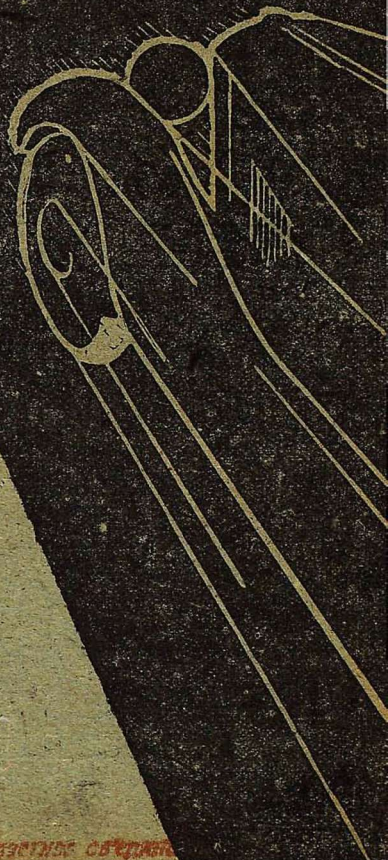


3-е ДУАЕМ



23-24

1955



КОЛЛЕКТИВ —

В ЦЕНТР ВНИМАНИЯ ОБЩЕСТВА!

(К ВСЕСОЮЗНОМУ КОНКУРСУ НА
ЛУЧШИЙ КОЛЛЕКТИВ АВТОДОРА)

„Вовлечение широкой членской массы в активную борьбу за ускорение темпов социалистического строительства во всех отраслях народного хозяйства выдвигает перед обществом Автодора задачу усиления работы низового звена — коллектива Автодора“. Эта задача, поставленная всесоюзным съездом общества перед автодорожкой организацией, еще не разрешена.

Работа низового звена — коллектива находится не на надлежащей высоте. В ряде мероприятий, намеченных для оживления работы коллектива, важнейшим на ближайший отрезок времени является объявляемый с 1 января 1933 г. всесоюзный конкурс на лучший коллектив Автодора.

По всем недочетам работы коллектива должен быть открыт ураганный огонь критики и самокритики.

Тот совет Автодора, который не следит за состоянием низовой работы, кто не выявляет больных сторон деятельности коллектива, не оправдывает своего назначения. Во время конкурса должен быть создан решительный перелом в работе коллектива, в частности в сторону резкого оживления его массовой работы.

Чем же сейчас занимается коллектив, что составляет содержание его работы? В большинстве случаев работа коллектива замыкается узкими рамками автоучебы и сбором членских взносов. Членская масса слабо вовлечена в повседневную практическую работу организации и очень слабо принимает организационное участие в разрешении задач, стоящих перед обществом, и в разрешении общих вопросов хозяйственной жизни предприятия, совхоза, колхоза и т. п.

Конечно, было бы совершенно неверно вынести заключение, что коллективы Автодора, как правило, совершенно не работают, существуя „только на бумаге“.

Автодор не смог бы выполнить стоящих перед ним задач, если бы не располагал тысячами активистов, получивших политическую зарядку в низовых коллективах.

Весь вопрос в том, что мы сейчас должны предъявить более высокие требования к нашим коллективам.

И. ПЕЧЕРСКИЙ. — Коллектив — в центр внимания общества.	1
Решения сентябрьского пленума ЦК ВКП(б) должны быть выполнены по-большевистски	2
Б. НОСЯКИН. — Подготовка кадров в автодорожских организациях	4
М. ЮНКОП. — В боях за моторизацию и механизацию пожарной обороны	6
Машины на дворе Горьковского автозавода ждут деталей от заводоуправления поставщиков.	10
Инж. С. Нотов. — Ремонт в гаражных условиях	16

А. ГРЕЧАНИК. — Основные вопросы моторизации и механизации современных армий	20
М. ВЕТЧИНИН. — Внимание бездорожному автомобилю	24
Новости мировой автодорожной техники	26
Ю. Д. — Две новых французских системы независимой подвески колес	28
Работельники автодорожцы пишут	29
На общественный суд	31
В номере 45 иллюстраций	

20 декабря

23-24

1932 г

РЕШЕНИЯ СЕНТЯБРЬСКОГО ПЛЕНУМА ЦК ВКП(б) ДОЛЖНЫ БЫТЬ ВЫПОЛНЕНЫ ПО-БОЛЬШЕВИСТСКИ

Со времени сентябрьского пленума прошло больше двух месяцев — срок, достаточный для того, чтобы приступить к проверке выполнения решений на всех участках народного хозяйства.

Решения пленума о разветвлении черной металлургии, расширении производства предметов широкого потребления и развитии советской торговли имеют важное значение для автотранспортных и автодорожных организаций.

Работа автотранспорта и развитие черной металлургии находятся в тесной взаимозависимости. От правильной, бесперебойной, четко налаженной работы транспорта зависит выполнение плана черной металлургии, так же, как от разветвления производства качественной стали зависят успехи автотракторного строительства.

Это с особой остротой ставит вопрос о необходимости следить за тем, чтобы заводы черной металлургии были обеспечены транспортом, чтобы эффективность его работы была максимальной.

Автодорожные организации должны также широко включиться в борьбу за образцовую постановку работы автогаражных хозяйств, против обезлички, простоев, за дисциплинированные кадры водителей, за организацию форсированного строительства под'ездов путей к заводам черной металлургии.

Не менее активно необходимо содействовать выполнению решений сентябрьского пленума по разветвлению производства товаров широкого потребления и развитию советской торговли.

В этой области мы имеем уже большие достижения: растет количество товаров на рынках, усилено товароснабжение деревни. Но до сих пор мы еще не добились гибкого маневрирования имеющимися товарными ресурсами, не упорядочили samozаготовок и т. д.

Отдельные недочеты в развитии советской торговли вызываются часто неудовлетворительной работой транспортных организаций. Поэтому работники автотранспорта и автодорожные должны всерьез взяться за неотложное осуществление всех указаний сентябрьского пленума о разветвлении советской торговли.

Необходимо сосредоточить внимание на вопросах строительства и ремонта дорожных участков, связанных с сельскими потребительскими обществами, складами кооперации, колхозными базарами, а также на вопросах использования автотранспорта в заготовках и перевозках товаров.

Перед автодорожной общественностью стоят конкретные задачи:

Контроль и производственная помощь постройке дорожных участков к различным пунктам торговли, содействие скорейшему замощению базарных площадей и под'ездов к ним.

Приведение автопарка кооперации в образцовое состояние.

Сбор утиля и отходов производства, годных для выпуска товаров ширпотреба и т. д.

Мы ждем от автодорожных организаций конкретных сообщений о реализации решений сентябрьского пленума и в первую очередь тех планов практической работы, которые были намечены в связи с директивой Центрального совета Автодора по этому вопросу.

Конкурс должен всколыхнуть всю членскую массу общества и одновременно поднять волну притока новых членов в общество.

Лозунг, данный 1-м всесоюзным съездом Автодора, — „ни одного совхоза, колхоза, МТС без коллектива Автодора“ — должен быть выполнен.

Работа коллектива должна быть начинена конкретным творческим содержанием.

Каждый член общества должен выполнять определенную конкретную работу, содействующую развитию автомоторного транспорта и дорожного дела у нас в стране, он должен быть активным участником социалистического строительства.

Под жестокий обстрел критики и самокритики должны быть взяты советы Автодора, не выполняющие директив вышестоящих органов о повороте к коллективу, и ревизионные комиссии, „спящие непробудным сном“.

Халатность, неповоротливость, отсутствие плановости и общественной дисциплины, делячество, отрыв практической работы от общих хозяйственно-политических задач — все эти болячки, от которых страдают многие наши коллективы, должны быть вытравлены из общества. Не замазывать своих недостатков, не плестись в хвосте отсталых настроений, не ссылаться на „объективные причины“ — вот, что должно быть положено в основу работы каждого коллектива, участвующего в конкурсе. А для этого нужна широкая деятельность членской массы, широко развернутая самокритика.

Надо твердо помнить, что только на основе укрепления низовой сети, только на основе оживления работы коллектива, только при условии систематической подготовки и выращивания низового актива — общество Автодор сумеет справиться со стоящими перед ним задачами.

И. Печерский

Два месяца назад мы посетили один из многочисленных гаражей Авторемнаба. Гараж был в панике: два сварщика не вышли на работу, три машины ждут сварки крыльев — три шофера простаивают...

— У вас часто так прогуливают?..

— Да каждый день прогуливают около 10—15%.

Здесь, оказывается, бывали и такие случаи, когда рабочие приходили на работу наголо и пьяными, что не могли стоять на ногах; таких вытаскивали за ноги из гаража «протрезвиться».

— Эх, беда с этими прогулами, ведь ложатся они на нашу же шею, из-за них промфинплан не выполняем, — жаловался один из шоферов.

Несколько дней спустя, придя в 1-й таксомоторный гараж, я увидел и здесь ту же плачевную картину: длинная вереница такси, стоящих у ремонтной мастерской, ждали своей очереди...

Какой-то шофер возбужденно объяснял с начальником колонны:

— Какого чорта, вот уж третий час стою и жду электрика, а тут еще конца краю не видно, когда за мою машину возьмутся... Попроуб, выполни при таких условиях транфинплан, ведь за три часа я бы сто двадцать километров отмажал, а счетчик около сорока рублей отщелкала бы.

А на другом конце какой-то шофер сцепился с бригадиром монтажников.

— Долго я ждать еще буду...

— Что ж поделаешь, когда ребята на работу не вышли, ведь только двое работают, — оправдывался бригадир, выпирая большим платком засаленный лоб.

А вот начальник первой колонны упрашивает одного шофера.

— Слушай, ведь нет тебе смены, поработай еще, не простаивать же машине, наша колонна и так в прорыве...

— Дурака нашел, что ли, и так тринадцать часов за баранкой сидел. Спину разогнуть больно. Кто-то прогуливает, а я за него спину гни. Возьми из резерва...

Напрасно начальник колонны спрашивает, он и сам понимает — тринадцать часов за баранкой — это не шутки.

Из-за прогулов простаивают тысячи машин. Прогулы приносят миллионы убытков. Вот почему правительство издало суровый декрет, который положит конец прогулам, являющихся тормозом успешному ходу нашего социалистического строительства.

Среди шоферов постановление правительства нашло широкий отклик.

— Прогулы — это бич нашего производства, им давно надо было объявить ожесточенную борьбу. Постановление правительства является своевременным и необходимым; я думаю, что сейчас прогулы благодаря этому постановлению будут сведены к нулю. До постановления прогулы принимали огромные размеры. Особенно вредно они отражались на рабочих парках, где прогулы монтажников, электриков и ремонтеров вызывают прорывы, — говорит т. Ивенский, шофер третьей колонны.

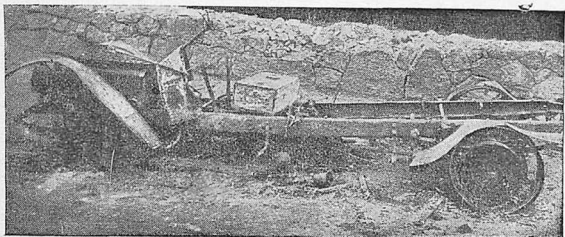
— Мы проведем постановление правительства в жизнь на все сто процентов, — говорит зам. директора парка т. Павлова, — так как дезорганизаторам и прогульщикам нет места в нашем парке.

Нужно сказать, что профессиональные организации парка отнеслись пока к постановлению недостаточно серьезно. Они ограничились тем, что зачитывали постановление, не разъяснив рабочим важность его и не вынося резолюции.

Это не замедлило сказаться. В отделе кадров мне дали следующую справку за пятидневку: до постановления правительства из 175 производственных рабочих парка было зарегистрировано 62 прогула, а за пятидневку после постановления — 30; среди 544 шоферов за первую пятидневку до постановления было отмечено 4 прогула, а после постановления... 5 прогулов без уважительных причин. Эти цифры говорят сами за себя — профессиональные организации не провели нужной разъяснительной работы.

Постановление правительства должно быть доведено до каждого ремонтера и шофера. С прогулами надо покончить.

С. Хар



Прогулы, пьянство, разгильдяйство водителя зачастую приводят к авариям и гибели ценнейшего автотранспорта. На борьбу с этим явлением резко выступает вся советская и в первую очередь автодорожская общественность. На снимке — сгоревшая по вине шофера автомашина в Крыму, г. Ялта.

Фото В. Коренева

ПОДГОТОВКА КАДРОВ

В АВТОДОРОВСКИХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

Подготовка кадров для народного хозяйства является одним из конкретных участков работы Автодора.

Стихийный рост курсов и кружков с 1930 г. после 2-го пленума ЦС начинает входить в русло. Еще в 1931 г. автодоровскими организациями было подготовлено на курсах 28 425 шоферов, в том числе 50 тыс. чел. по договору с Наркомтрудом и 1 340 чел. для военного ведомства (по линии спецподготовки). Кроме того кружками техучебы было охвачено 60 тыс. чел.

В настоящее время учебная сеть Автодора по всем 28 организациям состоит из 245 автокурсов, не считая еще более значительного количества автокружков. В общей сложности учебная сеть Автодора имеет 283 ходовых машины, 163 гаража и 309 классов по теории и 166 по монтажу. Имеется 10 тракторных отделений с 8-ю учебными тракторами. Пропускная способность автокурсов — 11 072 чел. днем и 15 599 чел. вечером.

Состояние большинства курсов не обеспечивают выпуска вполне квалифицированных шоферов. Ряд курсов не имеют своего постоянного помещения. Совершенно недостаточно оборудование слесарно-монтажных и учебных классов автомашинами и агрегатами для учебной работы сборки и разборки. Имеющиеся агрегаты и детали автомашин часто безобразно используются, часто хранятся сваленными в кучу. Детали и агрегаты машин, выпускаемых советскими заводами, на автокурсах почти совершенно отсутствуют. Особенно плохо с автомашинами для практической езды. Имеющиеся в настоящее время автомашины старых выпусков, прошедшие сверх всяких

амортизационных сроков. Они часто ломаются и подолгу задерживаются в ремонте. Машин новых выпусков очень мало.

Эти условия в значительной степени отражаются на качестве выпускаемых шоферов.

В частое время производится организация шести образцовых опытно-показательных автомобильных школ, которые должны в дальнейшем служить образцом для перестройки работы всех остальных школ.

Большим недостатком в работе по подготовке кадров является почти полное отсут-

ЧИСЛО ячеек



1929 30 31 31 32
1/1 1/1 1/1 1/X 1/V

КОЛИЧЕСТВО ЧЛЕНОВ

В ТЫС.



стие подготовки дорожных работников, очень незначительная подготовка трактористов и отсутствие работы по повышению квалификации уже работающих кадров. Совершенно недостаточен охват подготовкой женщин шоферов (не более 5—7%).

Кроме подготовки на курсах проведена большая работа по заочному обучению. В 1930—1931 г. обучалось на заочных курсах Автодора 52 тыс. заочников, из них на автомобильном отделении — 44 тыс., на тракторном — 5 тыс. и на дорожном — 3 тыс.

Также очень низок процент обучавшихся женщин — всего 1 335 чел. (2,5%).



Курсанты комсомольцы курсов шоферов Ольховского р-на ЦЧО за изучением автомашины

Зарисовка
С. Ковровского

По всем отделениям было выпущено 47 изданий (68 лекций) с общим объемом 166,5 печатных листов, тиражем свыше 1 млн. экземпляров.

В настоящее время проводится комплектование новых заочных курсов по трем отделениям: автомобильному, дорожному и тракторному. В отличие от курсов 1930—1931 г. автомобильное и тракторное отделения имеют курсы: подготовительный, повышения квалификации и инструкторов механиков, а дорожное отделение — подготовительный, дорожных мастеров и курс сельских дорожных уполномоченных по организации трудового участия населения на дорожных работах. Всего заочным обучением предполагается охватить 125 тыс. человек. Основной упор делается на повышение квалификации уже работающих специалистов. Для улучшения связи заочников с курсами на местах организуются консультации.

