п. и быстрого упорядочения дорог, от состояния которых зависит сохранность машин и экономичность их эксплуатации.

Такое же важное значение имеет правильная организация выпуска запасных частей, устройство ремонтных мастерских и дальнейшая подготовка квалифицированных кадров, слабость которых уже теперь дает себя чувствовать высоким процентом аварий и порч машин.

Автодорожная общественность должна проявить исключительную настойчивость в заострении вопроса об организации конструкторских сил и соответствующих предприятий для постановки работы над непрерывным, повседневным, по всем деталям проводимым усовершенствованием выпускаемых машин.

Автодорожные организации должны восполнить один существенный пробел в своей работе. Я имею в виду недостаточное экономическое освещение автодорожных проблем и недостаточно глубокое и широкое увязывание автодорожных вопросов с общими хозяйственными и экономическими перспективами нашего социалистического строительства как в индустрии, так и в сельском хозяйстве.

Само собой понятно, что в 1932 году, как и в предыдущие годы деятельности Автодора, должна вестись неуныная и напряженная работа по вовлечению в наше автодорожное строительство широчайших масс трудящихся, организации их активности и творческой инициативы, организации борьбы автодорожной общественности за выполнение генеральной линии партии, за осуществление шести условий тов. Сталина, за строительство социализма, за укрепление обороны СССР. Успехи автодорожных организаций могут измеряться только достижениями по этой линии.

А. Лежава

Центральный совет Автодора — Москва Садовая-Кудринская, 17. Телеф. Д-1-50-82

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстная бульв., 11. Тел. 3-31-91. Трамв. А, 6, 15, 18, 23, 25, 29. Контора: Москва 6, Страстной бульв., 11

Массово-тиражный Сектор Тел. 5-51-69.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1932 год „За Рулем“: на год — 4 р. 80 к., 6 мес. — 2 р. 40 к., 3 мес. — 1 р. 20 к. С приложен. „Библиотеки За Рулем“: на год — 10 р., 6 мес. — 5 р., 3 мес. — 2 р. 50 к.

ПРЕВРАТИМ АВТОДОР В СПЛОШНУЮ БРИГАДУ ПО ПРОВЕРКЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ШЕСТИ УСЛОВИЙ ТОВ. СТАЛИНА НА МЕСТНОМ ТРАНСПОРТЕ

МЕСТНЫЙ транспорт в настоящее время не удовлетворяет потребностям нашего социалистического хозяйства. Трансфинплан не выполняется. Около 40% наличного автопарка простаивает по всяким „объективным“ и „субъективным“ причинам.

Уравниловка и обезличка свили прочное гнездо на местном транспорте.

Автодоровская общественность, мобилизуя внимание трудящихся нашей страны к вопросам автомобилизации СССР, не может оставаться равнодушной к положению дел на этом участке хозяйственного фронта.

Тов Сталин в исторической речи на съезде хозяйственников дал развернутую программу действий, указал, как надо в новых условиях „по-новому работать, по-новому руководить“.

Указания тов. Сталина, известные под именем „шести условий“, вколыхнули всю страну, привели к перестройке работы во всех отраслях нашего хозяйства и дали надежное оружие для окончательной победы на хозяйственном фронте.

Как проводятся указания тов. Сталина на местном транспорте, в какой мере проводятся в жизнь „шести условий“ — на этот вопрос должна дать ответ автодоровская общественность.

В начале января собирается в Москве Всесоюзный съезд Автодора. На этом съезде во всю ширь будут поставлены вопросы нашего автостроения и автоэксплуатации, и вопрос о выполнении местным транспортом шести условий, поставленных тов. Сталиным, является основным.

Вся автодоровская организация должна поставить своей задачей включиться в сталинскую эстафету, организовав к съезду широкую прозерку выполнения указаний тов. Сталина.

Буквально по каждому пункту, из шести указаний тов. Сталиным, мы имеем прорывы и недочеты в местном транспорте. Вопросы подготовки кадров, организации труда, хозрасчета, создания производственно-технической интеллигенции из рабочего класса здесь находятся до сих пор в вопиющем положении. Всем

известны случаи аварий, массовые поломки машин вследствие неграмотности и низкой квалификации шоферов. Между тем подготовка кадров водителей ниже всякой критики. Наши хозяйственники предпочитают губить драгоценные новые машины, отдавая их в руки неопытных шоферов, чем предоставить одну-две машины для учебных курсов.

Курсы и школы по подготовке водителей не обеспечены преподавательскими кадрами, не хватает учебников и, самое главное, учебных машин. Бурное увеличение автотранспорта в 1932 году потребует большого количества кадров, а без коренной перестройки всей учебной работы наш автотранспорт их не получит.

Падение трудовой дисциплины, пьянство среди шоферов и уравниловка в оплате приняла широкие размеры. Только напряжением всех сил, привлечением внимания широкой общественности к этим вопросам можно оздоровить работу автопарка.

Борьба за промфинплан, повышение трудовой дисциплины среди шоферов, борьба с текучестью, введение подлинного хозрасчета, подготовка кадров — вот за что должны бороться автодоровские организации на местном транспорте.

Надо широко практиковать шефство коллективов Автодора над гаражами, надо следить и помогать нашему автопарку. Надо помнить, что автопарк на сегодня еще в своем большинстве импортный, что на него затрачена валюта, и каждая машина представляет большую ценность для всего народного хозяйства. Каждая сбереженная машина усиливает темпы социалистической стройки.

Нужно мобилизовать всю автодоровскую организацию сверху донизу, нужно превратить весь Автодор в сплошную бригаду по проверке выполнения указаний тов. Сталина.

За состояние нашего автопарка наряду с хозяйственниками отвечает и общественность и в первую очередь — Автодор.

Н. Б.

Автодоровцы! Придем к Всесоюзному съезду Автодора с конкретными показателями работы: многими километрами отремонтированных дорог, определенным количеством сбереженных автодоровцами тракторов и автомобилей, значительными цифрами подготовленных шоферов, трактористов и дорожников.