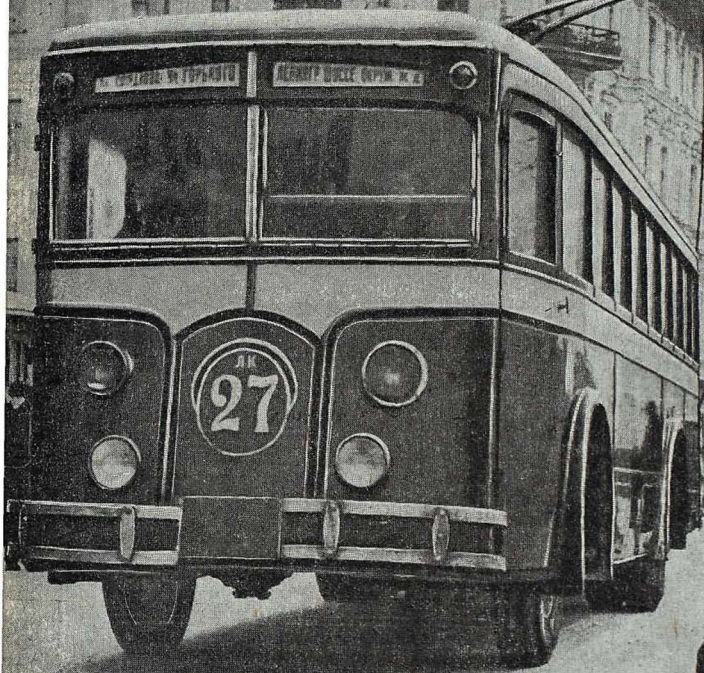


ЗА РУЛЕМ



НОВАБРЬ 1935 Г.

22

Р В Х О Д И Т
Д В А Р А З А
В М Е С Я Ц



РЕДАКЦИЯ: Москва, Б. 1-й Сызмо-
течный пер., 17. Телеф. Д-1-23-37.
Трамвай: 28, 11, 14.

Массово-тиражный сектор
телеф. 5-51-39

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА на 1936 год:
год—7 р. 20 к., 6 мес.—3 р. 60 к.,
3 мес.—1 р. 80 к.

8 год издания

ГОТОВЬТЕСЬ К ДОРОЖНОМУ СЕЗОНУ 1936 ГОДА!

В этом году темпы дорожного строительства по сравнению с 1934 г. значительно повысились. Об этом можно судить прежде всего по итогам выполнения плана строительства дорог низовой сети по РСФСР на 1 сентября.

За 8 месяцев 1934 г. было построено 8775 км улучшенных грунтовых и 1780 км гравийных дорог, в то время как за тот же период в этом году построено 10,806 км грунтовых и 2918 км гравийных дорог.

Такой рост количественного выполнения плана объясняется организацией постоянных дорожных бригад во многих колхозах и усилением механизации дорожного строительства—введением в эксплуатацию машинодорожных станций и машинодорожных отрядов.

Однако, несмотря на несомненные достижения в низовом дорожном строительстве этого года, необходимо отметить, что привлечение и использование труда многомиллионного колхозного населения на дорожных работах еще далеко не дает тех результатов, какие можно было бы получить при лучшем организационном и техническом руководстве дорожных органов и более внимательном отношении исполкомов и сельсоветов к вопросам трудучастия колхозников. Это особо отмечено и в последнем постановлении Совнаркома РСФСР— „О подготовке к дорожному строительству с трудовым участием населения в 1936 году.“

В чем же заключаются недочеты строительства низовых дорог?

Одним из основных пробелов является недостаток технической грамотных работников, и этот пробел в очень слабой степени восполняется подготовкой новых кадров.

Низовая сеть дорог слабо насыщена механизмами и простейшими дорожными снарядами (утюгами, канавокопателями и пр.), в то время как производство их можно наладить в любом районе без особых трудностей.

Техническая приемка готовых дорог производится зачастую формально, дороги прокладываются вали от населенных пунктов, строительство ведется разрозненными кусками.

Мы неоднократно отмечаем на страницах журнала значение института сельских дорожных уполномоченных в своевременном выполнении местных планов дорожных работ как в количественном, так и в качественном отношении. К сожалению, сельдоруполномоченные—прямые и непосредственные организаторы трудового участия населения—не получают постоянной помощи и поддержки со стороны сельских советов и дорожных отделов. Текущая среди них велика, заботы о повышении их квалификации недостаточны.

Дорожностроительный сезон этого года на исходе. Но одновременно с окончанием дорожностроительных работ начинается подготовка к новому дорожному сезону, к новым боям с бездорожьем.

СОДЕРЖАНИЕ

Готовьтесь к дорожному сезону 1936 года!	1
Выполняете ли Вы новые нормы расхода топлива горючего?	3
В. НИКИТИН. Жидкое топливо из торфа	6
Инж. А. КОРОСТЕЛИН. Новые карбюраторы	8
Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ. Парижская автомобильная выставка	10
Инж. Г. ИКТОРОВ. О правилах уличного движения в Москве	12
КРИТЧИН. Гидравлические тормоза для испытания автотранспортных моторов	15

Н. ЛИТВИНОВ. Неисправности распределителя прерывателя ГАЗ и их устранение	16
А. ГАЛИЦКИЙ. Растут мощные автохозяйства	19
Инж. Н. МЕНГЕЛ. Улучшение дорог известно	20
Инж.-механик МОРОЗОВ. Применение моечных ванн с эконосмит горючего	22
Автомобильная хроника	23
Обмен опытом гаражей	24
Новости мировой автодорожной техники	26
Техническая консультация	28
Вести с мест	30

НОЯБРЬ 1935 г.