Кроме курсового заочного обучения начата

подготовка к обучению при помощи кино. С трестом «Техфильм» заключен договор на выпуск звукового кино-курса по массовому обучению автомобильному делу. Общая длина киноленты 25—30 тыс. м. Курс будет состоять из 10 полнометражных картин, разбитых на 48 лекций — кино-курсов и обойдется около 2 млн. рублей. В практике мировой кинематографии таких кинокурсов не имеется. Для лучшего усвоения к курсу будут написаны специальные учебники, изготовлены диапозитивы, граммофонные пластинки и соответствующим образом оборудуются фойе кинотеатров. Курс рассчитан на охват обучением в 1933 г. 100 тыс. человек.

Автодорожная учебная сеть постепенно входит в плановое русло. На очереди укрепление автокурсов и школ, организация образцовых школ и подготовка автодорожников активами работы во всех звеньях Автодора.

Б. Носякин

„АВТО БЭБИ“ — активистам-автодоровцам

На страницах «Вечерней Москвы» т. Анисимов поднял вопрос о производстве в нашем Союзе автомобилей «Авто-Бэби».

Автодорожская общественность не может оставаться безразличной к этому близкому для нее вопросу.

Небольшая, быстроходная и легко проходимая машина, дешевая в эксплуатации, необходима во всех отраслях нашего хозяйства, не говоря уже о ее значении в укреплении обороноспособности страны.

Такая машина найдет себе широкое применение в сельском хозяйстве, в обслуживании аэропортов и воздушных станций, заводов и других предприятий городского и сельского типа, она необходима каждому трудящемуся как для работы, так и для отдыха.

Нельзя обойти молчанием и тот факт, что для женщин небольшая, легкая в управлении машина имеет особую важность.

Все более и более завоевывая себе место как водителя машины, женщина показала себя наравне с мужчиной в этой отрасли работы. Не так давно на страницах журнала («Зарюлем» № 9—10) был помещен фотоснимок Е. Суворовой — водителя автобуса, — премированной за образцовую езду. Немало женщин управляют грузовиками, тракторами, дорожными машинами, легковыми автомобилями.

Приветствуя предложение т. Анисимова, мы, женщины активистки-автодоровцы Ленинского р-на, считаем необходимым приступить к практической разработке этого вопроса, путем организации среди автодоровцев широкой подписной кампании на авто-обязательства для создания фонда на строительство завода «Авто-Бэби».

Мысловская

В

БОЯХ ЗА МОТОРИЗАЦИЮ И МЕХАНИЗАЦИЮ ПОЖАРНОЙ ОБОРОНЫ

Задачи усиления и укрепления противопожарной обороны страны, социалистического благоустройства рабочих городов и рабочих поселков, задачи охраны общественной социалистической собственности, а также подготовка противовоздушной обороны страны, настойчиво выдвигают вопросы моторизации и механизации противопожарной обороны СССР.

Общественную борьбу за внедрение мотора в пожарный обоз ведет Пожарное бюро ЦС Автодора, 4-летие существования которого совпадает с 5-летием о-ва.

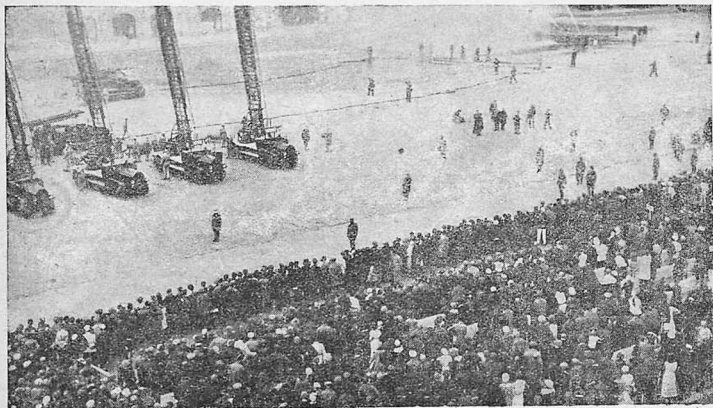
В наследство от царской России мы получили архаические пожарные обозы, получили технически отсталое хозяйство. На всей территории бывш. Российской империи было всего навсего... 12 пожарных автомобилей. Это обстоятельство и определило очередные задачи пожарного бюро ЦС Автодора. На первых порах Пожарному бюро пришлось положить много энергии и сил, чтобы добиться сдвига в развитии пожарного автомобилизма и развернуть широкую пропаганду идей мото-механизации пожарной обороны. Вся работа пожарного бюро за истекшие 4 года была тесно связана с работой заводов пожар. автомобилей (в частности б. № 6 ВАТО). Этот завод является базой автомобилизации противопожарной обороны страны. Пожарное бюро на протяжении всего своего существования вело и ведет неслабую работу за право гражданства заводов пожарных машин в системе автомобильно-тракторной промышленности, за бесперебойное выполнение программы, за улучшение качества продукции выпускаемых заводом пожарных машин, за новые конструкции.

К 3-летию работы Пож. бюро завод № 6 выпустил первые боевые пожарные «автокары», с центробежным насосом, присвоив им название «Пожарный автодоревец». 4-летие пожарного бюро и 4-летие Автодора завод встречает новым крупным достижением — массовым выпуском пожарных автомобилей на шасси Форд-АА.

Огромная работа проделана и в области борьбы за советскую мотопомпу колхозного — сельского типа. Как Пожарное бюро, так и пожарная секция Ленинградского Автодора и ее контрольный пост на заводе «Промет» упорно дрались с косностью и преступно-халатным отношением к производству этих орудий механизированного пожаротушения, незаменимых в условиях совхозов, колхозов, МТС и промышленных предприятий. В результате этой борьбы производство мотопомп колхозно-сельского типа на ленинградском заводе пожарного вооружения «Промет» получило право гражданства. Первые экземпляры новой советской мотопомпы уже успели получить «боевое крещение».

У нас должно быть налажено производство мощных автонасосов, авто-механических лестниц, мото-насосов промышленного и колхозно-сельского типа пожарных катеров, глассеров, вездеходов, мотоциклов и технических пожарных автомобилей специального назначения.

Пожарное бюро имеет достижения и в области технической пропаганды. Выпущены за последнее время памятки пожарным шоферам, пожарным автохозяйствам, коллективам Автодора в организациях пожарной обороны, брошюры, серия дозвонгов и т. д.

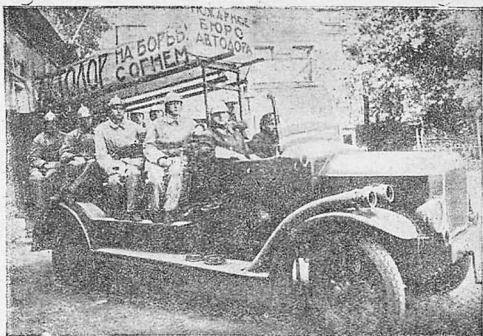


Парад и упражнения московской краснознаменной пожарной охраны на Красной площади

Фото С. С. С. Фото

Актив пожарной секции Ленинградского Автодора на Октябрьской демонстрации

Фото автора



В настоящее время Пожарное бюро поставило перед собой задачу — разработать конструкции пожарного катера, пожарного глыссера и пожарно-военной машины. Крупное значение имеет также экспериментальная работа ленинградского автодоровца т. Байкова по конструированию боевого пожарного мотоцикла. Первый экземпляр пожарного мотоцикла с моторнасосом к 5-летию Автодора готов. Особая роль в этом деле будет принадлежат пожарной секции Ленинградского Автодора.

За последние годы автодоровские организации в пожарных органах значительно выросли.

Задача Пожарного бюро ЦС Автодора и пожарных секций советов о-ва возглавить растущее автодоровское движение среди бойцов и командиров пожарной обороны, добиваясь превращения каждого коллектива в ударную бригаду мото-механизации пожарной обороны.

«Необходимо, чтобы идеи моторизации и механизации пожарной обороны были внедрены в сознание широких трудящихся масс. Вокруг этого и должна вестись работа центральным Пожарным бюро Автодора и всеми местными автодоровскими организациями.

М. Юнпроф

ОБЕСПЕЧИТЬ ПОЛНЫЙ ВЫПУСК тракторных частей

Отсутствие запасных частей к тракторам выводит тысячи часов простоя тракторов наших колхозов, совхозов и МТС.

Большое количество запчастей выпускается на Ленинградских заводах, входящих в объединение Наркомтяжпрома, как завод «Красный Путиловец», завод им. Энгельса, Макса Гельца, Карла Маркса и др. и Облпромсоюзом.

За две декады сентября заводы тяжелой промышленности и Облпромсоюз выпустили запасных частей к тракторам на 1,533 тыс. рублей.

Хотя ряд заводов, как-то: «Красный Путиловец», им. Энгельса, № 4, им. Калинина и др. увеличили выпуск частей, но это не может покрыть недодовыпуск заводов К. Маркса, «Красный гвоздильщик» и др., выполнивших программу на 60%.

Впереди по выпуску идет завод им. Энгельса, давший 80 проц. задания последних трех кварталов текущего года, затем завод им. М. Гельца — 58 проц., завод № 4, им. Калинина — 55 проц., «Красный гвоздильщик» — 53 проц., завод им. К. Маркса — 50 проц., завод им. Лепсе — 38 проц., «Красный путиловец» — 32 проц. и хуже всех справляется с заданием по выпуску тракторных частей завод № 1, давший 10% з.

дания. Завод «Красный путиловец» в ближайшее время должен дать тракторных частей на 23 миллиона. На 25/IX это задание было выполнено всего лишь на 7 миллионов рублей. Это ставит под угрозу выполнение программы текущего года.

К изготовлению испарителей «Коллей» № 3, заказ которых составляет 3 млн. руб., завод «Красный путиловец» еще не приступил.

Одновременно свернул производство испарителей и завод им. К. Маркса.

«Красный путиловец» отстает с выпуском дефицитных тракторных деталей, как втулки блока, поршни, поршневые кольца, клапаны и пр.

Для выполнения программы по изготовлению тракторных частей и полного удовлетворения потребности заводы должны обеспечить ежемесячно в каждый из оставшихся месяцев до конца года выпуск на свыше 7 миллионов рублей запасных тракторных частей.

Коллективы Автодора на заводах должны быть инициаторами соцсоревнования и ударничества по выполнению программы в цехах и мастерских, выпускающих тракторные части.

г. Ленинград.

А. Октябрьский

Оборонная работа Автодора ЗА 5 ЛЕТ

Оборонная работа в Автодоре началась с 1928 г. Первые годы она выражалась лишь в участии некоторых организаций в маневрах РККА. В то время организовывались лишь мотоциклетные отряды, которые выполняли задания по связи.

После I расширенного пленума ЦС Автодора (июнь 1930 г.) оборонная работа о-ва начинает вестись значительно шире.

В конце 1930 г. в маневрах Красной армии кроме мотоциклетных команд принимают участие уже автостанции. В маневрах 1931 г. участвуют 10 организаций с автомобильными, дорожными и мотоциклетными отрядами.

Автодорожцы несли службу связи, ремонтировали дороги и мосты в районах маневров с привлечением населения к трудовому участию, перевозили грузы и войска. Кроме этого во время маневров проводилась большая агитационно-массовая работа среди населения.

Большое значение в деле укрепления обороноспособности СССР имеет содействие Автодора техническому оснащению РККА, выразившееся в передаче Красной армии нескольких десятков боевых машин, шестиколесок — транспортных автомашин и отрядов возно-речных глассеров. Контрольные цифры ЦС Автодора по сбору средств на эти виды технического оснащения РККА почти повсеместно были превышены до 150—200%.

Особо выделяющейся из всех кампаний по своим результатам и территориальному размаху была кампания по сбору средств на моторизацию погранчастей, проходившая во второй половине 1931 г. и давшая выполнение контрольного задания ЦС почти на 200%.

Эта кампания показала не только высокую политическую сознательность работников низовых организаций о-ва и всей автодорожской массы, но и всего трудящегося населения Советского союза.

Этой кампании сопутствовала военно-техническая пропаганда, положившая начало широкой массовой военной работе Автодора.

Однако до I Всесоюзного съезда Автодора (в январе 1932 г.) массовая военная работа и военнотехническая пропаганда должного раз-

маха и достаточного руководства со стороны ЦС не имела. Только после съезда, где Автодор был признан оборонной организацией и где были поставлены конкретные задачи оборонного характера, развернулась широкая военная работа.

В Центральном совете и 22 республиканских, краевых и областных советах к марту текущего года были организованы военные секции, военные отделы или сектора, деятельность которых выражается главным образом в руководстве работой военных кружков и учебных пунктов на предприятиях. Эти кружки и учебные пункты, созданные и оборудованные автодорожцами-энтузиастами, привлекли десятки тысяч молодых рабочих, комсомольцев и лучших ударников предприятий.

В результате этой работы Красная армия к моменту призыва 1910 г. получила большой контингент людей, уже имеющих некоторую подготовку к службе в автобронетанковых войска.

Большую работу проделали Ленинградская, Московская и Дальневосточная организации, давшие Красной армии около 50% всего количества военно-обученных технических кадров.

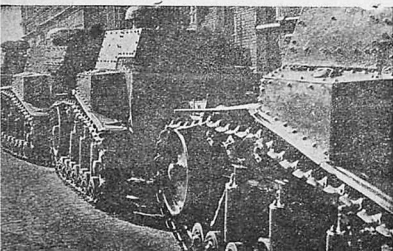
Немалое значение в деле укрепления обороноспособности Советского союза имеет шефство автодорожских организаций над отдельными частями Красной армии, принятое в 1931 и 1932 г. Автодор содействует техническому оснащению и овладению автодорожной техникой подшефными школами и частями.

В некоторых подшефных школах для этой цели силами и средствами Автодора оборудованы богатые учебные лаборатории и кабинеты.

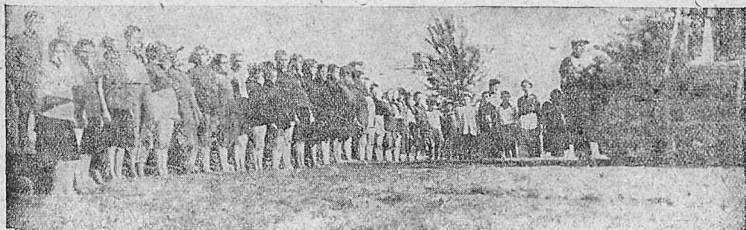
За последние годы и особенно в 1932 г. в Красной армии создана большая сеть автодорожских коллективов, охватывающая десятки тысяч человек командно-политического состава и красноармейцев. Эти коллективы ведут военно-техническую пропаганду, создают кружки по изучению автодорожного дела, вербуют новых членов и т. д.

Все эти виды военной работы Автодора являются однако далеко недостаточным оправданием наименования нашей организации «оборонной». Имеющиеся к пятилетию о-ва достижения в этой области далеко недостаточны по сравнению с теми возможностями, которыми мы располагаем, и при наличии в рядах нашего о-ва большого количества специалистов и даже научных работников по автотракторному и дорожному делу.

Вся наша общественность и особенно руководящие органы о-ва от Центрального совета до райсоветов включительно должны решительно повернуться лицом к задачам по укреплению обороноспособности Советского союза.



ЛАГЕРНЫЙ ФЛАГ ЮДА СПУЩЕН — НАЧАЛАСЬ УЧЕБА



Открытие 1-го технического лагеря Юных друзей Автодора под Минском (Белоруссия).

Фото Гордина

Поставленная Центральным комитетом ВКП(б) перед школой задача воспитания всесторонне развитых строителей социализма, — задача овладения детьми основ технических знаний, увязки технической учебы с практикой, — не может быть осуществлена без широко развернутой технической пропаганды среди пионеров и школьников.

Как проводилась эта важнейшая отрасль работы в организациях о-ва до сего времени? Лишь от времени до времени. Чем можно объяснить, что до сегодняшнего дня мы не имеем развернутых программ технической учебы с детьми по автотракторному и дорожному делу? Чем объяснить, что до настоящего времени юные друзья Автодора не знают часто, чем им заниматься?

Основная вина во всем этом лежит на ЦБ Юных друзей Автодора при ЦС о-ва, которое до сего времени не повернуло лицом к пионеру и школьнику.

I всесоюзный съезд о-ва дал развернутую программу работы о-ва с детьми. После съезда почти никакого сдвига в работе мы не имеем. Опыт местных организаций в этой отрасли о-ва не подытоживается, и отдельные достижения или недостатки не преломляются в дальнейшей работе юношеских секций областных и районных советов Автодора. Нужно признать, что и этих секций нет... В лучшем случае в областном совете находится один инструктор по юношеской работе, который, не имея соответствующего руководства со стороны ЦБ ЮДА, работает вслепую, а в большинстве случаев используется не по назначению.

Для подготовки юдовских кадров летом этого года Центральный совет Автодора Белоруссии организовал под Минском и Гомелем первые в Союзе политехнические пионерские лагеря Автодора. Лагерь эти должны были дать отдых ребятам после зимней учебы и воспитать сотни новых активистов и организаторов автотракторного движения в школах, пионербазах.

Лагерная кампания продолжалась три месяца. Ребята проводили в лагере по 20 дней.

Всего было пропущено через лагерь 533 человека, из них 83 пионера и командированные в порядке разверстки другими районными организациями о-ва. В лагерь Автодора принимались пионеры-юдовцы старших классов.

Лагерь были обеспечены специальными политическими работниками, автотракторщиками, машинными, спортивными принадлежностями? Были организованы собственные кухни и столовая (Минск). Участники лагеря были разбиты на отряды и звенья. Во всех звеньях и отрядах регулярно выпускались стенные газеты, проводилась читка газет, политические бои на злободневные темы, проведено 4 вечера самодеятельности, демонстрировались кинофильмы, ежедневно проводилась физкультурзарядка.

Пионеры активно помогали окружающим колхозам в уборке урожая и прополке огородов.

Проведена подписка среди колхозников на заем «Пятилетка в 4 года» — на 600 руб., реализовано на 700 руб. билетов 3-й автोलотереи.

За 20 дней пребывания в лагерях дети овладели техникой машины, ознакомились с вопросами дорожного строительства и изучили свои обязанности в отношении развертывания автотракторной работы в школах. Каждый день ребята занимались полтора часа технической учебой. Проверка знаний проводилась на техбоях. В Гомеле был проведен техбой между юдовцами и взрослыми курсантами автокурсов. В результате последние оказались побитыми. Дисциплина была прекрасная, ребята проявляли большую охоту к технической учебе.

Были, конечно и недостатки в работе лагерей. В основном они относятся к позднему открытию лагерей. Неважно также был проведен подбор обслуживающего персонала.

Учитывая, что лагерь были организованы впервые, следует все же признать результаты удовлетворительными.

Минск

МАШИНЫ

НА ДВОРЕ ГОРЬКОВСКОГО
АВТЗАВОДА

ЖДУТ ДЕТАЛЕЙ ОТ ЗАВОДОВ ПОСТАВЩИКОВ

ПОДНЯТЬ ОБЩЕСТВЕННУЮ ИНИЦИАТИВУ
НА БОРЬБУ ЗА КОЛИЧЕСТВО, КАЧЕСТВО
И КОМПЛЕКТНОСТЬ ДЕТАЛЕЙ

Работа смежных производств, снабжающих Горьковский автомобильный завод большим количеством различных деталей, неоднократно подвергалась жестокому обстрелу как со стороны Автзавода, так и со стороны всей общественности и в первую очередь автодорожской.

Отсутствие отдельных деталей и брак приводит зачастую к срыву конвейера, к выпуску значительного количества неукomплектованных машин.

Советание автомобильной секции ЦС Автдора, состоявшееся 14 ноября, заострило вопрос о снабжении Горьковского автзавода изделиями заводов-поставщиков.

Выступавший от имени Горьковского завода т. Френкель рассказал о целом ряде серьезных неполадок, тормозящих работу завода, озвучивших его план.

— На площадке Автзавода, — говорит т. Френкель, — имеется 1200 неукomплектованных машин, в которых наша страна испытывает острую нужду. Основная масса недостающих деталей падает на долю заводов-смежников.

Чего нам нехватает? Нехватает переключателей освещения, нет стекол, петьель, нет диокового вала. Это только по основным деталям.

Ленинградский завод «Красный Треугольник» до сих пор совершенно не освоил двух деталей. Если раньше он ссылался на отсутствие формы для изготовления роликов коленчатого вала, то сейчас, после того, как мы с большими трудностями сделали такие формы в своем экспериментальном цеху, детали все же поступают со сплошным браком. При проверке оказывалось, что ролики, которые они делали вручную, были лучше, чем сделанные ими по форме.

Тот же завод «Красный треугольник» должен давать Горьковскому автзаводу графит свинцовой наливки для водяной помпы. Эту деталь завод не мог освоить в течение 8 месяцев, в то время как артель «Промбум» освоила ее впродолжение недели.

Общая болезнь «красного треугольника» заключается в крайней некомплектности поставок. Выполнение договора за последний квартал не превышает 35%.

Ленинградский карбюраторный завод не жалуется на отсутствие сырья и оборудования, а в то же время систематически задерживает выпуск наших автомашин. Достаточно привести следующие цифры: с 1 по 20 октября мы получили 220 карбюраторов и 313 тубок бензобака, в то время как наш завод ежедневно выпускает 50 машин. Повидимому карбюраторный завод не хочет понимать, что без карбюратора бензобака машины работать не могут.

Мы не можем жаловаться на количество поставляемых нам карбюраторов, но качество их отвратительное. Руководитель завода был у

нас в августе и сам убедился в этом. В его присутствии на машине сменили три карбюратора.

Завод Ленмех дает нам домкраты. Но этими домкратами нельзя поднять машину без дополнительных устройств. Чтобы пользоваться таким домкратом, необходимо поставить машину на доски в 1,5 дм толщиной, в противном случае нужно рыть яму в песке и затем уже устанавливать домкрат. Такое положение мы имеем уже после обещания завода выпустить домкраты, вполне годные для употребления.

Завод «Красная Этна» должен изготавливать все болтозаклепочные изделия. Из 450 наименований он принял 246, а фактически освоил только половину, да и то он дает их с большими переборами и с большим процентом брака. Вот, например, рессорные болты должны иметь напряжение не менее 80 кг. Между тем рессорные болты, выпускаемые заводом «Красная Этна», выдерживают не более 40 кг.

Ежедневная потребность Горьковского автзавода в тормозах составляет 1200—1300 штук, учитывая брак. А по сводке поставок за 20 дней видно, что подача тормозов составляет в день 800, 700, 400, 600 и т. д. тормозов, что конечно на много не покрывает ежедневной потребности. Объясняется это главным образом тем, что завод «Красная Этна» не имеет работающего автоматного цеха.

Наиболее узким местом является завод Росинструмент, который снабжает горьковские автомашины кузовной арматурой. В настоящее время около 400 машин стоят без петьель и кроме того не освоена наиболее сложная часть шоферского инструмента: нет торцовых ключей, нет свободной рукоятки для заводки машины.

Следует особо остановиться на московских заводах. И раньше и теперь сильно отстает Электрозавод. До сих пор Горьковский автзавод имеет около 500 машин, неукomплектованных переключателями. И это после того, как электрозаводцы дали категорическое обещание в кратчайший срок ликвидировать свою задолженность.

Любчанский завод снабжает автзавод бесшумными шестеренками. Если количество их нас удовлетворяет, то качество никуда не годится. Последняя партия шестеренок в 1500 штук вся пошла в брак.

Не лучше положение и с другими заводами-поставщиками. Егорьевская фабрика дает сплошь бракованные феррадо и кривую тормозную ленту. Техноткань никак не может справиться со специальной технической тканью для тента и для крыши кабины. В ноябре мы должны приступить к выпуску лег-

Наукоинспектован-
ные машины под
открытым небом на
дворе автозавода
им. Молотова

Фото Шайхета



ковых машин, а тента до сих пор не имеем.

В настоящее время около 630 машин стоят без стекол. Константиновский завод, который должен обеспечить нас стеклом, не может ничем оправдаться. Общий процент выполнения программы завода равен 79, а наш заказ выполнен лишь на 18%. Это говорит о том, что завод просто несерьезно относится к выполнению взятого им на себя заказа.

Константиновский завод обещал дать нам 1500 стекол в течение сентября. Этих стекол он не дал. Пришлось послать своего представителя. На месте ему заявили, что стекла есть, но нет вагонов, а когда наш представитель нашел вагоны и приступил к погрузке, то оказалось, что имеется только 100 стекол.

По докладу т. Френкеля развернулись оживленные прения. К сожалению, на совещании присутствовали лишь представители двух заводов: Любчанского и Металлоламы, остальные, очевидно, не нашли нужным прибыть на совещание, рассказать о своих недочетах и взять на себя обязательства ликвидировать их в кратчайший срок.

Выступивший на совещании представитель райсовета Автодора Горьковского автозавода т. Фадеев рассказал о работе райсовета.

По инициативе райсовета была созвана конференция смежных производств в августе этого года. Правда, она не дала больших положительных результатов, но все же кое в чем подстегнула смежников.

Мы поступили так: брали прямо с конференции представителей заводов-поставщиков и вели их в цех.

— Вот посмотрите, это ваша деталь, попросите рабочего вставить ее. Рабочий старается изо всех сил, но у него ничего не выходит. Деталь не выдерживает размера. Но тем не менее представитель завода с нами не соглашается.

Представителя карбюраторного завода мы посадили на машину и по дороге от автозавода до соцгорода вынуждены были переменить три карбюратора. А ведь рабочие карбюраторного завода уверены, что завод не дает брака.

Если наша автодорожная организация помогает автозаводу, то мы не видим еще необходимой помощи со стороны автодорожцев Москвы и Ленинграда.

Ленинградцы заключили с нами договор, по которому взяли на себя ряд важнейших обязательств по подтягиванию своих заводо-смежников. Но что сделал Ленинградский областной совет? Он созвал лишь одно организационное совещание. Практической помощи мы от Ленинграда еще не видели и представители Ленинградского областного совета даже не прибыли на это совещание. В Москве положение не лучше.

Представитель Главного управления тракторной промышленности (ГУТАП) т. Чащихин указал, что в настоящее время вопросом о работе смежных отраслей промышленности занимается специальная правительственная комиссия с участием представителей смежных производств.

Мы пытались проверить в чем заключаются недостатки Электровоза. Оказалось, что невыполнение в срок заданий, недоснабжение автозавода необходимыми деталями является в настоящий момент целиком виной Электровоза.

Если завод «Красная Этна» недавно мог жаловаться на недоснабжение металлом, то сейчас ему отгружено около 600 т и у него тоже нет никаких оснований, чтобы по каким бы то ни было независящим от него причинам не выполнять данную ему программу.

Но нельзя защищать и Горьковский автозавод. Он виноват в несвоевременной сдаче чертежей, в несвоевременной разработке необхо-

димых технических условий, иногда в полном отсутствии соответствующей консультации, в слабом учете деталей, поступающих на завод. Бывает и так, что завод обнаруживает прорыв по какой-нибудь детали лишь в то время, когда машина пускается на конвейер.

Выступавший в прениях проф. Чудаков особенно заострил внимание на том, что 1200 машин не просто стоят, но к тому же и портятся. Части машин ржавеют, проводка электрооборудования будет негодной, и если машины в ближайшее время завод доукомплектует, то он все же не сделает их полноценными.

Как выйти из создавшегося положения?

Горьковский завод получает по ряду деталей 100-процентный брак. Что же он делает? Он у себя в ремонтной мастерской доделывает детали и ставит их на машины. Это неправильно. Это отнюдь не помогает заводу-поставщику исправлять его недостатки. Приему деталей необходимо производить не на Горьковском заводе, а на самом заводе-поставщике. При таком порядке вся общественность смежного производства убедится на месте, что завод производит брак, и конечно примет несомненно более энергичные меры, чтобы изжить дефекты.

Кроме того, необходимо усилить финансовое воздействие на поставщиков. Горьковский завод увеличивает счета за брак лишь на несколько процентов, учитывая главным образом свои расходы на исправление бракованных деталей. Это неверно. Брак есть брак. И поэтому на заводы, поставляющие бракованные детали, должно быть оказано более сильное финансовое воздействие.

Автодор должен воздействовать на поставщиков через свои коллективы на местах. Эту работу надо вести путем создания постов на всех заинтересованных предприятиях, с которыми могли бы сношаться как ЦС, так и Автодор Горьковского завода. К сожалению, посты на большинстве предприятий не организованы, и зачастую при организации постов выясняется, что на этих предприятиях нет даже автодоровских коллективов.

Через наши автодоровские организации мы должны добиться заключения договоров по соцсоревнованию между основными заводами-поставщиками с тем, чтобы через определенный промежуток времени можно было бы по количеству и качеству выполнения договоров установить соответствующие показатели. Эти показатели надо будет широко объявлять в печати.

Зам. председателя ЦС Автодора т. Лисовский говорил о том, что все материалы этого совещания необходимо довести до сведения смежных производств, предварительно связавшись с районными комитетами партии.

На открытых собраниях автодоровских коллективов с привлечением комсомола и рабочих надо показать, как те или другие заводы орудуют работу ГАЗА. Здесь же одновременно надо ставить вопрос о заключении договоров на соцсоревнование между заводами-поставщиками.

Орготделу ЦС Автодора необходимо разработать все виды и формы связи, которые должны быть установлены между заинтересованными предприятиями. Систематический обмен письмами между коллективами, посылка бригад, обмен стенгазетами, в которых отражаются все заводские неполадки, организация постов,— все это будет подталкивать общественность, все это будет мобилизовать ее на ликвидацию прорывов.

Посты, которые мы должны создать на всех заводах-поставщиках, должны опираться в своей работе на мощные, энергичные коллективы.

Автодоровским коллективам необходимо со своей стороны наладить тесную связь с комсомольскими ячейками. Надо просить ЦК комсомола собрать представителей комсомольских организаций тех предприятий, которые срывают работу ГАЗА.

Мы должны быть по всем направленным, мы должны создать энтузиазм масс — только в этом вернейший залог нашего успеха.

В конце совещания выступил председатель ЦС Автодора т. Лежава.

— Тяжелое положение на Горьковском автозаводе,— говорил т. Лежава,— заставляет



Один из процессов приговления радиаторов на Горьковском автозаводе

Фото Монасеева
(Союзфото)

нас прежде всего обратить внимание на наши автодорожные организации — московский Автотор, Центральный совет — и искать вину именно здесь.

На целом ряде смежных производств существуют автодорожные посты, но ГАЗ все-таки спрадает от плохой работы этих заводов. Отчасти это объясняется тем, что автодорожные посты мы как следует не используем.

Нет у нас систематической, упорной, постоянной проверки исполнения. Мы должны знать, есть ли пост на том или другом заводе, что он собой представляет, если не работает — взгреть. Конечно, сами мы не в состоянии проверить работу каждого коллектива, каждого поста. Для этого есть областные и районные организации, работу которых надо активизировать и заставить их отчетываться перед нами.

Мы долго бились с московской организацией и теперь все же имеем положительный результат. Московская организация будет оздоровлена.

Со всей силой своего негодования мы должны обрушиться на автодорожные организации, которые не умеют мобилизовать рабочих, актив, партийные и профессиональные организации.

КОНВЕЙЕР В ЛИХОРАДКЕ

К XV годовщине Октября Горьковский завод дал стране 5 тыс. автомашин. Из этой партии только 3380 машин отправлены с завода, остальные 1200 стоят недоукомплектованными под открытым небом на дворах автозавода и 1-го Канавинского автоборочного.

Рабочий коллектив молоточки дал в августе обещание довести к XV годовщине Октября сборку автомашин до 100 штук в день. Это обещание далеко не выполнено. Посмотрим, как идет выпуск машин за последнюю пятидневку. Собрано машин 13 ноября — 34; 14-го — 21; 15-го — 39; 16-го — 30.

Если мы раньше считали главным виновником срыва выпуска машин отдел снабжения, то на сегодня главная вина ложится на смежные производства и на заводскую неповоротливость в управлении производством.

Вот конкретные причины лихорадки на главном конвейере. На сегодня происходит систематическая неподача на сборку кабин. Из-за этого главный конвейер ежедневно простаивает по 3—4 часа.

Почему не подают кабин? Нет деталей № 84296 (крючки для навески спинки). Эта деталь не изготавливается из-за поломки станка, кроме того нет деталей № 35268 (зажимы для бензобака), потому что для ее изготовления нет металла, отвечающего техническим требованиям. Детали № 57264 и 57266 тоже не изготавливаются из-за отсутствия металла. Между тем, металл на складах имеется, но отдел снабжения не доставляет его в цех.

Кроме кабины есть много деталей, вадерживающих работу главного конвейера. К числу последних надо отнести ручные тормоза, не-

Для проверки решений этого совещания необходимо устроить летучие конференции и в первую очередь в Москве.

Широкое совещание, созданное автомобильной секцией, избрало комиссию, которая на основе обмена мнениями и многочисленных ценных предложений выступавших, наметит практический план борьбы автодорожных организаций за высокое качество работы Горьковского автомобильного завода, за срочное, ударное укомплектование машин, за плавную, бесперебойную работу конвейера.

Помощь автодорожных коллективов чрезвычайно важна. Об этом говорит опыт работы райсовета при ГАЗе, об этом говорит опыт работы автодорожцев гор. Павлова, которые добились успехов в борьбе за недостающие петли.

Укрепив автодорожные организации и создав крепкие автодорожные посты на заводах поставщиках, мы при содействии комсомольской и всей заводской общественности добьемся решительного перелома в борьбе за высокое качество и комплектность деталей, поставляемых Горьковскому автозаводу.

Автотор Москвы и Ленинграда должен в первую очередь взяться за разрешение этой задачи.

достаток которых особенно резко ощущается за последние дни.

Несмотря на все это, машины все же сходят с конвейера, но сходят недоукомплектованными.

В настоящее время весь заводской рабочий актив, ИТР взялись за доукомплектовку машин как на дворе завода, так и за выпуск с конвейера только целиком укомплектованных машин.

Однако, если не подтянутся отдел снабжения и заводы-смежники, доукомплектовка машин будет поставлена под угрозу срыва. Сильно тормозит работу нехватка деталей № 11654 (переключатель зажигания). Эту деталь задерживает московский завод автотракторного электрооборудования. В ноябре должно было поступить 4 тыс. этих деталей, между тем поступило только 1411 шт. Для пуска машин требуется бензин 1-го сорта, а отдел снабжения дает бензин 2-го сорта.

Величайшее хозяйственное и политическое значение имеет доукомплектование ГАЗовских машин. 1120 машин, недоданных стране по вине отдела снабжения смежных производств и бесхозяйственности заводоуправления в целом, кладет на весь заводской коллектив черное пятно. Надо считать преступлением недодачу в срок даже одной машины, не то что сотен и тысяч.

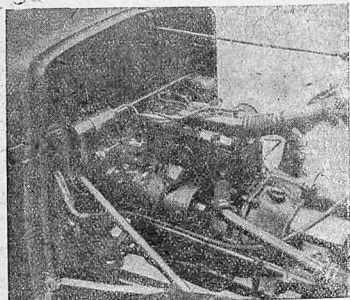
Упорной работой, большевистской настойчивостью молоточки должны и обязаны отдать стране долг в 1120 машин.

Пост. журнал «За рулем» Райавтотора на Автозаводе.

А. Нильдюшев

НОВАЯ МОДЕЛЬ МАЛОЛИТРАЖНОГО АВТОМОБИЛЯ С ПЕРЕДНИМИ ВЕДУЩИМИ КОЛЕСАМИ

Проблема силовой передачи, возникавшая вместе с зарождением автостроения, до настоящего времени является предметом широкой дискуссии.



Вид моторной группы со стороны электромотора

Самые древние и наиболее современные транспортные средства — воловая упряжка и аэроплан — приводятся в движение тянущими усилиями. Первопричиной замены у нормального автомобиля тянущего усилия толкающим, (привод на задние колеса) являлось отсутствие удовлетворительной системы привода управляемых колес. В настоящее время ряд наблюдаемых конструктивных и производственных вопросов, связанных с передачей усилия на переднюю ось, можно считать разрешенными.

Бесспорными преимуществами привода на передние колеса являются:

1. Компактный, приводной агрегат, просто и быстро устанавливаемый на машине.

2. Отсутствие длинного карданного вала и замена его медленнее вращающимися и более короткими валами с меньшей склонностью к вибрации, что является залогом бесшумности и мягкости хода автомобиля.

3. Низколежащая рама упрощенной конструкции. Пониженное положение центра тяжести и перемещение его ближе к передней оси.

4. Устранение промоздкого заднего моста. Возможность независимой подвески колес.

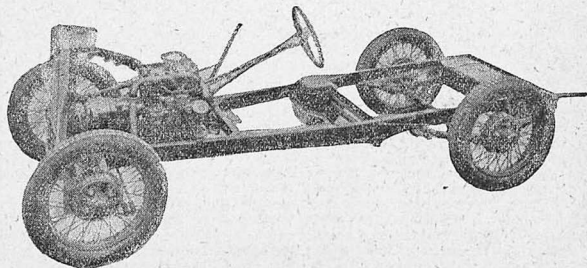
5. Уменьшение склонности к шпимми (восьмерка в колесе) за счет независимой подвески и к скольжению.

6. Повышение устойчивости на поворотах.

Число сторонников привода на передние колеса неуклонно растет. Интересной новинкой является малолитражный, четырехколесный автомобиль БСА с передними ведущими колесами, выпущенный вслед за нашумевшим трициклом этой фирмы также с передним приводом, но обладающим мотором с воздушным охлаждением.

Полезная нагрузка нового автомобиля БСА с передним приводом — 350 кг. Автомобиль снабжен изображенным на рис. 1 и 2 четырехцилиндровым 1,075 л. мотором (диам. цил. — 60 мм, ход — 95 мм) с водяным охлаждением, налоговой мощности — 8,9 л. с. Коленчатый вал установлен в роликовых и шариковых подшипниках, картер и блок представляют единую отливку для достижения максимальной жесткости конструкции. Привод кулачкового вала осуществлен бесшумной цепью. Смазка под давлением от шестеренчатого насоса. Карбюратор Соленс.

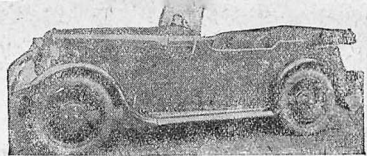
Впереди мотора находится многодисковое сцепление с дисками из легкого металла, обеспечивающее благодаря малой маховой массе быстрое переключение. Коробка передач трехступенчатая с задним ходом (передат. числа $i_1 = 3,28$; $i_2 = 65$; $i_3 = 1$; $i_{\text{зх}} = 4,05$). Червяк диффе-



Шасси авто БСА с передними ведущими колесами

дифференциал заклинен на коротком вращательном валике коробки передач (перед, число червячного привода в дифференциале — и = 5,2). Дифференциал, как и у трицикла БСА, с цилиндрическими шестернями. Качающиеся полуоси снабжены эластичными шарнирами у дифференциала и бронированными шаровыми шарнирами у шкворня. Торможение передних колес при помощи тормозного барабана, установленного на дифференциале. Задние колеса (ведомые) снабжены индивидуальными тормозными барабанами. Автомобиль снабжен нормальным электрооборудованием (6 л). Бак для горючего вмещает 18 л.

Подпрессорка задних колес продольными полуэллиптическими рессорами. Подвеска передних колес независимая — каждое колесо поворачивается на четвертьэллиптических рессорах, аналогично старой трехколесной модели.



Общий вид автомобиля БСА 8,9 налоговых сил

Максимальная скорость автомобиля—85 км. Расход горючего—8,5—10,5 л на 100 км. Кузова весьма изящной формы (рис. 3), выполняются открытыми или закрытыми.

Инж. мех. М. Эрлих

В ПОИСКАХ ПОКУПАТЕЛЯ

Под неумолимыми ударами экономического кризиса, закрывающего все новые и новые заводы Европы и Америки, крик «Нужен бойкий авто-посредник» раздается все чаще и чаще со страниц западной общей и автомобильной печати. «Не к чему выпускать машины, если их некому продавать, а если прекращается продажа, то производство останавливается полностью» — глубокомысленно рассуждает французский журнал «Вю», недавно выпустивший специальный номер, посвященный автомобильному.

Франция почувствовала мировой кризис несколько позже всех остальных стран континента; но за последние два года кризис сбыта со всей остротой резко отразился и на ее автомобильном рынке. И, стремясь всеми мерами поддержать падающую продажу своей продукции, одна из старейших автомобильных фирм — Пежо предприняла новый шаг, на который, повидимому, возлагает большие надежды. Речь идет об организованной ею т. н. «Коммерческой лаборатории» и «Школе продавца». В эти учреждения фирма принимает ежегодно после строгих предварительных испытаний, о которых — ниже, только 350 учащихся из 5 тысяч кандидатов.

Как работает «Коммерческая лаборатория» и «Школа продавца» — последняя надежда французских автозаводчиков?

Испытание новичка начинается с определения его физических качеств, общего развития и даже характера. Для этого кандидат подвергается ряду испытаний, напоминающих т. н. «метод тестов» (упражнений) с комбинациями из ряда слов, чисел и т. д. Одновременно путем всевозможных хитроумных загадок испытываются комбинаторские способности и коммерческая сообразительность кандидата, а также запас его слов, при помощи которых он должен в дальнейшем «сблуживать»

будущего покупателя автомашины фирмы Пежо.

Задан учащийся должен заучить наизусть все достоинства каждой из моделей Пежо и целый ряд аргументов, восхваляющих каждое достоинство.

Пройдя все это, учащийся продлевает своеобразный курс «малых форм». Под руководством преподавателей учащиеся разыгрывают разнообразные сцены покупки — продажи автомашины. Особое внимание уделяется при этом тем случаям, когда покупатель оказывается медлительным или настойчиво сопротивляющимся уговорам продавца.

Большое внимание школа уделяет спичечному курсу... внешнего вида продавца фирмы Пежо. Его обучают, как надлежит одеваться, причешиваться, улыбаться, приветствовать входящих, поздравлять руку и т. д.

Обучение заканчивается первыми опытами практики в тородских отделениях фирмы Пежо, где стажер впервые входит в непосредственное общение с тем покупателем, за которым так жадно охотится фирма. Чтобы победить последние остатки робости перед покупателем, преподаватель заставляет наиболее застенчивых стажеров разговаривать с каждым покупателем определенное количество времени, следя за этим с хронометром в руках.

После этого лучшие из стажеров направляются уже на практическую охлаждаемую работу.

Таковы беглые штрихи о работе «Коммерческой лаборатории» и «Школы продавца» фирмы Пежо. Вряд ли, однако, даже такие мероприятия помогут французским автозаводчикам выйти из тупика. Их не спасут ни хорошая тренировка, ни безукоризненный костюм, ни тщательная прическа их вышколенных и красноречивых продавцов. Законы кризиса неумолимы.

М. Л.

Ремонт в гаражных условиях

Для производства оборудования, аппаратов, приборов, приспособлений и инструментария, предназначенных для гаражей и авторемонтных баз при Авторемснабе, в свое время, организован трест «Гаро». Вязость, с которой производится трестом набор производства на собственных заводах, крайне ограниченное число выделенных тресту заводов, недостаточное оборудование их, медлительность в подготовке строительства нового собственного завода треста, и слабые виды на дооборудование существующих «Гаро» заводов, ставят в неопре-

деленности внести в рационализацию и технику ремонта автомобилей изрядную экономию во времени и средствах.

Статью в № 16 журнала мы закончили ремонтом и окончательной сборкой двигателя. Переходя к сборке переднего моста, подготовка к которой описана в № 12 «За Рулем», останавливаемся на одном из существенных условий сборки: на установке развала колес. Однако, прежде нежели перейти к нормам развала и способам создания его, необходимо разобратся в последствиях, вытекающих из

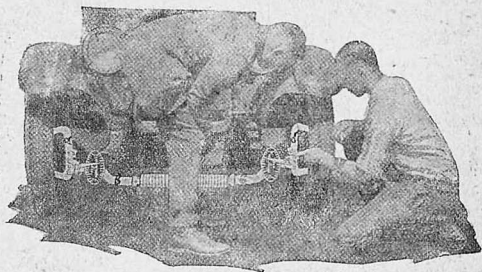


Рис. 1. Проверка питча (развала колес)

деленное положение весьма насущный вопрос — о сроках снабжения автохозяйств Союза всем нужным и крайне необходимым для ремонта и обслуживания автотранспорта.

Поэтому в статьях по авторемонту мы продолжаем помещать рисунки и описания наиболее простых приспособлений, употребляемых при ремонте, которые могут быть сделаны средствами даже незначительных автохозяйств

неправильной установки питча; прежде всего получается в штурвале рулевого управления явление «шимми», способствующее своим беспокойным состоянием утомлению водителя. Вместе с тем, неправильный питч приносит большие убытки от преждевременного износа одной стороны покрышек. Достаточно взглянуть на рис. 1, чтобы убедиться в этом. Показанный здесь неправильный износ покрышек, происшедший с одной стороны протектора, вызван тем, что развал колес был слишком велик или наоборот: расстояние в нижних точках между передними колесами было больше, нежели между верхними точками.

В целях предоставления спокойной и продуктивной работы водителю и для сохранности автообуви, проверку развала и раскоса колес необходимо производить как можно чаще. Некоторые из приспособлений для данной цели показаны на нижеприведенных рисунках.

На рис. 2 представлена проверка развала колес. Довольно незамысловатое приспособление, состоит из двух скоб «а» и «б», которыми оно устанавливается при помощи двух уровней вертикально на обоих передних колесах автомобиля и замыкается накладками на концы скоб. Скобы соединены между собой линейкой «в» с пружиной, вводимой вдоль середины. В местах соединения линейки со скобами на концах линейки посажено по шиферблату, а на скобу приклепано по одной стрелке. В зависимости от развала колес, стрелки ходят по циферблатам, при помощи нарезанных на них зубьев, и показывают величину развала колес.



Рис. 2. Преждевременный износ покрышки от неправильного питча

Если взять для примера автомобиль «Форд», то при правильной сборке переднего моста развал каждого переднего колеса его должен показывать $7/8''$.

На рис. 3 показана проверка раскоса передних колес. Здесь применено то же самое приспособление, которое фигурирует на рис. 2, но для проверки раскоса колес оно установлено скобами на колесах не вертикально, а горизонтально. Раскосы, т. е. сужение колес спереди, на автомобилях «Форд-А» должно быть на $1/16''$, а на модели два А—до $3/32''$.

Проверка раскоса колес настолько необходима, что за границей она производится ежедневно во всех более значительных автохозяйствах. Для минимальной затраты на это времени в Америке очень широко практикуется в автобазях и на станциях обслуживания установка так наз. площадок для проверки раскоса колес. Воспроизведенная на рис. 4 площадка обычно устанавливается при въезде на стан-

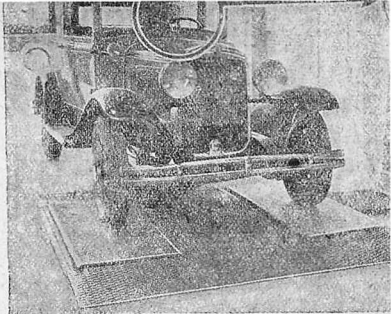


Рис. 4. Проверка раскоса передних колес на специальной площадке

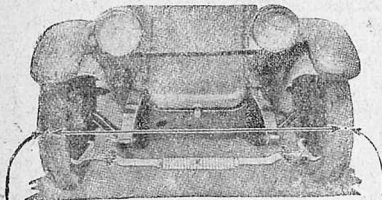


Рис. 3. Проверка раскоса колес приспособлением «а».

цию. При проходе через нее автомобилем со скоростью 5 км в час, в случае неправильного раскоса колес, раздастся звонок, и стрелка на циферблате башенки показывает размер уклонения раскоса от установленной нормы.

В экспериментальной станции Авторемнаба такая площадка выдержала восьмимесячные испытания и в данное время ставится на производство в количестве, достаточном для снабжения автохозяйств Союза.

Возвращаясь к установке развала передних колес, надо сказать, что при ремонте автомобиля, до сборки переднего моста, разобранная ось проверяется приспособлением несколько иного типа, нежели приведенное на рисунках 2 и 3. Как видно из рис. 5, принцип, зложенный в это приспособление, тождествен с вышеуказанным; имеется только разница в установке. Первое приспособление устанавливается скобами на колесах, а данное на рис. 5 приспособление устанавливается четырьмя конусами «а» на кулаках передней оси.

До последнего времени в подавляющем большинстве наших автохозяйств проверка развала и раскоса колес производится «на глазок» и в лучшем случае измерением веревочкой. А ведь от правильной установки колес, как выше сказано, зависит огромная экономия остродефицитной авторезины!

Неправильный размер пята и раскоса колес, между прочим, происходит от неправильной

подвески передней оси к рессорам,—от неправильного угла постановки шворня и других причин, как-то: износ шворня или втулок, скрученность или погнутость передней оси, погнутость поворотной оси, погнутость поперечной рулевой тяги, изношенность колесных подшипников и слабая накачка шин. Мы подробнее останавливаемся на первых двух причинах, как наиболее существенных и чаще всего ускользающих от внимания ремонтеров и водителей.

Дело в том, что на 99% автомобилей, например американского производства, передняя ось устанавливается так, чтобы верхняя часть ее, на которой покоятся рессоры, уклонялась назад. Под некоторым наклоном устанавливается так же и шворень (размеры наклонов в градусах приводятся ниже). Для наглядности приводим рис. 6, на котором линия под стрелкой «а» указывает образующийся угол наклона шворня, линия же ВС показывает уклонение назад верхней стороны передней оси.

Проверка рассматриваемого положения передней оси, производится довольно простым приспособлением, указанным на рис. 7 в трех положениях:

Первое положение проверки.

Установить приспособление параллельно левому переднему колесу, как указано на рисунке. Отрегулировать высоту головки «а» и закрепить барашком «б». Поставить кернером точку над центром на поворотной оси «в».

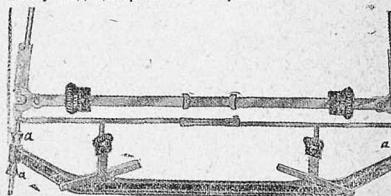


Рис. 5. Приспособление для проверки разобранной передней оси

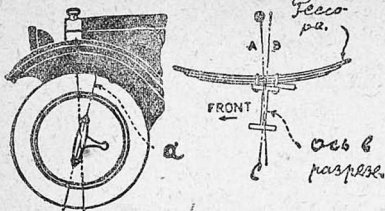


Рис. 6. Углы наклонов: шкворня „а“ и передней оси А-В-С

Второе положение.

Колесо автомобиля повернуть налево и установить плунжер «г» острием на точку, поставленную кернером. Установить по уровню в горизонтальном положении головку приспособ-

жет градус наклона передней оси, причем каждая линия деления на циферблате соответствует 1°.

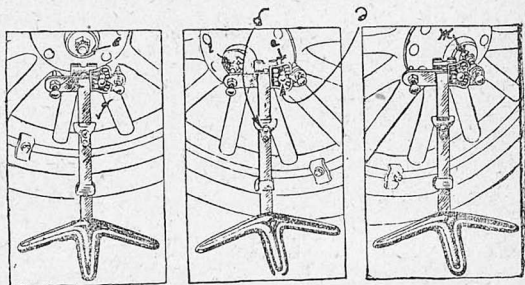
Если стрелка оказывается выше 0, это означает, что ось находится в неправильном положении — она сдвинута верхней своей частью вперед.

Для проверки положения оси через правое переднее колесо, приспособление устанавливается таким же путем. При этом надо иметь в виду, что показания циферблата для правого колеса будут противоположны показаниям для левого. Наклон правой поворотной оси будет отмечаться на циферблате выше 0, а ось, повернутая верхней своей частью вперед, на циферблат будет отмечаться ниже 0.

Оба показания должны выражать наклон оси в одинаковом числе градусов с обоих концов. Этот наклон должен соответствовать нормам, установленным автозаводами для каждой из выпускаемых им моделей машин, которые будут приведены ниже.

При неправильном положении оси необходимо искать причину происшедшей неправильно-

Рис. 7. Проверка положения передней оси
Слева направо: положение 1, положение 2, положение 3



ления. Отпустить барашек «д» и установить стрелку на ось циферблатом «е».

Третье положение.

Повернуть колесо автомашины направо. Установить правый плунжер острием «ж» в точку кернера, и стрелка на циферблате пока-

сти. Однако при уклонении от нормы менее 2°, восстановить правильность наклона оси можно подкладкой клиньев под рессоры, как это показано на рис. 8.

Нормы развала и раскоса колес, наклонов оси и шворня для наиболее ходовых из американских машин, имеющих в Союзе, как видно из приведенной таблицы, представляют собою следующее:

Перед установкой рессор на переднюю ось изгиб рессор необходимо проверить для определения не сели ли они в одинаковая ли высота обеих передних рессор. Проверка изгиба производится метром через линейку, положенную на уши коренного листа, как это показано на рис. 9.

При подвеске рессор с передним мостом к раме, в особенности после ремонта их, перед-

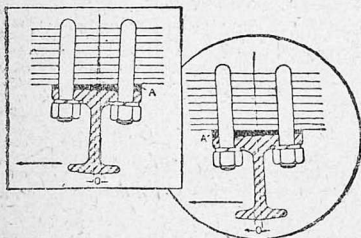


Рис. 8. Выравнивание наклона передней оси при помощи клиньев

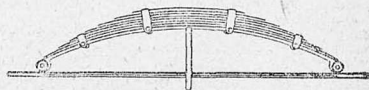


Рис. 9. Измерение высоты рессоры

«о в рессорах встречается перекос. Этот перекос, даже самый незначительный, представляет большие затруднения и отнимает много времени при заправке рессорного пальца в ушко коренного листа рессоры. В подобных слу-

статочно изготовить самый простой инструмент: ломик и захватывающие рычаги с соответствующими выгибами, как это указано на рис. 10. При наличии такого инструмента, доступного в изготовлении из остатков подделоч-

Легковых автомобилей		Год выпуска	Питч каждого колеса	Сужение колес спереди	Наклон оси	Наклон шворня
Фирмы	Модели					
		В дюймах		В градусах		
Бюик	8—60, 8 80, 8—90	1931	от $\frac{5}{8}$ — $1\frac{1}{8}$	от $\frac{5}{32}$ — $\frac{7}{32}$	2	8
Линкольн	Все модели	1930	$\frac{9}{16}$	до $\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{4}$	$7\frac{1}{2}$
Паккард	826, 833, 840, 845	1931	$\frac{7}{8}$	$\frac{1}{8}$	1	$8\frac{1}{2}$
Форд	A	1931—28	$\frac{7}{8}$	$\frac{1}{8}$	5	7
Форд	T	1927—6	1	$\frac{3}{16}$	$5\frac{1}{2}$	0
Франклин	130, 135, 137, 12A и B	1929—8	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{8}$	1	7
Шевроле	Все модели	1931	$\frac{9}{4}$	$\frac{1}{16}$ — $\frac{1}{8}$	$2\frac{1}{4}$	$7\frac{1}{8}$
Автокар	$1\frac{1}{2}$, 2	1927, 8, 9	$1\frac{5}{16}$	$\frac{1}{8}$ — $\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$
Форд-АА		1931—30	1	$\frac{1}{32}$ — $\frac{9}{32}$	$3\frac{1}{2}$	7

чаяж во многих гаражах и даже в некоторых ремонтных мастерских до настоящего времени применяются дворничские ломы и лошадиные отлобли с тяжестью из 2—3 человеческих тел для выгиба коренного листа рессоры. Чтобы докончить с этим печальным явлением, до-

ной стали самому заурядному кузнецу, один слесарь устанавливает легко и быстро любую рессору.

Для постановки рессоры на «Форд», приведенных рычагов недостаточно. В этом случае нужно применение растягивающего коренной лист рессоры приспособления, аналогичного с указанным на рис. 13, двенадцатого номера «За Рулем». При изготовлении приспособления специально для передней рессоры нет надобности делать выгиб «б». Поскольку мы подошли к рессоре автомобиля «Форд», необходимо остановиться на слабости этой рессоры вообще. Прогобы и поломки отдельных листов передней рессоры, особенно же в «Форд-АА» в некоторых автохозяйствах происходит по нескольку раз в декаду. Практикуемое усиление рессоры сокращает число поломок, но получаемая от усиления жесткость отражается на местах склейки передней траверсы с лонжеронами, учащает поломку подмоторных пружин, отражается на радиаторе и креплениях двигателя.

Для выхода из данного положения, за границей применяют установку подрессорника.

Установка подрессорника не придает рессоре жесткости при ходе машины без нагрузки, представляет собою идеальный компенсатор при нагрузке и предохраняет от излома и преждевременного износа отдельные узлы и детали передней части автомобиля. Кроме того подрессорник предохраняет ось от прогиба, перенося усилия и удары с двух точек (1 и 2) на четыре точки (3 и 4), предохраняет ось от выбоин, доходящих до 4—5 мм глубиной в местах соприкосновения серег с осью (5 и 6) во время толчков от неровностей дороги.

Усиление стандартной рессоры не может дать описанных результатов, а особенности если подушки подрессорника (3 и 4) будут изготовлены из резины. При ограниченной стоимости данного подрессорника простота установки его доступна самому маленькому и скудно оборудованному гаражу.

(Продолжение следует).

Инж. С. Мотов

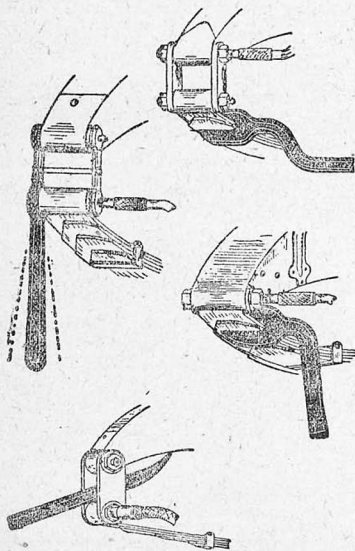


Рис. 10. Установка рессор при помощи соответствующих приспособлений

МОТОРИЗАЦИИ И МЕХАНИЗАЦИИ

СОВРЕМЕННЫХ АРМИЙ

СТАТЬЯ 5

САМОСТОЯТЕЛЬНЫЕ МЕХАНИЗИРОВАННЫЕ СОЕДИНЕНИЯ

Иллюстрации к статье взяты из книги немецкого пр. Ф. Гайля «Танки»

(ОКОНЧАНИЕ)

В прошлых статьях мы кратко остановились на организации самостоятельных механизированных соединений (броневые отряды, броневые бригады), созданных в некоторых государствах.

В отличие от небольших моторизованных отрядов, выполняющих в основном функции органов тактической разведки в руках командира стрелковой или кавалерийской дивизии, механизированные соединения являются самостоятельными броневыми организациями армейского порядка.

Броневая бригада, подобная элитной английской бригаде, в состоянии решать крупные армейские задачи как самостоятельно, так и во взаимодействии с сухопутными войсками (пехотой, артиллерией, конницей) и авиацией.

Если радиус действия моторизованного отряда в рамках стрелковой дивизии не превышает 40—50 км, то радиус броневой бригады может быть в некоторых случаях до 120—150 км в сутки.

В механизированной, броневой бригаде все боевые повозки, за исключением обслуживающих машин, на гусеничном ходу, что дает возможность бригаде двигаться и маневрировать не только по плохим дорогам, но и вне дорог, по полям.

Учитывая то обстоятельство, что весь личный состав механизированной бригады находится в основном на танках, на танкетках или на машинах танкового типа, способных сочетать одновременно огонь, движение и броневую защиту, бригада способна проявить большую подвижность, высокую проходимость и большую ударно-огневую силу. Наряду с этим бригада не может долго удерживать захваченную местность, особенно если в ее составе нет пехоты с пулеметами, перевозимыми на специальных машинах-транспортерах. При захвате какого-либо объекта, например железнодорожного узла, водного рубежа, крупного населенного пункта, бригада после разгрома противника должна или отойти или двигаться дальше, так как иначе боевые машины, оставаясь на одном месте, могут быть расстреляны артиллерией противника или атакованы его авиацией.

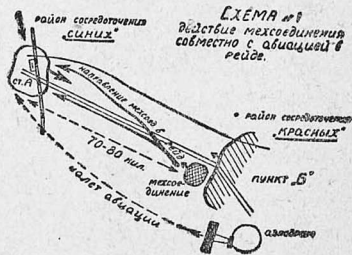
Другим отрицательным свойством бригады является ее ограниченная способность действовать непрерывно в течение нескольких суток, удаляясь на большие расстояния от своей базы — конечной станции железной дороги. Вместе с тем нужно учесть быстрый износ материальной части и утомляемость водителей

машин. Опыт показывает, что после 2—3 дней непрерывной работы бригаду нужно отводить в резерв минимумом на сутки для ремонта и отдыха бойцов. Наконец, существенный недостаток бригады — трудность управления ее частями и сложность организации тыла, т. е. подвоза горючего, снарядов, питания.

Учитывая все указанные выше положительные и отрицательные стороны механизированного соединения, необходимо ставить ему соответствующие задачи, для решения которых можно и нужно потребовать от него полного напряжения. Такие задачи, как правило, будут давать командующий армией, реже, — командир корпуса.

Механизированная бригада, таким образом, является сильным, ударным кулаком в руках армейского командования, которое использует бригаду для решения следующих главнейших задач:

- налет, особенно в начальный период войны, на район сосредоточения противника, для срыва его мобилизации (см. схема № 1),
- развитие успеха на фронте прорыва какого-либо корпуса,
- действия на фланге армии совместно с конницей и авиацией,
- рейд по глубоким тылам противника для разгрома его штабов и баз.



Из перечня задач мы видим, что современная механизированная бригада должна применять широкий, оперативный маневр, преследующий цель глубокого, внезапного и быстрого вторжения в расположение противника. Организация и провести подобный маневр большое искусство, требующее тщательной подготовки материальной части, выучки личного со-

ства, своевременного и целесообразного назначения бригады и решительного проведения самого маневра.

Появление бронированных соединений на полях сражений, возможность действия их совместно с крупными авиационными частями по объектам, находящимся на удалении до 150 км от фронта, по-новому ставит вопрос о размахе современной операции, которая преследует теперь цели одновременного поражения противника на большую глубину. Глубинная операция — новый этап в военном искусстве современных армий.

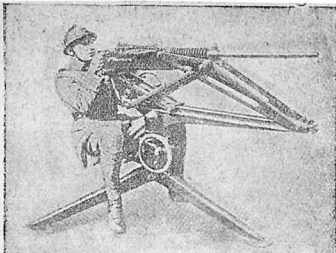
Боевые действия механизированных соединений

На маневрах последних лет в английской и американской армиях в широких размерах проверялись приемы боевой работы самостоятельных механизированных бригад. Можно считать, что такие вопросы как организация марша бригады, построение боевого порядка, атака, организация тыла, в основном получили достаточную практическую проверку.

Марш (см. схему № 2).

Организуя марш, движение бригады к определенному объекту или в определенный район, необходимо так распределить силы по колоннам, чтобы в самой организации марша была уже идея предстоящего маневра, была бы обеспечена возможность быстроты развертывания и быстроты действия на поле боя.

Бригада, состоящая из 4—5 батальонов и артиллерии (не считая подсобных учреждений), будет двигаться в полосе шириной 20—25 км. Даже в бедном дорогами районе, в такой полосе найдется 2—3 параллельных маршрута. Каждая колонна, усиленная артиллерией, организует разведку в полосе своего движения, высылая специальные машины (легкие танки, броневики) вперед на удаление 15—20 км. Иногда командование бригады само организует разведку как наземную, так и воздушную во всей полосе бригады. Глубина отдель-



Противотанковый пулемет Гочкиса. Калибр 13 мм

к голове или флангу в течение 40—50 минут. Эти нормы определяют темп ввода бригады в бой.

Сосредоточение бригады для боя

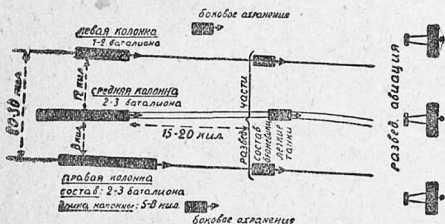
Для развертывания бригады для боя иногда придется ее с марша сосредоточить в определенном районе. Выбор района производится с учетом двух условий: во-первых, чтобы он не был слишком далеко, и бригаде не пришлось бы зря тратить время на обликание с противником, во-вторых, район нельзя выбирать очень близко, так как бригада может подвергнуться внезапному артиллерийскому нападению.

Та или другая местность и данные о противнике, полученные от разведки, подскажут выбор соответствующего района.

Бой бригад

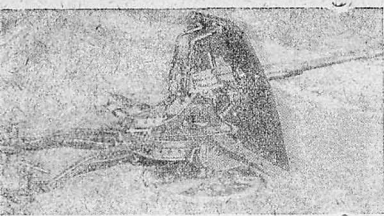
Технические особенности боевых машин бригады, способность бригады к быстрым неожиданным ударам, повышенная проходимость отдельных машин и целых подразделений отличают во многом бой механизированной брига-

СХЕМА № 2
походное движение мехсоединения



ных колонн будет различна в зависимости от количества машин, в среднем от 5 до 10 км. Если считать, что средняя скорость движения всей бригады 15—20 км в час, то можно рассчитывать на сосредоточение любой колонны

ды от общевойскового боя. Организационно всякое броневое соединение строится таким образом, что в нем имеются разведывательные части, ведущие разведку на броневое соединение, скользящие части и ударные части.



Пехотная противотанковая пушка Шкода

При сближении с противником разведчасти бригады (легкие танки, броневики, танкетки) нацеливают фланги противника, его наиболее уязвимые места.

Затем при подходе главных сил бригады, часть ее, меньшая, вступающая в бой с противником, старается сковать его с фронта, в то время как ударная часть бригады (2—3 батальона с артиллерией) обрушивается на один или оба фланга.

Развертывание танковых батальонов, являющихся костяком механизированной бригады, происходит на исходном рубеже не далее 2—3 км от противника.

Развертывание происходит под прикрытием артиллерии, ведущей огонь с дистанции не менее 2 км. Танковые батальоны двигаются в атаку несколькими эшелонами (волна за волной), причем танки на ходу расстреливают противника.

Фронт атаки бригады не превышает 4—5 км. Отдельный танковый батальон занимает по фронту 1—2 км.

Находящаяся в составе бригады артиллерия сопровождающая движется вместе с танками и зачастую ведет огонь с хода по танкам противника.

Атака заканчивается энергичным преследованием противника, а затем все части бригады должны сосредоточиться на сборных пунктах для приведения себя в порядок и получения дальнейшей задачи.

Большой эффект получается при совместной атаке механизированного соединения и бомбардировочной авиации.

Изложенная схема боя механизированной бригады дает лишь общее представление о характере боевого использования бригады. Вопрос этот очень сложный, требующий большой подготовительной работы. Детальное изложение его не входит в наши задачи.

Система противотанковой обороны

Возможность появления современных танков, броневиков, танкеток и других самоходных боевых машин на любом театре войны, в любое время года, дня и ночи, в любом положении войск (на походе, в бою, на отдыхе) заставляет очень внимательно отнестись к организации противотанковой обороны.

Различаются два вида противотанковой обороны (ПТО), — активный и пассивный.

К активным средствам ПТО относятся: противотанковые пулеметы, противотанковая артиллерия, применение полевой артиллерии, минометы, ручные гранаты, огнеметы, газы, дым, применение самолетов, танки.

Средствами пассивной противотанковой обороны являются прежде всего естественные природные препятствия: горы, болота, леса, реки, глубокие овраги и т. д., затем искусственные сооружения: рытвы, засеки, лесные завалы, отвесные откосы, бетонные и железные сооружения, мины.

Указанный перечень активных и пассивных средств ПТО не исчерпывает всех возможностей при организации защиты от броневых сил.

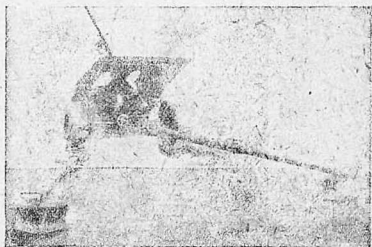
Нужно усвоить основное положение, что лучший способ ПТО — сочетание активных и пассивных средств.

Например, если мы устраиваем на шоссе завал против броневиков, то этот завал должен находиться под обстрелом нашего пулемета или пушки. Тогда попытка команды броневика выйти из машины для растаскивания завала не удастся, так как она будет расстреляна пулеметным или артиллерийским огнем.

При организации обороны на каком-либо участке применяется тот же принцип, т. е. взаимодействие всех средств ПТО. Если закладывается минное поле, то оно должно находиться под нашим огнем. Там, где танки не могут пройти (болота), нет смысла делать завалы.

Современные технические средства дают возможность широко применять препятствия в виде устройства целой системы заграждений на путях вероятного движения мото-мех-войск. Электрические пылы, экскаваторы, пневматические машины дают в руки сапер сильное оружие борьбы с мехвойсками. Иногда по обстановке придется взрывать все мосты, заблачивать большие районы, устраивать в лесах сплошные завалы, дабы задержать движение механизированных войск противника. Служба заграждения, таким образом, вносит новые методы борьбы с танками и заставляет последние с своей стороны находить способы преодолевать различные препятствия.

Появление специальных сверхтяжелых перевозчиков на себе мостовые фермы, введение



Противотанковая пушка Бэфорс. Калибр 47 мм

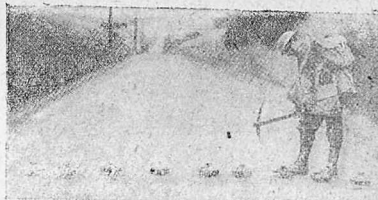
Гстрой мехсоединений, плавающих танков приспособление у танков катков для разрушения мин — парализует отчасти некоторые средства обороны, но все же в предстоящей войне танкам придется проявить большое искусство для преодоления всей системы противотанковой обороны.

Выводы

В нашу задачу входило дать в нескольких статьях обрисовку основных, главнейших вопросов механизации современных армий.

Движение внутреннего сгорания поставило во всю широту ряд проблем по реконструкции всех родов войск. Военная мысль энергично работает в области учета всех возможностей, какие только способна дать механика.

Мы должны внимательно следить за всеми новинками в иностранных государствах, изучать технику, расширяя кругозор и искореняя шаблон при оценке всех военных явлений. Создание гигантов машиностроения в СССР, на-



Закладка противотанковых мин на шоссе. Английские маневры.

личие богатой нефтяной базы, появление собственного каучука — обеспечивают насыщение Красной армии современными боевыми машинами и механизированными частями. Мы должны быть готовы к мото-механизированной войне с противником, сильно оснащенным современной техникой.

Автомобиль идет в пустыню

На тысячи километров тянется пустыня Кара-Кумы. Бесплодные, лишенные воды, пески занимают при четверти территории Туркменской республики.

В самом сердце пустыни, в 260 км от Ашхабада, на огромных естественных залежах серы расположен второй в СССР серный завод. Все самое необходимое — оборудование, материалы, спецодежда для рабочих, продукты питания привозятся на завод из Ашхабада.

Еще совсем недавно все это остро необходимое заводу грузы доставлялись на верблюдах. Караван из Ашхабада на серный завод шел около двух недель.

В 1928 г. неутомимый академик А. Е. Ферман предпринял экспедицию с целью установить возможность автомобильного сообщения в песках. Вот что пишет об этой экспедиции один из ее участников.

«Вскоре водитель появился на холме, влоча за собой бесприютное сооружение из перевязанных палок. Решетки расстелили на песок и теперь автомобиль должен был идти «по рельсам». Автомобиль с большим напряжением начал взбираться на холм, но не дойдя решеток остановился. Дико урчал мотор, колеса бешено вертелись, как воду рассекая песок и зарываясь все глубже и глубже.

Нам пришлось четыре раза прокладывать решетки и, схватив за борты, перетаскивать машины вперед».

Несмотря на огромные трудности, которые пришлось преодолеть экспедиции, она сделала свое дело — возможность передвижения и транспортирования грузов по пескам на автомобиле была доказана. На смену верблуду в пустыню пришла машина.

Сейчас между Ашхабадом и серными заводами в Кара-Кумах организовано автомобильное сообщение. Однако это сообщение очень

далеко от того, каким оно должно быть. Так, вместо союзтрансской нормы — 19 часов, заводские машины покрывают путь от Ашхабада до завода лишь в 2—3 суток. Срочные грузы задерживаются в пути, что иногда ведет даже к приостановке выплавки горной руды.

Причина безобразной работы заводского автотранспорта кроется, прежде всего, в слабости трудовой дисциплины среди шоферов и плохом качестве ремонта машин. Шоферы, часто являясь на работу в нетрезвом состоянии, бьют и ломают машины. Пьяные водители загоняют машины в придорожные барханы (пески) и таким образом засыпают дорогу песком. Следующие автомобили часами буксуют на засыпанных местах.

Ремонтная мастерская при серном заводе не выдерживает никаких сроков ремонта. Качество работы мастерской видно хотя бы из того, что из четырех машин-цистерн, доставляющих воду, три постоянно находятся в ремонте.

Но главная причина плохой работы автотранспорта — это скверное состояние дороги. Для регулярного движения в Кара-Кумах необходимо вдоль дороги построить пескоукрепительные изгороди, в некоторых местах установить настилы из саксаула. Однако дортранс, который должен организовать все это, ничего не делает.

Огромное значение, которое сейчас имеет автомобильное сообщение в Кара-Кумах, несомненно возрастает в связи с проблемой освоения пустынь. В деле использования пустынь, в настоящее время бесплодных песков, автомобиль должен будет сыграть решающую роль.

Туркменский дортранс должен, наконец, уделить серьезное внимание дороге Ашхабад — серный завод.

А. Горбова

Внимание бездорожному автомобилю

(В ДИСКУССИОННОМ ПОРЯДКЕ)

Несмотря на крупный сдвиг, сделанный в первой пятилетке — постройке новых автозаводов, несмотря на успехи завода им. Сталина, выпускающего в день по 60 грузовиков, и увеличивающуюся все время продукцию Горьковского завода им. Молотова, потребность страны в автомашинах удовлетворяется еще в малой степени.

К концу второй пятилетки ежегодно будет производиться 300—400 тысяч автомобилей, причем впоследствии эти цифры без сомнения будут еще увеличены.

Но количественные сдвиги в свою очередь предприняют качественные изменения. Типы автомобилей советского производства, без сомнения, как по мощности, так и по назначению и устройству шасси будут изменены. Число разных марок автомобилей увеличится в соответствии с требованиями потребителей. Замена современных марок (напр., «Форда-А») в советских условиях будет вызываться не требованиями «моды», а необходимостью удовлетворить растущие потребности пассажирского автотранспорта в колхозах, совхозах и т. п.

Если в САСШ мода и конкуренция потребовали от Форда увеличения мощности мотора легковой машины с 40 л. с. до 65 л. с. и увеличения числа цилиндров до восьми, то в условиях СССР от новых моделей требуется по-прежнему прежде всего увеличение проходимости машин по бездорожью.

Значнее бездорожье в большей части территории СССР и отсутствие дорог на огромных пространствах Якутии, Бурятия-Монгольской республики, Дальневосточного края, Камчатки, Сибири, Северного Урала, Европейского Севера и Карелии, а также некоторых районов Средней Азии — резко ограничивают возможность применения обычных 4-колесных автомобилей, хотя бы и повышенной мощности. Автотранспорт в бездорожных условиях должен и может быть разрешен новым типом бездорожного автомобиля, не только грузового, но и легкового типа.

1 Из книги «Автомобили-вездеходы», подготовляющейся к печати.

Экономика автотранспорта зависит от правильного соотношения между капиталовложениями на дороги и на автомобили и от достаточного грузооборота.

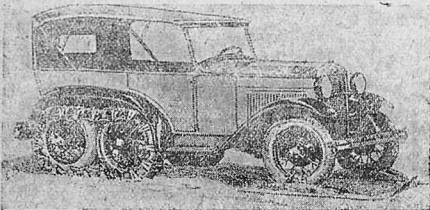
Так, стоимость автомобилей в САСШ в 3 раза с лишним превышает стоимость дорог. Если стоимость дорог в САСШ на 1928 г. определялась в громадной сумме около 13 400 млн. руб. золотом, то стоимость 26,5 млн. автомобилей составляла капитал в сумме 47 600 млн. рублей золотом, считая среднюю стоимость автомобиля в 1 800 руб. Отсюда следует, что на 1000 руб. дорожного капитала в САСШ приходится 3 550 руб. основного капитала в виде машин. При таком соотношении, капиталовложения в дорожную сеть легко покрываются экономией расходов на эксплуатацию автомобилей.

С другой стороны, отсюда следует, что даже постройка грунтовой дороги стоимостью около 1 000 руб. за км требует по существу довольно густого автодвижения и при слабом движении себя не оправдывает.

Таким образом, в целом ряде случаев на большие расстояния и при слабом движении, дороги будет строить трудно и невыгодно. Поэтому в малонаселенных и бездорожных районах, автомобиль-вездеход должен быть наиболее рентабельным средством транспорта.

Современная мировая техника имеет все предпосылки для бездорожного автомобиля. Но такой автомобиль должен быть тихходнее нормальной 4-колесной машины, его внешний вид, говоря о легковой модели, необычен и противоречит пока установившейся «моды», а поэтому не может быть обеспечен широким сбытом на капиталистическом рынке, а следовательно не может получить достаточного развития.

Социалистическая, плановая система СССР предпринимает совершенно иные условия для развития техники, в которых бездорожный автомобиль должен получить свое высшее оформление. Пути большевистской техники не должны обязательно совпадать с путями капиталистической техники. В этом надо отдать себе отчет.

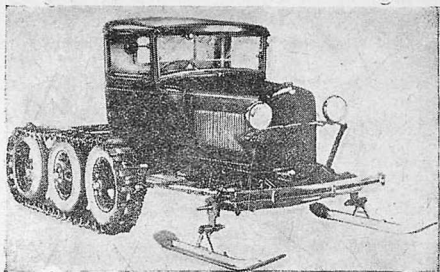


Советское с'емное гусеничное приспособление системы проф. Н. С. Ветчинкина для «Форда-А» и других легковых машин, состоящее из с'емной оси, добавочной пары колес, двух с'емных гусеничных лент и пары с'емных лыж. Особая система гусеничной двухрусской ленты дает увеличенную вдове опорную поверхность по сравнению с американской лентой Мельмана или Сноубилль. По твердым дорогам автомобиль работает на 6 или 4 колесах, как обычная колесная машина.

Фото автора

Американское съемное гусеничное приспособление для $1/2$ т автомобиля „Форд-АА“, которое состоит из добавочных съемных осей, пары лыж. Все 6 колес „Форда“ (передние и двойные задние) поставлены на 3 оси, по 3 колеса в одну линию. Это увеличивает, по сравнению с шестиколесками обычного типа, для гусеничной ленты опорную поверхность вдвое. Такое приспособление стоит около 300 долларов

Фото автора



В капиталистических странах основными условиями развития конструкций и типов машин является конкуренция, ставящая технику в зависимость от «моды». Годы кризиса вызывают потребность в новинках, которые позволяли бы продвинуть машину на рынок и найти новый круг покупателей.

Выбор типов машин, их мощность, формы, определение масштабов их производства в советских условиях разрешается в плановом порядке на основе социалистического соревнования идей и проектов, обоснованных экономической необходимостью.

Бездорожному автомобилю, как новому типу совершенных машин, более экономичных в бездорожных районах, чем обычный автомобиль, надо уделить достаточное внимание и с точки зрения обороны СССР.

Надо иметь в виду, что такие государства как Франция, Англия, САСШ, обладающие прекрасной сетью усовершенствованных автодорог, строят бездорожные автомобили в больших количествах и затрачивают большие средства на опыты по усовершенствованию этих машин. Принимаются меры для распростране-

ния бездорожных автомобилей среди населения путем выдачи премий.

В СССР такие машины получают большой сбыт для обслуживания отдаленных районов, для геологоразведочных экспедиций, для пожарной охраны, для зимнего обслуживания зерносовхозов, колхозов и лесозаготовок, а также для обороны СССР.

Мы совершенно не преувеличим в расчетах, а скорее преуменьшим потребность, если примем программу постройки бездорожных автомобилей типа шестиколесных машин с гусеничными лентами в 20% от общего числа грузовиков, а легковых вездеходов, или приспособленных для бездорожья легковых машин с съемными осями, гусеницами и лыжами в 10% от производства легковых машин. На 1 000 тыс. автомашин это составит более 150 тыс. вездеходов, что оправдывает серьезное изучение этого дела.

Поэтому мы считаем, что Автодор должен усилить внимание этой проблеме, путем устройства конкурсов, испытаний и пробегов, а также подготовки литературы и кадров.

ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА

„За Рулем“

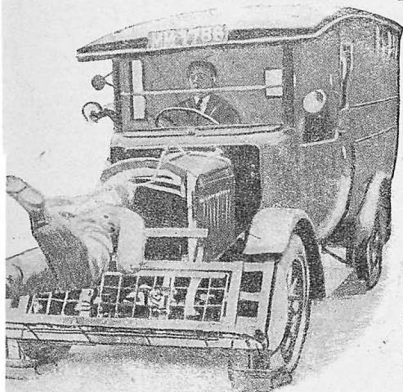
Ограничение тиражей заставляет значительно сокращать отпуск журнала для розницы и удовлетворять в первую очередь подписчиков.

Чтобы обеспечить себя журналом, подпишитесь или возобновите подписку на 1933 г. заблаговременно на местной почте. Долгосрочная подписка обеспечивает наиболее аккуратную доставку.

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВТО

СПАСАТЕЛЬНАЯ СЕТКА

НОВЫЙ ТИП АВТОМОБИЛЬНОГО КРЫЛА И ЕГО ПРЕИМУЩЕСТВА



Одним английским изобретателем была построена в Лондоне специальная сетка для спасения неосторожных пешеходов.

Сетка укреплена впереди автомобиля и состоит из обтянутого резиной метеллы. Она сконструирована таким образом, что, попадая на нее, человек принимает сидячее положение.

Первому испытанию подвергся сам изобретатель, причем наехавший на него автомобиль не причинил ему никакого вреда.

На фото — чучело, подхватываемое спасательной сеткой.

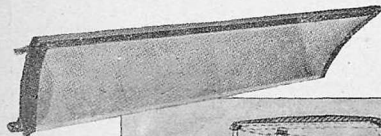
В Англии сконструирован новый тип автомобильных крыльев каскообразной формы, прекрасно приспособленных для защиты колес и корпуса машины от пыли и грязи. Это крыло штампуется в форме удлиненного центрального ребра, нижняя часть которого образует желоб, куда попадает грязь и вода, стекающие затем от краев к задней части щита. Таким образом, вода и грязь, стекая к краям крыла, не могут упасть на корпус машины.

Автомобили, снабженные этими каскообразными крыльями, загрязняются в дороге гораздо меньше, чем машины с обычным типом крыла. Кроме того, каскообразный тип крыла гораздо прочнее и изящнее обычного. Проведенные опыты показали, что после продолжительной езды по грязной дороге, на задней и боковых стенках машины совершенно отсутствовали грязные брызги и пятна.

НОВОЕ ЗЕРКАЛО ДЛЯ ЗАДНЕГО ХОДА

В Кливленде (САСШ) сконструировано зеркало, предохраняющее от несчастных случаев при передвижении машины задним ходом. Оно состоит из большой изогнутой отполи-

рованной стальной пластины, помещающейся над задним окном внутри кузова. Отражение дороги, находящейся непосредственно за машиной, попадающее в это стальное зеркало, отражается в зеркале, расположенном перед шофером.

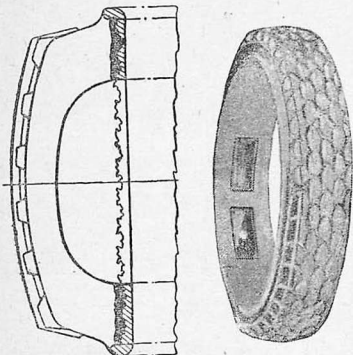


ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ

ШИНЫ

„НУЛЕВОГО ДАВЛЕНИЯ“

Под этим названием американской фирмой «Гудрич» выпущен на рынок новый тип шин, предназначенный, главным образом, для сельскохозяйственных и промышленных тракторов.

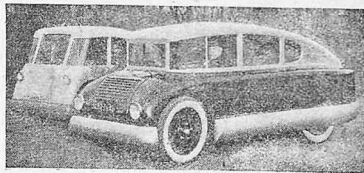


Как видно из иллюстрации, разрез шины имеет форму дуги. Под нагрузкой центральная часть дуги, образующая беговую поверхность, легко поддается и дает большую упругость. По мере того, как нагрузка увеличивается, основания дуги действуют в виде упора и препятствуют дальнейшему прогибу и полному сплюсыванию, и основания шины (края) привулканизованы к снабженному разрезами стальному ободу. Так как в пустоте шины не имеется воздушного давления, шина под нагрузкой имеет вогнутый профиль беговой поверхности, в результате чего при работе на мягкой почве или песке песок собирается под серединой шины, образуя как будто колею.

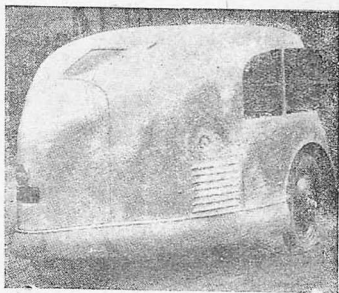
При некоторых видах работы тракторов, как например в плодовых садах, сахарных плантациях, виноградниках и т. д. этот тип шин может представить то преимущество, что она не будет вызывать повреждения корней, находящихся близко от поверхности почвы.

ОБТЕКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

Стремление найти идеальную обтекаемую форму кузова, т. е. форму, которая представляла бы наименьшее сопротивление для воздуха при движении автомобиля, породило ряд весьма интересных конструкций кузовов.



На одном из наших рисунков показаны два автомобиля обтекаемой формы с небольшими 4-цилиндровыми двигателями, расположенными сзади. Ближайший из них, — четырехколесный, рассчитанный на четырех пассажиров и снабженный 4-цилиндровым двигателем «Континенталь» развивает скорость свыше 130 км/час.



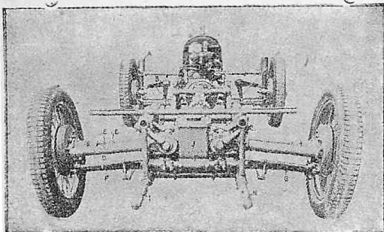
Другой автомобиль — трехколесный, двухместный, несколько поменьше первого с двигателем «Остин» в 7½ л. с., развивающий скорость в 96 км/час. Вид его сбоку показан на втором рисунке. Двигатель расположен здесь непосредственно позади сиденья и ведет, посредством цепной передачи, заднее ведущее колесо.

Рабселькоры-автодорозцы! Пишите в редакцию, что предпринимают местные организации по заметкам, напечатанным в журнале.

ДВЕ НОВЫХ ФРАНЦУЗСКИХ СИСТЕМЫ НЕЗАВИСИМОЙ ПОДВЕСКИ КОЛЕС

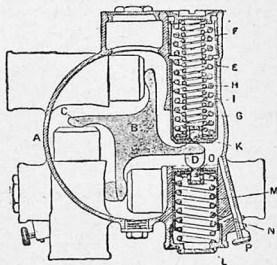
На Парижском Салоне фигурировали две совершенно новые конструкции, интересно решающие проблему независимой подвески. Это — конструкция Сандфорд и Дюбоннэ.

веска при помощи нескольких пружин заслуживает внимания. Она обеспечивает машине необычайную плавность хода. Каждый амортизатор имеет три ряда четыре двойных пружины.



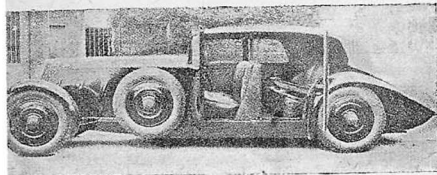
Фиг. 1. Шасси Сандфорд. Вид сзади. А — вертикальные стержни передней подвески, В — амортизатор трения, С—D — рычаги задней подвески, Е — качающаяся полусось, F — поперечная рессора, G — тяга тормоза, H и I — трубчатые ложероны рамы

Сандфорд, модель Квад, имеет переднюю подвеску, по типу схожую с Лянчиа, Тракта и др.: вместо рессоры употреблены вертикальные пружины. Передняя подвеска снабжена мощными амортизаторами трения. В отличие от Лянчиа, имеющей сзади продольные рессоры, на Сандфорде задняя подвеска осуществ-



Фиг. 3. Поперечный разрез рессоры амортизатора Дюбоннэ: А — цилиндр, В — вал, С — лопасть, D — кулачек, Е — цилиндр пружины рессоры, F — пробка, H и I — пружины-рессоры, M — цилиндр амортизатора, N — пружина-амортизатор.

ляется в каждом, расположенных вокруг одного центра. При колебаниях колеса особый рычаг действует на вал внутри цилиндра с пружинами, снабженный лопастями, давящими на



Фиг. 2. Внешний вид автомобиля Дюбоннэ

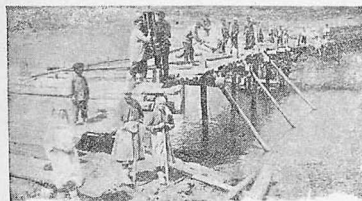
ляется одной поперечной рессорой, и колеса удерживаются в требуемом положении трубчатыми рычагами на шарнирах. Как и у Дюбоннэ — блокмотор и трансмиссионный вал совершенно неподвижны.

Говоря о Дюбоннэ, необходимо отметить его сложность и громоздкость. Однако под-

пружины. Амортизация же выполняется пружинами, лежащими против пружин-рессор. Подвеска передних колес осуществлена на вертикальных стержнях, задних — на прочных рычагах. На Дюбоннэ установлен мотор Испано-Сюйца.

Ю. Д.

ПОСТАВИМ ПЕРЕДОВУЮ ИНОСТРАННУЮ ТЕХНИКУ НА СЛУЖБУ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ!



В период месячника борьбы с бездорожьем население устроило субботник, построило мост через ручку „Анши“ в дер. Дятлиной Козловского района ЧАССР

Фото Зверева

НЕДООЦЕНИВАЮТ ДОРОЖНЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Колхозы Столпинского сельсовета «Шлях социализма» и «Первое мая» недооценивают значения дорожного строительства.

Председатели этих двух колхозов категорически отказались предоставить подводы для дорожных работ.

Когда председателю колхоза «Шлях социализма» т. Иванову вручили наряд на подводы и рабочую силу, он заявил: «Не дам ни одной подводы и ни одного колхозника».

Автодорожская организация должна обратить внимание на эти колхозы и растолковать председателю, что хорошая дорога нужна для них же самих.

И. С.

Рогачевский район БССР

ОСЕННЕ-ЗИМНИЕ ПЕРЕВОЗКИ В г. КАЛИНИНЕ ПОД УГРОЗОЙ

Калининские автотранспортные организации не подготовились к осенне-зимним перевозкам. Из имеющихся 24 машин на ходу не более 11. Остальные находятся в ремонте. Ремонт длится по 4—6 месяцев, так как с машинами, поступившей в мастерскую, растаскивают детали, резину и т. д. Эта бесхозяйственность иной раз приводит к тому, что машину восстановить невозможно, так как некоторые детали мастерская изготовить не может.

Не лучше подготовились к перевозкам и дорожный отдел. Шоссе, связывающее станцию с городом и с фабричным районом, ремонти-

руется уже 4 месяца, несмотря на то, что расстояние всего 1,5 км.

Никакой подготовки к осенне-зимним перевозкам не провела и автодорожская организация.

Все это сильно тормозит работу транспорта и ставит под угрозу успешное выполнение важнейшей кампании.

Калининский Автодор должен по-боевому действовать успешно выполнению всех перевозок.

г. Калинин

Рабнор

ДОРМЕСЯЧНИК ПРОВЕЛИ ПО-БОЕВОМУ

Череповецкая автодорожская организация включилась в областной конкурс по проведению борьбы с бездорожьем еще до начала ударного месячника. В сельсоветы было послано 10 уполномоченных, которые провели большую работу по колхозным ячейкам и помогли им подготовиться к месячнику.

Каждая ячейка на селе, помимо привлечения населения к трудучастию, организовала субботники, где участвовало 2100 колхозников-автодорожцев.

После ремонта было проведено закрепление участков дорог за отдельными ячейками.

Помимо работы по дорожному строительству организовано 15 новых автодорожских ячеек при колхозах и вовлечено в организацию 1000 новых членов.

Сейчас Череповецкие автодорожцы проводят второй ударный месячник. 2 лучших автодорожца района выделены в буксирную бригаду Леноблдортранса для отправки на Сев. Кавказ с целью передачи опыта работы автодорожцам Сев.-Кавказского края.

Ленинград

Октябрьский

СОЧИНСКИЙ АВТОПАРК ЗА 15 ЛЕТ

В 1908 г. в Сочинском районе впервые появились две легковые машины на железном ходу и одна паровая машина принца Ольденбургского.

К 1918 г. Сочинский автопарк вырос до 26 единиц. Во времена гражданской войны часть машин была уничтожена, разбита, и автотранспорт опять стал насчитывать единицы.

С укреплением в районе советской власти автохозяйство начинает расширяться.

В 1921 г. организуется 17-й автосанотряд, который через год переходит в ведение Курпура.

С 1925 г. в Сочинском районе начинает функционировать Автопромторг и количество машин из года в год увеличивается.

В этом году Сочинский автопарк имеет уже 300 единиц, причем они уже не удовлетворяют требованиям.

3 и 300 — эти цифры говорят о колоссальных изменениях, происшедших за последние годы в нашем Союзе.

г. Сочи

Сельдер

ОЗДОРОВИТЬ ГАРАЖ КАЗПОЛКМЕТАЛЛА

Казполкметалл — ударная стройка, база которой Ачи-Сайские свинцовые рудники. Поэтому тракт, соединяющий Ачи-Сай со станцией Туркестан, имеет особо важное значение.

Местная ячейка Автодора организовала ремонт тракта, установку дорожных знаков и т. д. Кроме того ячейка взяла постоянное шефство над трактом, который содержится в образцовом порядке.

«К сожалению, автотранспорт, обслуживающий рудники и стройку, далеко не в удовлетворительном состоянии.

Перевозки производятся беспланоно, машины часто ходят недогруженными в то время,

как автотранспорт не справляется с перевозками. Многие шоферы не имеют права езды. Текущая рабсила большая. Трудовая дисциплина низкая. В гараже происходит пьянство и т. д.

Ячейке Автодора нужно взяться за оздоровление гаража и привести его в такое же образцовое состояние, как и тракт.

Здоровое ядро в гараже есть. Вокруг него нужно скотлотить актив и добиться образцового автотранспорта для сверхударной стройки.

Кзыл-Орда

Рабкоровская бригада А. Третьяков,
Вл. Шгурмовой

МАТЕРИАЛЫ ПОДВЕЗЛИ, А ДОРОГИ НЕ ЧИНЯТ

В 1931 г. дорожные организации Н.-Туринского района решили начать ремонт дороги, соединяющей Н.-Туру с Бушуевским приском. Подвезли песок, сложили аккуратно в кучки.

Шоферы радовались, что наконец и до их далекого уголка докатилась волна дорожного строительства.

Так проходили недели, месяцы. Песок покрывался травой. Шоферы уже не радовались, а

прокинали кучи песка, насыпанные срезы дороги. Так проходило время.

Н.-Туринский Автодор не находит времени, чтобы заняться вопросами дорожительства. А между тем Н.-Туринское бездорожье пробит машины, срывает перевозки, затрудняет внутрирайонную связь.

Уралавтодор, разбуди Н.-Туринский райсовет!

Урал. Свердловский присск.

Игнатов

ПРОВЕРЯЕМ ШОФЕРОВ

Проходящие экзамены шоферов-водителей выявили, что большинство шоферов совершенно неграмотны. Многие из них совершенно незнакомы с теорией. Работают наугад. Детали называют вымышленными именами, не имеющими ничего общего с техническими терминами.

О ремонтных рабочих (слесарях) и говорить не приходится. Редко в московском гараже можно встретить слесаря, разбирающегося в отдельных деталях автомашин. Отсюда —

скверное качество ремонта, частые поломки на линии, простой и т. д.

Вывод отсюда один — нужно учиться. Это, правда, затрудняется тем, что почти у всех шоферов ненормированный рабочий день. Однако, нужно найти выход и в ближайшее время наладить работу по повышению квалификации работников автодела.

Ячейки Автодора должны проявить в этом деле должную инициативу.

Москва. Гараж „Торгсина“

Шофер

ЗА 2 ГОДА НЕ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ НИ ОДНОГО КИЛОМЕТРА ДОРОГ

С 1930 г. в Павлограде существует автодорожская организация. Несмотря на это, за 2 года в районе не построено ни одного километра дороги, не проведен ремонт старых дорог и мостов. Между тем машины на этих дорогах уродуются. Так, недавно грузовая машина, нагруженная 150 пуд. авиобензина, провалилась на мосту и получила сильные повреждения.

Совершенно не интересуется этим и райдоринспектор т. Старостин. Он валит это дело на сельсоветы, сельсоветы — на райсовет, и так дело не двигается с мертвой точки. Такое безобразное положение совершенно нетерпимо.

Райавтодору совместно с доринспектором нужно развернуть широкую работу, мобилизовать население и добиться ликвидации бездорожья в Павлоградском районе.

г. Павлоград

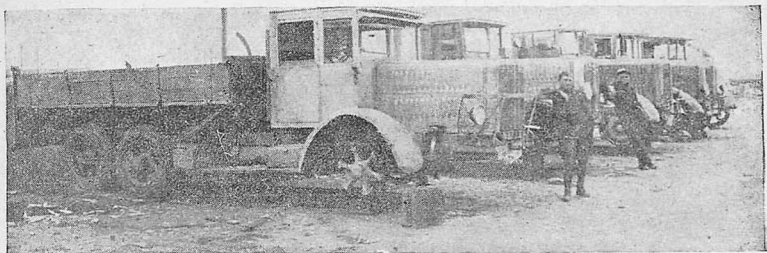
Репной



По плохой дороге — день езды да два починки

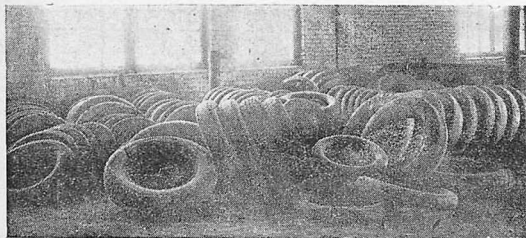
Фото И. Маркова

На общественный суд!



На снимке — лучшие хозрасчетные машины большого тоннажа (6 тонн, 5 тонн) стоят из-за отсутствия резины. Гараж № 1 АГТК „Грознефти“.

Фото Набокова



За последнее время Резинотрест стал часто изготавливать недоброкачественные покрышки, это приводит к недополнению промфинплана по гаражу № 1 АГТК „Грознефти“. На снимке — негодные покрышки, не выдерживающие сроков, установленных Резинотрестом, дающие гаражу тысячи рублей убытков.

Фото Набокова

НА ПОЛНОМ ХОДУ — БЕЗ ТОРМОЗОВ

26 сентября «Форд-АА» Ноовсибирской военной продбазы, спускаясь с полным грузом по Ядринцевскому шоссе (крутизна около 30 градусов и длина 200 метров) развил бешеную скорость и на повороте налетел на конную подводу и легковой «Форд» N части.

В результате искалеченная лошадь, разбитые радиатор, крылья, кабинка и т. д. У легкового «Форда» разбиты фары, крылья и передний предохранитель.

Расследованием городской аварийной комиссии обнаружено, что рычаг коробки передач во время спуска стоял на 4 скорости. Из всех тормозов у грузового «Форда» работал только один — левый, задний. Зав. гаражом Желтухин, зная о состоянии тормозов, все же выпустил машину в эксплуатацию.

Главный виновник катастрофы — шофер грузового «Форда» Осипов сразу же после катастрофы скрылся.

Необходимо привлечь к судебной ответственности виновников катастрофы — Осипова и Желтухина

г. Новосибирск

Л. М.

ТРАКТОРА ПРОГУЛИВАЮТ — НЕТ ГОРЮЧЕГО

В ауле Ала-Месекского участка, Кызыл-Ордынского района (Казахстан) на молотбу риса Сало-Тюбинской МТС переброшено 6 тракторов.

Первоначально их работа шла довольно успешно. Но последнее время простои стали отнимать много драгоценного рабочего времени, что сильно снизило производительность.

Причина перебоев — недостаток горючего для тракторов.

Районные организации Автодора должны немедленно установить контроль над продвижением горючего со складов Нефтесиндиката.

г. Кызыл-Орда

А. Третьяков

Отв. редактор **Н. ОСИНСКИЙ**

Зав. редакцией **Н. БЕЛЯЕВ**

Издатель: Журнально-газетное объединение

ОФИЦИАЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

тиража выигрышей по билетам 16-го разряда 3-й Всесоюзной лотереи АВТОДОРА.

Тираж производился в гор. АЛМА-АТЕ, в клубе ОСПС имени Джумабаева (бывший СТС), Пушкинская, 77.

Всего в тираже разыграно 1 333 выигрыша на сумму 46 960 руб.

№№ серий	№№ лог-билетов	Стоимость выигрыша в рублях	№№ серий	№№ лог-билетов	Стоимость выигрыша в рублях	№№ серий	№№ лог-билетов	Стоимость выигрыша в рублях	№№ серий	№№ лог-билетов	Стоимость выигрыша в рублях	№№ серий	№№ лог-билетов	Стоимость выигрыша в рублях			
0005	036	80	0419	069	1 000	0986	048	200	1440	043	80	1980	062	80	2453	002	12
0026	072	120	0426	066	10	0989	094	12	1454	033	10	1985	046	12	2458	084	80
0045	011	400	0437	015	200	1007	019	80	1462	052	300	1996	052	200	2462	012	80
0049	038	12	0451	016	200	1028	025	80	1467	009	40	1999	100	12	2487	045	10
0053	033	40	0454	008	12	1039	092	10	1485	028	12	2014	062	40	2518	100	40
0055	042	200	0456	052	200	1045	100	10	1488	095	12	2022	050	1 000	2535	013	10
0059	018	40	0458	025	12	1050	030	200	1495	064	12	2030	015	10	2535	018	12
0059	060	10	0458	043	120	1051	013	80	1508	053	400	2031	002	120	2549	039	40
0072	033	80	0467	094	2 500	1052	028	10	1516	048	10	2043	100	200	2561	065	10
0076	020	200	0473	039	1	1055	010	200	1516	082	200	2048	075	12	2570	033	40
0096	073	10	0483	002	1 000	1056	061	200	1524	078	200	2049	006	10	5576	027	200
0117	024	40	0489	099	120	1059	067	40	1532	037	40	2049	081	40	2588	018	40
0119	041	12	0493	068	12	1068	079	200	1533	081	80	2054	050	12	2588	043	80
0127	008	40	0500	064	80	1070	056	10	1544	055	200	2055	078	10	2609	058	40
0148	003	12	0506	014	200	1072	059	10	1553	072	12	2055	095	10	2610	035	120
0150	085	40	0511	072	200	1082	097	200	1564	007	10	2063	060	1 000	2630	015	40
0154	005	200	0513	094	80	1085	027	10	1567	068	10	2066	073	200	2634	061	40
0165	1-100	12	0524	036	400	1093	095	10	1577	088	10	2081	025	40	2637	004	200
0169	065	12	0542	003	12	1095	004	40	1582	001	40	2097	028	12	2665	001	120
0171	009	40	0543	061	120	1110	040	80	1585	096	40	2100	026	80	2671	031	12
0176	090	80	0552	074	40	1119	001	12	1601	067	2 500	2103	050	40	2706	023	200
0176	092	12	0560	059	12	1131	033	200	1615	059	40	2106	075	200	2707	068	40
0179	077	40	0567	002	40	1182	024	200	1621	013	12	2108	075	12	2708	063	10
0190	090	120	0569	014	40	1133	049	40	1623	087	40	2113	097	200	2720	013	10
0192	025	10	0592	020	10	1150	044	40	1624	001	40	2129	058	40	2723	013	12
0192	086	10	0614	088	300	1161	080	80	1628	097	12	2134	1-100	4	2750	048	400
0201	050	400	0617	028	40	1165	070	200	1641	037	120	2142	050	300	2750	058	200
0205	089	40	0620	088	200	1166	056	10	1663	043	80	2151	017	80	2755	055	200
0207	041	200	0650	085	200	1184	089	40	1664	096	10	2152	063	200	2762	076	80
0208	060	12	0684	011	120	1191	037	200	1688	013	10	2159	067	200	2778	051	40
0209	027	40	0688	1-100	4	1218	019	120	1693	006	12	2159	084	10	2779	018	120
0215	051	400	0725	076	200	1222	021	200	1698	006	10	2163	066	12	2795	061	200
0223	028	200	0733	009	12	1229	071	200	1698	045	10	2172	066	200	2830	046	40
0224	043	40	0734	041	200	1232	004	80	1711	052	12	2181	047	200	2834	046	10
0226	019	12	0748	090	12	1234	019	10	1719	078	12	2181	064	10	2835	055	12
0228	027	200	0750	073	40	1235	033	10	1749	035	120	2197	020	12	2844	100	40
0229	044	12	0758	048	12	1236	047	80	1752	1-100	4	2240	020	10	2846	043	40
0230	060	200	0771	098	12	1257	086	200	1784	082	80	2251	1-100	4	2850	080	10
0236	1-100	40	0782	010	200	1261	085	10	1803	1-100	4	2267	028	80	2858	031	200
0248	074	10	0789	074	200	1270	091	40	1813	027	200	2278	036	200	2864	075	200
0250	084	1 000	0793	010	12	1277	083	10	1815	011	10	2289	005	200	2879	098	40
0253	015	12	0840	023	10	1283	048	80	1815	027	120	2293	033	12	2896	050	200
0257	070	40	0858	035	200	1287	046	80	1826	050	10	2369	019	200	2907	007	12
0258	038	40	0863	020	300	1294	017	40	1858	003	200	2371	031	12	2916	038	10
0266	070	200	0872	1-100	10	1294	067	200	1872	1-100	4	2376	039	12	2916	099	10
0275	059	40	0883	030	200	1297	017	40	1874	001	200	2377	096	300	2920	066	400
0277	082	10	0889	032	200	1332	050	12	1878	045	10	2390	080	400	2928	041	120
0298	014	40	0893	055	12	1340	051	200	1882	023	12	2413	1-100	4	2929	022	10
0303	037	10	0894	063	12	1344	014	10	1904	052	200	2417	026	12	2949	083	40
0304	054	40	0899	068	10	1369	053	200	1908	026	200	2418	081	40	2954	059	40
0308	006	10	0899	099	200	1371	095	200	1914	073	12	2419	066	12	2971	020	80
0322	092	2 500	0900	033	200	1375	060	12	1919	090	12	2435	034	10	2975	028	200
0327	032	200	0920	029	40	1381	077	200	1920	057	80	2436	079	200	2989	085	40
0336	026	40	0929	063	200	1390	022	200	1928	032	40	2437	097	10			
0358	016	40	0934	032	12	1405	012	40	1946	003	12	2443	033	40			
0397	086	80	0954	044	12	1422	057	200	1958	008	12	2448	089	10			
0408	035	200	0972	076	10	1428	055	200	1963	032	40	2449	048	10			
0419	068	10	0973	061	80	1430	061	80	1971	081	200	2450	089	80			

См. продолжение на следующей странице

Список выигрышей 16 разряда 3-й Всесоюзной лотереи Автодора

Наименование выигрышей	Колич.			Наименование выигрышей	Колич.		
	выгр.	Стоим.	На		выгр.	Стоим.	На
		выгр.	сумму			выгр.	сумму
Автомобиль Форд „А“ или „АА“, трактор, микробатор, сложная мо- тоцикл (по выбору)	3	2.800	7.600	Дорожный чемодан, часы, соломен- ная, мужской и дамский костюм, детские игры (меккано) (по выбору)	82	80	2.560
Мотоцикл, тракторная сенокосилка, тракторная сеялка, пианино (по выбору)	5	1.000	5.000	Комплект белья, плуг, джемпер, ша- бор пчеловодного инструмента, портфель, меккано (по выбору) . . .	64	40	2.560
Автопутешествие по СССР, ламповый радиоприемник, сепаратор, плуг, борона (по выбору)	8	400	3.200	Дорожное одеяло, часы-будильник, спорт-костюм, детские игры (по выбору)	160	12	1.920
Детский пеленальный автомобиль, трактор, сенокос, охотничьи ружья (по выбору)	5	300	1.500	Предметы спорта: коньки, лыжи, предметы ширпотреба, детские игры (по выбору)	160	10	1.600
Белоснежное место в доме отдыха, се- паратор (по выбору)	80	200	16.000	Водный спорт-костюм, предметы шир- потреба, детские игрушки (по вы- бору)	800	4	3.200
Кож. костюм, музыкальные инстру- менты, техническая библиотека, на- бор садово-огородного инвентаря, пальто (по выбору)	16	120	1.920				

Всего выигрышей 1.333 на сумму 46.960 р.

КАК ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТАБЛИЦЕЙ

Для проверки билета отыскать номер серии (на таблице слева) в первой колонке: если такого номера нет,—дальнейшая проверка не требуется, билет не выиграл.

В случае совпадения номера серии с номером в таблице—считать номер билета (обозначен в правой части билета). При точном совпадении номеров серии билета,—билет выиграл; стоимость выигрыша обозначена в одну строку с указанными номерами в таблице.

Если в графе обозначено „1—100“, значит,—выиграли все лотерейные билеты с одинаковыми номерами серий, обозначенными в таблице.

Примечание: При проверке серии лотбилетов по таблицам следует отбрасывать нули, стоящие с левой стороны в номерах, обозначенных как на лотбилетах, так и в таблице.

ПОРЯДОК ПОЛУЧЕНИЯ ВЫИГРЫША

1. Выигрыши, по желанию выигравшего, выдаются вещами или деньгами, согласно списка выигрышей. 2. В таблице указана только стоимость выигрыша. Список выигрышей и стоимость каждого из них помещены после таблицы. Наименование выигрыша соответствует стоимости, помещенной в списке выигрышей. 3. Денежная выплата выигрышей в 4, 10, 12, 40 и 80 руб. производится немедленно по предъявлении билета всеми учреждениями Госбанка, а в 4, 10 и 12 рублей — также всеми гострудсберкассами. 4. Для получения всех выигрышей вещами, а также для получения выигрышей деньгами от 120 руб. и выше выигравшие пересылают свои билеты открытым ценным письмом по адресу: Москва в а, Садовая-Кудринская ул., 17, Лотерейному комитету Автодора; при пересылке билета выигравший указывает свое желание получить выигрыш натурой и чем именно, или деньгами, одновременно сообщая свой почтовый адрес, точно и разборчиво написанный, а также, если выигрыш предназначается к получению натурой — наименование ближайшей железнодорожной станции или пристани. 5. Выигрыши пересылаются выигравшим за счет Лотерейного комитета. 6. Срок заявки на получение выигрыша вещами устанавливается в 4 месяца, а для оплаты деньгами — в 6 месяцев со дня опубликования таблицы выигрышей в газете „Казакстанская правда“, в газете „Известия ЦИК и ВЦИК“. 7. Выигрыши, не востребованные держателями в 6-месячный срок со дня тиража, поступают в распоряжение общества Автодор. 8. Никакие заявки об утере, краже и т. д. Лоткомом не принимаются.

Все справки по вопросам, связанным с получением выигрышей, можно получать в Алма-Ате, в Крайавтодоре и Лотерейном комитете по адресу: Москва, Садовая-Кудринская ул., 17. Кроме этого все справки выдаются во всех отделениях Автодора.

Пред. тиражной комиссии — Пред. ЦК Союза Местраис Шестанов
Зам. пред. тиражной комиссии (от Наркомфина, чл. коллегии) Шаймухамедов
Зам. пред. тиражной комиссии (Алма-Атинский обком Автодора) Баймурунов

ЧЛЕНЫ ТИРАЖНОЙ КОМИССИИ

От Крайкома ВЛКСМ—Найденев. От Обкома ВЛКСМ—Махмутов. От Казсовпрофа (чл. при-)
—Чагиров. От Облсофпрофа—Рыжик. От Национального Кавполка—Мухамедьяров. От Авто-
линии (рабочий)—Степанов. От Казвоенкомата—Табубаев. От Горкома ВКП(б)—Васильев. От
Горсовета—Долгий. От Казавтодора—Белуха. От Крайсовета Осоавнахима—Кирко. От колхоза
им. Ленина—Будов. От киргизского Автодора—Спиридонов. От крайКК—РКИ—Паловлев.

Ответств. секретарь тиражной комиссии Рыбанов